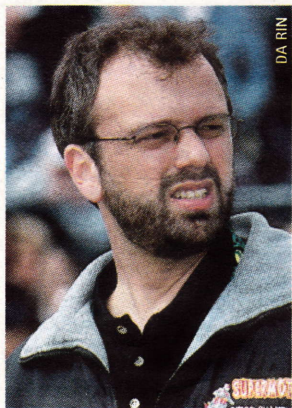


Rote Karte für die FMS

Schweizer Supermotard-Meisterschaft: 2002 neue Wege mit einem eigenen Verband? □ Markus Lehner

SIEIT JAHREN herrscht Krieg zwischen den Promotoren der erfolgreichen Schweizer Supermotard-Meisterschaft und dem Landesverband FMS. Das professionelle Auftreten und Vermarkten der Serie durch die Supermotard Promotion (SMO) geriet immer wieder in Konflikt mit den traditionell antiquierten Strukturen der FMS. Mehrere Sitzungen



SMO-Ehrsam: Rotes Tuch für FMS

brachten genauso wenig Fruchtbare zustande wie ein auf 2001 ausgearbeitetes Grundsatzpapier.

2001 eskalierte der Streit. Mehrere Sponsoren (darunter Hauptsponsor und Yamaha-Importeur Hostettler AG) drohten mit Ausstieg, wenn die Grabenkämpfe nicht beigelegt würden. Wegen der gestörten Beziehung zwischen dem führenden SMO-Kopf Heinz Ehrsam und der FMS wurde eigens eine IG Supermotard gegründet, um den Dialog wieder zu ermöglichen. Doch FMS-Direktor Fred Aebi meinte auf Anfrage zu MSA: «Diese IG ist nur ein Sprachrohr der SMO-Leute.»

Doch Aebi könnte sich täuschen. Denn in der IG Supermotard sind sämtliche wichtigen Sponsoren, Veranstalter und Fahrer zusammengeschlossen. Diese IG gab dem Landesverband eine Frist bis 31. Oktober 2001, um einen von der IG Supermotard ausgearbeiteten Vertrag zu

unterzeichnen. Dieser hätte der IG (also nicht direkt der SMO) eine umfangreichere Handlungsfreiheit bei der Durchführung der Landesmeisterschaft zugestanden. Doch die FMS liess die Frist ungenutzt verstreichen. Damit ist der Bruch zwischen FMS und der IG Supermotard besiegelt. Die IG Supermotard wird ab sofort Planung, Organisation und Durchführung der Serie selbst in die Hand nehmen.

Am 20. November werden aber nicht nur die Klasseneinteilung und die Termine 2002 festgelegt, sondern es soll gleichzeitig die Gründung eines neuen Verbandes in die Wege geleitet werden!

IG-Sprecher Herbert Blöchliger erklärt: «Wir haben uns vom Bund bestätigen lassen, dass gegen die Gründung eines neuen Verbandes rechtlich nichts einzuwenden ist. Die Statuten sind bereits vorbereitet. Ob unsere Rennserie 2002 unter

dem Titel Schweizer Meisterschaft, Swiss Supermotard Challenge oder Swiss Masters läuft, ist nebensächlich. Wichtig ist, dass der Sport zuvorderst steht. Auch in Sachen Lizenzvergabe und Teilnahmen an Veranstaltungen im Ausland sind die Abklärungen bereits weit fortgeschritten.»

Die helvetische FMS – die laut Direktor Fred Aebi 2002 ebenfalls eine Supermotard-Serie durchführen will und dafür Veranstalter, Fahrer und Sponsoren sucht – verliert damit vielleicht mehr als nur eine erfolgreiche Rennserie (Lizenzgebühren pro Jahr 100000 Franken). Denn sollte es der IG tatsächlich gelingen, einen erfolgreichen und im Sinne des Sports agierenden, gut funktionierenden Konkurrenzverband auf die Beine zu stellen, ist die Gefahr gross, dass weitere Veranstalter aus der Strassen- und Cross-Szene abspringen.

Benny Jerzenbeck
2x Good News

Gleich zwei gute Nachrichten für Benny Jerzenbeck. 1. Am 17. November 2001 startet er mit einem Rubatto-Suzuki bei den Supersport-Rennen in Macau. «Ich stehe bei Strassenrennen», gesteht Jerzenbeck. 2. Wider



Jerzenbeck: Auf nach Macau

warten darf der noch 19-jährige auch 2002 wieder an der Superstock-EM teilnehmen. «In Zukunft gilt die Altersgrenze von 25 Jahren», kündigt Jerzenbeck am 1. Januar 2002 an. Bis dahin galt noch das Geburtsjahr. Da Jerzenbeck im Sommer 2002 25 wird, darf er es nochmal machen. Team und Motorwahl sind aber noch offen. □ Esther Babel

Die GP-Gehschule

Hockenheim: 20 Piloten für die Dark Dog Challenge 2002 sind ausgewählt. □ Esther Babel

BEIM Sachsenring-GP warfen ADAC und Honda 40000 Flyer unter die Fans, und schliesslich lagen für die «Dark Dog Challenge to Moto GP 2002» stolze 520 Anmeldungen vor. 40 Prozent der Interessenten verfügen über Erfahrungen im Rennsport (Minibike, Junior-Cup oder Cross), der Rest kennt Motorradfahren nur von der Strasse. 75 Teilnehmer wurden zu Testfahrten nach Hockenheim eingeladen.

Ende Oktober wurden die 20 Teilnehmer in Hockenheim auf dem kleinen Kurs von den Experten Ralf Waldmann, Helmut Bradl, Martin Wimmer, Dirk Raudies und Udo Mark ausserkoren. Die Ehrfurcht hielt sich bei den Thronfolgern aber in Grenzen. Verständlich, denn die Jüngsten sind 14 und waren im Kindergarten, als Helmut Bradl 1991 Vizeweltmeister in der 250er-Klasse wurde.

Die erste Hürde hatten die 75 Talente Anfang Oktober nehmen müssen. Während

der Sichtung in Kempten wurden sie auf Herz und Nieren überprüft. Denn Talent ist nicht alles, waren sich die Verantwortlichen von Honda und ADAC einig, die gemeinsam mit Co-Sponsoren wie Dunlop und MOTORSPORT aktuell diese Challenge abwickeln. Gespräche mit den Eltern und den Teenagern sollten Aufklärung über die Einstellung zum Motorsport, das persönliche Umfeld und die Ernsthaftigkeit des gemeinsamen Vorhabens bringen. Ein Fitness-Check stand an, bevor für die oftmals blutigen Anfänger das Fahren mit Honda-NSR-125-Strassenmaschinen, auf 15 PS gedrosselt, auf der Tagesordnung stand. Super-Sport-WM-Pilot Christian Kellner und Ex-125-ccm-GP-Fahrer Reinhard Stolz spielten die Leithammel.

Auf dem Hockenheimring spulden die beiden Instrukturen Kellner und Stolz knapp 1000 km ab und begleiteten jede Gruppe während der 15

Minuten dauernden Turns um die Strecke, wieder auf gedrosselten NSR 125. Die Ex-Profis wurden an strategisch wichtigen Punkten stationiert, ausgerüstet mit Teilnehmerlisten und Funkgeräten. Benotet wurde wie in der Schule von 1 bis 6.

Am Abend der beiden Sichtungstage wurden die Fahrer bewertet. Kennen gelernt hatte die Jury zuvor keinen der Piloten. Völlig unvor-



Vorne ein (noch) namenloser Prüfling, dahinter wacht Christian Kellner

eingekommen, rein nach Startnummern, wurde jeder einzelne Fall diskutiert. Alle bekundeten in den meisten Fällen grosse Einstimmigkeit. Rundenzeiten wurden zwar genommen, spielten aber bei der Platzvergabe für

die Top 20 keine Rolle. Letztlich, Sitzhaltung auf Motorrad, und vor allem Entwicklungsfähigkeit wurden dafür genau unter die Lupe genommen. Die Liste der 20 wird bis Mitte November veröffentlicht.



Juroren-Crew: Porsche (ADAC), Stadler, Wimmer, Stolz, Mark, Waldmann, Raudies, Fuchs, Kellner und E