

Dominique Aegerter in unverkennbarem Stil mit der Werks-Honda in der Hitze von Suzuka.



ENDURANCE-WM SUZUKA (J) 8 H

# YAMAHA-DAY IM HONDALAND

Die grosse Gewinnerin bei den 8 h von Suzuka ist zum zweiten Mal in Folge die Werks-Yamaha und dies notabene auf dem Areal, das dem Honda-Konzern gehört. Die europäischen Teams können sich im Land der aufgehenden Sonne nur mässig in Szene setzen. Auch Dominique Aegerter (Honda) ist bei seinem Einsatz vom Pech verfolgt.

TEXT UND BILDER: NIKLAUS RÄZ

**DEN BESTEN START** erwischt Naomichi Uramoto vom Team Kagayama (Suzuki), gejagt vom Schweizer Dominique Aegerter auf der F.C.C. TSR-Werks-Honda. Bald schon presst sich Katsuyuki Nakasuga auf der Werks-Yamaha zwischen die beiden, doch Aegerter kann die Pace 20 Minuten lang mitgehen bevor ihm beim Anbremsen zur Schikane nach der Hairpin das Vorderrad wegrutscht. Ohne Verletzung rappelt er sich wieder auf und kann die Honda lädiert an die Box fahren. Nach 25 Minuten Standzeit nehmen sie das Rennen wieder auf, doch

der Traum von einem Sieg oder einem Spitzenplatz ist ausgeträumt. Sie beenden das Rennen auf dem 18. Schlussrang. Auch das Team Kagayama kann sich nicht viel länger an ihrem Spitzenplatz erfreuen. Ein Plattfuss in der ersten Stunde beendet ihren Höhenflug. Trotz ungeplantem sofortigem Boxenstopp ist es aus dem Rennen um den Sieg, und die Bahn ist jetzt frei für die Trainingsschnellsten Katsuyuki Nakasuga, Pol Espargaro und Alex Lowes vom Yamaha-Werksteam. Mit einer fehlerlosen Fahrt und ohne technische Prob-

leme holen sie den Sieg im Kampf der Giganten. Die Kawasaki-Werkstruppe Team Green mit den Piloten Akira Yanagawa, Kazuki Watanabe und Leon Haslam ergattern fast unbemerkt den zweiten Platz. Yoshimura Suzuki Shell Advance fährt mit ihren seinen Piloten Takuya Tsuda, Joshua Brookes und Altmeister Noriyuki Haga auf den letzten Podestplatz. Vierter und bester Europäer wird das österreichische Yart Team. Es wird direkt vom Yamaha-Werk unterstützt, aber zugleich werden ihm die japanischen Piloten Takuya Fujita und Kohta Nozane

aufgebrummt. Diese zwei sind 1 bis 2 Sekunden langsamer als ihr Stamm-Pilot Broc Parkes. Für die Schweiz holt der 26-jährige Sebastien Suchet (Suzuki) aus Montherod die beste Platzierung. Mit dem französischen Team R2CL fährt er in einem problemlosen Rennen auf Rang 12. Normalerweise sollte Suchet mit dem französischen Team 18 Sapeurs-Pompiers antreten, diese mussten wegen Geldmangel ihre Teilnahme aber absagen. Zudem musste Suchet mit dem Australier Aaron Morris die acht Stunden zu zweit durchstehen. //



Das Yamaha Factory Racing Team mit Alex Lowes, Katsuyuki Nakasuga und Pol Espargaro (v.l.) brachten den Wanderpokal und nahmen ihn auch wieder mit – die Victory-V2-T-Shirts wurden also nicht umsonst gedruckt.



1



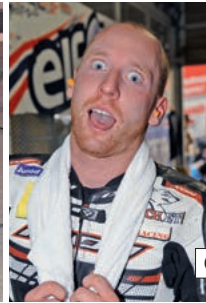
4



2



5



6



3



7

1 – Die nackte Werks-Yamaha sieht schon im Stand schnell aus. Ein Insider-Tipp verrät, dass nach dem Sieg im 2015 eine Liste mit 150 Verbesserungen erstellt und auf 2016 abgearbeitet wurde – Japaner überlassen nichts dem Zufall.

2 – Nicky Hayden mit seinen Teamkollegen Takumi Takahashi und Michael van der Mark (v. l.) in der Startaufstellung. Er hatte kein gutes Wochenende, zuerst durfte er als Langsamster im Team nicht an der Superpole teilnehmen und im Rennen musste er die Harc Pro Honda dann mit technischem Defekt abstellen.

3 – Bolliger-Fahrer Gianluca Vizziello kühlt sich zwischen seinen Turns, unter japanischer Baywatch-Aufsicht im Kinder-Planschbecken ab.

4 – 124 000!! Zuschauer wurden gezählt.

5 – Suzuka ist hart – Shigeru Yamazaki vom Team 69 kriecht völlig verausgabt auf allen Vieren Richtung Box.

6 – Hielt die Schweizer Flagge am höchsten: Sebastian Suchet kämpft sich mit dem Team von R2CL auf Rang 12.

7 – Die französischen Rekordweltmeister SERT waren nie auf Pace für ein Spitzenresultat, trotzdem versenkte Vincent Phillippe die Suzuki im Kies der 15R-Kurve.

## DIREKT VOM LENKER DER #8 IM BOLLIGER-TEAM MIT HORST SAIGER

Unglaublich, wie ähnlich sich Zwiebel schneiden und das Betrachten der Trainingszeiten-Liste von Suzuka sind, denn die ersten Tränen schiessen einem bei beidem recht schnell in die Augen. Aber Konkurrenzfähigkeit fällt eben nicht vom Himmel, schon gar nicht vom japanischen. Ohne Vortests und mit einem neuen Motorrad, dazu noch mit neuen Prototypen-Reifen, auf einer abstimmungsmässig so speziellen Rennstrecke wie Suzuka..., da braucht es viel Glück, und das haben wir heuer definitiv nicht. Zweimal zwei Stunden freies Training hört sich nach viel an, um eine Abstimmung zu finden, aber geteilt durch drei Piloten ergibt das im Idealfall 4 x 20 Minuten pro Fahrer – mit Rein- und Rausfahren bleiben bei 20 Minuten bestenfalls drei fliegende Runden, falls man auch nur eine einzige Fahrwerks-Einstellung an der Box ändert. Mit den wenigen Trainingsrunden kann man auch als Fahrer sehr schwer 100 % geben, dazu ist der Kurs von Suzuka viel zu komplex.

### GLÜHENDE FUSSRASTE

Ich darf von Platz 31 starten, eigentlich ist es hier in der Hitze von Suzuka

eher ein «ich muss noch zusätzliche 45 Minuten in der Sonne stehen» und nach ein paar Runden fallen meine Zeiten schon in den Keller. Die gewählte extraweiche Hinterrad-Mischung baut sehr stark ab, und als ich zurück in der Box bin, checken wir den Luftdruck, der von 1,6 auf 1,9 bar hochgegangen ist und zusätzlichen Gripverlust verursacht hat. Mein rechter Fuss ist geschwollen und brennt wie Feuer. Die heisse Fussraste hat ihre Spuren hinterlassen, denn als ich merkte, wie sie sich gefühlt durch den Stiefel brannte, war es leider schon zu spät. Meine beiden Kollegen Michael Savary und Gianluca Vizziello liefern einen guten Job ab, und durch die gewohnt sauberen Boxenstopps des Bolliger-Teams schwemmt es uns langsam nach vorne. Durch viele Ausfälle und Probleme unserer Gegner werden sogar WM-Punkte realisierbar.

### HÄMPU, WIR HABEN EIN PROBLEM!

Als ich nach fünfeinhalb Stunden die Boxengasse zu meinem letzten Turn hinunter rolle, blinkt das ganze Cockpit, und es kommt ein grosses OFF im Display. Ich strecke mich vorne über die Verkleidung, um zu sehen, ob das

Vorderrad verkehrt drinnen ist, denn dann ist der Sensor-Ring für die Traction-Control an der falschen Seite und verursacht genau dieses Problem. Aber nein, es ist alles ok soweit sichtbar. An die Box fahren und checken, was es ist, gibt es im Endurance nicht, solange das Bike einigermassen fährt, wird nicht repariert – ein Boxenstopp kostet zu viel Zeit. Von Runde zu Runde geht auch die Motorleistung immer weiter in den Keller. Ich hoffe stark, dass der Benzinverbrauch im kalkulierten Bereich bleibt und ich nicht irgendwo ohne Sprit liegen bleibe und zurück schieben muss. Alles geht gut und ich übergebe an Michael. Als Gianluca unsere Ninja dann von Michael zum letzten Turn übernimmt, wird noch schnell versucht, die Elektronik zu reseten, aber leider kostet das nur Zeit und behebt den Fehler nicht. Somit sind wir glücklich, als 15. die Ziellinie zu überqueren.

Da kommt noch ein anderer Aspekt dazu, denn wenn wir das Rennen nicht beendet hätten, dann wäre das wohl ein mentaler Tiefschlag fürs ganze Team und die Moral ist das Allerwichtigste beim Blick nach vorne zu den nächsten Rennen.

hs

AUS DER BOXENGASSE VON SUZUKA  
**EXKLUSIVINTERVIEW MIT DOMINIQUE AEGERTER**

Nach den 8 h von Suzuka gab Dominique Aegerter MSS-Mitarbeiter Niklaus Rätz ein Interview zu seinem Einsatz im werksunterstützten F.C.C. TSR Honda Team.

**MSS: Hallo Dominique, vorneweg eine private Frage: Wie geht es deinem Vater Fere nach seiner Hirnblutung im Juni diesen Jahres?**

**AEGERTER:** Er ist immer noch in der Reha in Bern. Das Laufen und das Sprechen bereiten ihm noch grosse Mühe. Aber es geht ihm von Tag zu Tag besser.

**Wir wünschen ihm auf jeden Fall gute Genesung und dass er bald wieder zu Hause ist. Jetzt aber zu dir. In Suzuka hattest du einen Sturz bei den Vortests und einen im Rennen. Wie hast du diese weggesteckt und was war der Grund dafür?**

In den Vortests war es ein krasser Highsider. Die Honda fing dabei auch noch Feuer und ich verletzte mich am Rücken und Mittelfussknochen, aber nichts, das mich gross am Weitermachen hinderte. Im Rennen rutsche mir 20 Minuten nach Rennbeginn das Vorderrad weg. Ich konnte die Maschine noch an die Box fahren, an einen Sieg war nicht mehr zu denken. Ein grosses Sorry geht an das Team. Verletzt habe ich mich nicht, höchstens mein Ego.

**Wie ging man im Team mit dem Sturz im Rennen um? Hat man dir Vorwürfe gemacht?**

Wir haben den Sturz im Rennen auch analysiert. Es zeigte, dass ich im gleichen Rahmen wie in den Trainings fuhr. Einen halben Meter mehr links oder rechts können fatale Folgen haben. Vorwürfe wurden mir nicht gemacht. Klar war die Stimmung nach dem Sturz unten. Aber nach der Reparatur waren alle wieder voll konzentriert bei der Sache.

**Wie war die Honda zu fahren, war es eventuell schon die neue Fireblade 2017?**

Nein, es war ganz klar kein neues Motorrad. Es war eine «alte» Honda CBR 1000 RR Jahrgang 2013 wie auf den Listen des Veranstalters erwähnt. Denn punkto Handlichkeit und Leistung hätte man dies gegenüber 2015 deutlich gespürt. Selbstverständlich wurde die Maschine weiterentwickelt. So hatte man z. B. neue Öhlins-Federelemente, einen neuen Motor und weitere Neuigkeiten eingebaut.

**Wie hast du die Betreuung im F.C.C. TSR Honda Team und in Japan allgemein erlebt?**

In Japan sind alle sehr herzlich und bedacht, dir alles recht zu machen. Das Team unterstützte mich in allen Belangen. Auch die Fans sind super und total angefahren vom Rennsport. So überreichten sie mir am Pit-Walk viele kleine Geschenke. Für mich als Schweizer ist es überraschend, wenn Leute mit Accessoires der Nummer 77 herumlaufen. Dazu kommt, dass Suzuka eine geile Strecke ist.

**Wer hat dich eigentlich für die 8 h Suzuka angeheuert?**

Es war der Chef von F.C.C. TSR Honda Herr Fujii. Er war im Frühling 2015 in Spanien, als er mich anlässlich von Vortests persönlich anfragte. Dabei entstand der Kontakt und schlussendlich das Engagement.

**Könnest du dir vorstellen, in Zukunft vermehrt Langstreckenrennen zu fahren?**

In naher Zukunft ganz klar Nein. Da steht die Moto2 im Vordergrund. Später, das wird man sehen.



**Hämpu Bolliger, Domi Aegerter und Horst Saiger (v. r.) beim Fachsimpeln in Suzuka.**

**Und Suzuka 2017?**

In der Euphorie haben alle «Ja» gesagt, dass man sich 2017 wieder sieht. Aber der Anlass ist noch in weiter Ferne. Man darf nicht vergessen dieses 8 h-Rennen geht enorm an die Substanz und braucht sehr viel Kraft. Denn mit Vortests, Rennen, Reiseri, Sponsorentreffen und Erholung sind drei Wochen verplant, und die Moto2 hat für mich Priorität.

**Wie war die Zusammenarbeit mit deinen Fahrerkollegen Patrick Jacobsen (Konkurrent von Randy Krummenacher in der SBK-WM) und dem Japaner Kazuma Watanabe?**

Generell ist es nicht einfach, allen drei Piloten das Motorrad einzustellen. Wir drei hatten aber ähnliche Einstellungswünsche. Einzig die Sitzposition und die Schaltautomatik gab es zu diskutieren. Aber wir drei waren alle mit einem Kompromiss einverstanden.

**Wie hast du die Werks-Yamaha in den ersten paar Runden bis zum Sturz miterlebt?**

Der Startpilot Katsuyuki Nakasuga fuhr von Anfang an ein taktisches Rennen. Sie waren aber klar die schnellsten im Feld. Denn sie hatten mit einer ultraschnellen Yamaha, Bridgestone als Pneulieferant und den drei Spitzenpiloten auch das kompletteste Package.

**Man munkelt, dass das Yamaha Factory Racing Team, der spätere Sieger, 1,2 Mio. Franken nur für die 8 h von Suzuka einsetzt. Kann dies stimmen?**

Ja, absolut – wenn nicht noch mehr. Bei unserem F.C.C. TSR Honda Team spricht man von 2,5 Mio. Franken nur für das 8 h-Rennen von Suzuka. Man darf nicht vergessen, es arbeiten diverse Leute das ganze Jahr nur für dieses Projekt!

**Was machst du jetzt bis zu deinem nächsten Einsatz beim GP von Österreich?**

Ich mache drei Tage Ferien im Tessin. Wir haben da noch einen Anlass mit Sponsoren, dann ist der MXGP Frauenfeld.

**Was stimmt am Gerücht, dass du das Team wechseln willst oder sogar die Kategorie wechselst?**

Für 2017 ist sicher, dass ich in der Moto2 weiterfahren werde. Wir sind aber am Verhandeln. Eventuell braucht es nach sechs Jahren wieder etwas Neues, damit die Motivation wieder voll da ist. Das heisst nicht, dass das jetzige Team schlecht ist. Es ist ein Top-Team und sie haben mir ein super Angebot gemacht. Ich hoffe, dass die Entscheidung bis zum GP von Brünn steht.

**Eventuell im Team von Suter?**

Dies ist auch eine Option.