

VI.

LIEBE, RUHM UND TRENNUNG

„2003 war ein langes und hartes Jahr. Am Ende stand fest, dass ich Honda verlassen und zu Yamaha wechseln würde. Für mich persönlich war es ein Jahr, in dem ich den Blick nach innen richtete, mich selbst entdeckte und besser kennenlernte. Rückblickend ist mir klar, dass, wäre es mir damals nicht gelungen, diese Gruppe von Menschen zusammenzustellen und zu Yamaha mitzunehmen, meine Karriere an diesem Punkt auch hätte zu Ende sein können. Obwohl ich noch nicht einmal 25 war. Nie werde ich diese unglaubliche Zeit vergessen, in der ich fand, wonach ich am meisten suchte: Gelassenheit und Freude. Dafür musste ich im Rennbetrieb und auch außerhalb Freunde um mich scharen. Das brauche ich zum Leben – als Motorradfahrer und als Mensch. Außerdem musste ich wieder eine Form der Motivation finden. Dieses Problem haben wohl alle, die so schnell und in sehr jungen Jahren so erfolgreich sind. Im Februar 2003 wurde ich 24, und das Leben hatte mich schon reich beschenkt. Vor diesem Hintergrund sah ich, dass ich bestimmte Dinge nicht mehr hinnehmen konnte.“

Valencia, Sonntag, 2. November 2003, 18 Uhr, Presseraum des Circuit Ricardo Tormo. Vor dem Podium herrscht großer Andrang. Auf dem Podium sitzen Seite an Seite der fünffache Weltmeister Valentino Rossi sowie Carlo Fiorani, der Sportdirektor des Repsol-Honda-Teams, und Shoji Tachikawa, seines Zeichens Teammanager. Zwei Stunden zuvor hat Valentino Rossi vor Sete Gibernau und Loris Capirossi das letzte MotoGP-Weltmeisterschaftsrennen gewonnen, nachdem er sich am Tag zuvor zum neunten Mal in dieser Saison die Poleposition gesichert hatte. Bis dahin hat es der Italiener in Valencia nie geschafft, Streckenbestzeit zu fahren oder den obersten Podestplatz zu erreichen. Noch kennt

niemand die Hintergründe, aber Valentino hat alles daran gesetzt, diesen letzten Grand Prix der Saison 2003 zu gewinnen, obwohl ihm der Titel bereits seit dem drittletzten Rennen in Malaysia nicht mehr zu nehmen war. Warum ihm dieser Sieg so wichtig war? Ganz einfach: Es war sein letztes Rennen auf der Honda RC211V, und er hatte sich geschworen, diesem Motorrad – für ihn war es *sein* Motorrad – einen letzten Sieg zu bescheren. „Ich wollte unbedingt noch ein letztes Mal mit der Honda gewinnen“, verrät er einige Tage später. „Außerdem wollte ich das Jahr mit dem süßen Geschmack des Triumphes auf der Zunge abschließen, denn in diesem Moment war alles in der Schwebelage, sodass ich nicht wusste, wann mir dieser wieder vergönnt sein würde.“

Mehr als für den neuerlichen Rennerfolg interessieren sich die vielen Leute, die sich an diesem Abend im Presseraum der spanischen Rennstrecke drängen, für die Zukunft des italienischen Phänomens. In der beinahe sakralen Stille ergreift Carlo Fiorani als Erster das Wort und gibt bekannt, dass die Honda Racing Corporation und Valentino Rossi das Vertragsverhältnis, durch das sie seit vier Jahren miteinander verbunden sind, im Jahr darauf nicht fortführen werden. „Wir haben alles unternommen, was in unserer Macht steht, um Valentino zu halten“, lässt der Sportdirektor des Repsol-Honda-Teams verlauten, „aber schließlich wurde uns klar, dass wir zu keiner Einigung kommen. Dabei geht es nicht um Geld, Sponsoringauflagen oder irgendwelche anderen Detailfragen. Nein, Valentino ist auf der Suche nach einer neuen Herausforderung, die wir ihm nicht bieten können. Dass es so gekommen ist, stimmt uns traurig, aber wir freuen uns über das, was wir gemeinsam erreicht haben: drei Weltmeistertitel und 33 Siege bei 64 Rennteilnahmen. Jetzt gilt es nach vorne zu schauen und unser Team neu aufzustellen, damit wir diesen WM-Titel verteidigen können.“ Vergleichbare Situationen hat Honda schon mit Mike Hailwood, Freddie Spencer, Eddie Lawson und Mick Doohan erlebt. Höflich erinnert Valentino im Anschluss an alles Gute, das ihm als Werksfahrer des weltweit führenden Konstrukteurs widerfahren ist. Dann erläutert er, warum er sich entschlossen hat, jener Honda RCV Adieu zu sagen, mit der er so oft zum Sieg gefahren ist: „Für jeden Piloten ist es ein Traum, für die HRC zu fahren. Gleich in meiner ersten Saison mit Honda wurde ich WM-Zweiter in der 500-cm³-Klasse. Wir haben die NSR opti-

miert, und ich habe im Jahr darauf den vielleicht schönsten Titel meiner ganzen Karriere geholt. Dann verschaffte uns die Herausforderung durch die Viertaktformel die Chance, von Null neu anzufangen. Aber nachdem wir mit der RCV alles gewonnen haben – auf trockener Piste, im Regen, auf meinen Lieblingspisten, auf den Rennstrecken, die mir nicht so liegen –, wurde mir klar, dass für mich eine Geschichte zu Ende geht und es an der Zeit ist, mir eine neue Herausforderung zu suchen.“ So einleuchtend diese Argumentation klingt, seine tieferen Beweggründe gibt der italienische Rennpilot damit nicht preis. In Wahrheit denkt er schon seit zwei Jahren daran, sich von Honda zu verabschieden.

Rückblende zum Ende der Saison 2001: Valentino Rossi hat soeben auf einer Honda NSR den WM-Titel in der 500-cm³-Klasse geholt. Der Italiener und die HRC-Verantwortlichen verhandeln über die Verlängerung des Vertrags, den sie zum Saisonende 1999 miteinander geschlossen haben, als der Italiener in die Königsklasse aufstieg. Nach zwei Jahren in der Nastro-Azzurro-Struktur soll Valentino in das offizielle Team des Honda-Rennstalls eingegliedert werden. Rossi hat Bedenken. „Bis 2001 gab es bei uns nur einen Japaner“, betont er. „Sato war für die Telemetrie zuständig, alles andere war Sache von Jeremy Burgess und den Italienern, die das Team managten. Wir hatten ein offizielles Motorrad, aber das Team führten wir eigenverantwortlich. Mit der Einführung der MotoGP wurde alles anders. Beim Viertakter kam es nicht mehr infrage, dass wir allein im stillen Kämmerlein vor uns hinarbeiteten. Wir bekamen einen echten Prototypen, der sich mitten in der Entwicklung befand, und kein Satellitenteam verfügt über die Mittel, die unter diesen Umständen anstehenden Ausgaben alleine zu stemmen.“ Sportlich steht unterdessen alles zum Besten. In zwei Saisons beim weltweit führenden Konstrukteur hat Valentino 13 Grand-Prix-Rennen gewonnen, ist im Vorjahr WM-Zweiter und jetzt Weltmeister geworden. Der erst 24-Jährige ist reibungslos und in aller Ruhe in die Rolle des Nachfolgers von Mick Doohan hineingewachsen. Bei Honda verfügt er über die beste Maschine, die es gibt, und hat außerdem die Erfahrung und Schlagkraft des renommiertesten Rennstalls im Motorradsport im Rücken. Honda hat sich mit Rossi den Star gesichert, von dem die Konkurrenz träumt. Ihre Übereinkunft lässt sich in wenigen Worten zusammenfassen: Valentino Rossi ist der derzeit

beste Rennpilot, die Maschinen der HRC sind eindeutig die leistungsstärksten Motorräder, und die beiden Vertragsparteien verbindet ein gemeinsamer Wille zum Sieg. Menschlich dagegen sind der immer zu Späßen aufgelegte Italiener und die unemotionalen Japaner denkbar unterschiedlich gepolt. Hinzu kommt, dass es sich Valentinos Manager nicht nehmen lässt, die Schraube weiter anzuziehen. Valentino fragt sich außerdem, in welche Richtung sich die Weltmeisterschaft durch die Einführung der neuen MotoGP-Klasse entwickeln wird. Die Änderung des Technischen Reglements der Grand-Prix-Rennen, die für 2002 die Einführung von 990-cm³-Maschinen mit Viertaktmotor vorsieht, betrachtet er mit gemischten Gefühlen. Denn diese Änderung bedeutet, dass die 500-cm³-Motorräder, die für ihn immer Traummaschinen waren, bald von der Bildfläche verschwinden werden. Außerdem fühlt sich der dreifache Weltmeister, als hätte man ihn in eine Falle gelockt. Da ist zum einen das immer angespanntere Verhältnis zu den Honda-Chefs und insbesondere zum HRC-Chef Koji Nakajima, der sich über Badiolis Nörgelei aufregt und gegen den Valentino immer mehr Ressentiments entwickelt, weil er der Meinung ist, dass ihm nicht die Anerkennung zuteil wird, die ihm zusteht. Mit der Rückendeckung seines Managers möchte Valentino seinen Vertrag mit der HRC am liebsten nur um eine Saison verlängern. „Kommt nicht infrage“, lautet die Antwort der Japaner. Und dann gibt es da noch dieses neue Motorrad namens Honda RC211V, an dem für ihn kein Weg vorbeiführt, wenn er an der künftigen MotoGP-Meisterschaft teilnehmen will. Nachdem er im Dezember auf dem Rundkurs in Jerez die neuartige V5-Honda zum zweiten Mal testet, weiß Valentino nicht recht, wofür er sich entscheiden soll. Die RCV ist eindeutig besser ausbalanciert als der erste Prototyp, den man ihn im August in Suzuka testen ließ, aber diese Maschine ist noch weit davon entfernt, ihm den Fahrspaß zu bieten, den ihm seine beiden Saisons mit der NSR 500 schließlich bereitet hatten. Auch wenn er in Spanien mit der Viertaktmaschine schneller war, möchte der offizielle Honda-Werksfahrer mit einer RCV und einer NSR in der Garage in die Saison starten, aber die HRC-Verantwortlichen geben ihm rasch zu verstehen, dass das nicht möglich sein wird. Ein Wechsel von einem Motorrad auf das andere sei nicht vorstellbar, und ohnehin sind die Zweitakt-500er in dieser ersten Saison der neuen Rennklasse MotoGP

für die Piloten der Satellitenteams reserviert. Das ist übrigens bei Yamaha nicht anders. „Zum ersten Mal getestet habe ich die RCV im August 2001 in Suzuka, nach meinem Sieg beim 8-Stunden-Rennen“, erinnert sich der Italiener. „Ich fand dieses Motorrad echt eigentümlich. Es hatte ein weit hochgezogenes Heck, war vorne niedrig und schlecht ausbalanciert. Vor allem war es winzig. Es bot auch keinen Schutz durch die Verkleidung. Dafür war der Motor sehr leistungsstark. Er hatte so viel PS, dass das Motorrad bei Geradeausfahrt durchdrehte – sogar in der Boxengasse. Das Verbesserungspotenzial war enorm, aber ich hatte die Befürchtung, dass man bis zur Saisoneroöffnung 2002 damit nicht fertig würde. Deshalb hatte ich darum gebeten, meine 500er behalten zu dürfen.“

Wohl oder übel erklärt sich Rossi schließlich bereit, um zwei Saisons zu verlängern. Nach langen Verhandlungen kommen die beiden Vertragsparteien zu einer Einigung. Doch obwohl nun alles geregelt scheint, bekommt Valentino im Winter einen Anruf von seinem Manager: „Sie wollen nicht mehr unterschreiben. Wir müssen dringend nach Rom fahren.“ Rossi weilt gerade mit seiner Entourage in den Dolomiten. Er lässt sein Snowboard liegen und kommt mit Gibo Badioli, Carlo Fiorani und HRC-Chef Koji Nakajima in den Räumlichkeiten von Honda Motor Europe zusammen. Nachdem es Wochen brauchte, um die letzten Einzelheiten wie zum Beispiel die Zahl der Tage, die Valentino für PR-Aufgaben und für die Markenwerbung zur Verfügung stehen muss, die Zahl der im Jahresverlauf bereitgestellten Maschinen und anderen Kleinram dieser Art zu regeln, gibt die rechte Hand von Suguru Kanazawa zur allgemeinen Überraschung bekannt, dass er sich beim derzeitigen Stand der Dinge weigert, den Vertrag zu unterschreiben. Von diesem Tag an sprechen Rossi und Nakajima praktisch kein Wort mehr miteinander. Rossi beschließt, das Tagesgeschäft nur noch mit Carlo Fiorani zu besprechen. Wutentbrannt verlässt Valentino den Raum und schlägt die Tür hinter sich zu. Der Weltmeister sitzt in der Falle. Weniger als drei Monate vor dem Start der ersten MotoGP-Meisterschaft, das weiß er, kann ihm kein anderer Konstrukteur einen Vertrag anbieten. Wenn er 2002 Rennen fahren will, hat er keine Alternative und muss die Demütigung durch die Japaner hinnehmen. Das Tauziehen dauert noch einige Wochen an. Honda geht sogar so weit, sein Zugpferd bei den ersten

Tests der Saison in Malaysia nicht aus dem Stall zu lassen. Aber der Fall ist klar. Valentino akzeptiert das letzte Angebot der HRC und nimmt sich vor, es Koji Nakajima eines Tages in gleicher Münze heimzuzahlen. Zwei Jahre später soll es soweit sein. Bis dahin wird sich das Verhältnis zwischen den beiden Parteien immer weiter verschlechtern.

Zum ersten WM-Rennen 2002 in Suzuka reist Valentino verständlicherweise nicht in der entspanntesten Verfassung an. Seine Zweifel sind umso stärker, als er wegen des endlosen Ringens mit den HRC-Verantwortlichen, die ihn gezwungen haben, für zwei Saisons zu unterschreiben und einige seiner Ansprüche aufzugeben, die ersten Tests des Jahres verpasst hat. Aber trotz des immer angespannteren Verhältnisses zu den Japanern wird es Rossi gelingen, alle Ärgernisse beiseite zu schieben und nur noch an die neue WM-Runde zu denken, die auch diesmal wieder in Japan beginnt. Seine Revanche hebt er sich für später auf. Im Training legt der amtierende Weltmeister allerdings gleich zu Beginn zwei Stürze hin – ein Indiz dafür, dass er noch nicht ganz zu der Abgeklärtheit zurückgefunden hat, die ihn üblicherweise auszeichnet. Er ist sauer, sichert sich aber die Poleposition und entscheidet am Tag darauf das Rennen bei strömendem Regen für sich. Zwei Wochen später in Südafrika lässt er sich von seinem Teamkollegen Tohru Ukawa in der letzten Runde den Sieg vor der Nase wegschnappen, nachdem er vom Start weg in Führung gelegen hatte. „Mein Fehler war, dass ich das Tempo bestimmt habe, während er an meinem Hinterrad klebte“, gibt er am Ziel zerknirscht zu Protokoll, „Ich habe mir meine Reifen ruiniert und mich in der letzten Runde wie ein blutiger Anfänger vorführen lassen.“ In Jerez rückt Valentino die Verhältnisse wieder zurecht. Zwar wird er in der ersten Kurve des Großen Preises von Spanien von Kenny Roberts gerempelt, aber danach arbeitet er sich vom achten auf den ersten Rang vor, erringt damit seinen zweiten Sieg und baut seine Führungsposition aus. Beim vierten Rennen in Le Mans, dem der Regen ein vorzeitiges Ende setzt, lässt er Ukawa und Biaggi hinter sich. In Mugello folgt ein weiterer Sieg vor heimischem Publikum. Seit zwei Jahren hatte Valentino es nicht mehr geschafft, in Italien zu gewinnen. „Bei den beiden 500er-Grand-Prix in Mugello, an denen ich teilnahm, bekam ich noch nicht einmal die Ziellinie zu Gesicht“, erinnert er sich. „Über diesen Sieg habe ich mich deshalb besonders gefreut.“

In Barcelona bleibt ihm zwar Ukawa dicht auf den Fersen, aber er kann sich seinen Teamkollegen bis zur Ziellinie vom Leib halten, obwohl in der letzten Runde sein Hinterreifen schlapp macht. Auch in Assen wird es ein knappes Rennen. Diesmal ist es allerdings Alex Barros mit seiner NSR 500, der ihm das Leben schwer macht. „Mein Motorrad war schneller als meines, aber andererseits war es schwerer durch die Richtungswechsel zu pilotieren“ erläutert er. „Wegen seines Gewichts ist der Viertakter bei hoher Geschwindigkeit nicht gerade wendig.“ In Großbritannien liefert Valentino eine weitere Kostprobe seines Könnens und seiner Entschlossenheit ab. Wegen eines Michelin-Reifens, der für die Pistenverhältnisse nicht taugt, legt er im ersten freien Training einen heftigen Sturz hin. „Ich war eine gute halbe Stunde benommen und konnte am Nachmittag nicht fahren“, erinnert er sich. Das hindert ihn aber nicht, zwei Tage später seinen siebten Sieg in der MotoGP zu feiern. In Deutschland kommt ihm das Glück zur Hilfe. Barros und Jacque befördern sich durch eine Kollision gegenseitig aus dem Rennen. Dadurch fällt Rossi der Sieg in den Schoß, der ihm sonst wohl nicht beschieden gewesen wäre. Aber ist nicht das Glück der natürliche Verbündete der großen Champions? Eddie Lawson hat es einmal so formuliert: „Je mehr ich trainiere, umso mehr Glück habe ich.“

Der Große Preis von Deutschland markiert diesbezüglich einen Wendepunkt in der Saison 2002. „Von diesem Zeitpunkt an hatten wir ein paar Probleme“, berichtet Valentino. Da Yamaha den Abstand auf Honda zusehends verkürzt, beschließt HRC, die Leistung seiner V5 zu erhöhen. Das Problem: Bei der neuen Motorversion der RCV gibt es Kupplungsschwierigkeiten. In Brno muss Rossi wegen eines Hinterreifenproblems aufgeben, und Biaggi nutzt die Chance, mit der Yamaha M1 seinen ersten Sieg einzufahren. „Auch ohne den Ärger mit dem Reifen hätte ich ihn wohl nicht einholen können“, räumt der WM-Führende ein, der sich im Übrigen angesichts seines Vorsprungs vor den Gegnern keine Sorgen zu machen braucht. Nach einem weiteren Sieg im portugiesischen Regen sichert sich Valentino in Brasilien – wieder auf nasser Piste – den Weltmeistertitel, obwohl noch vier Grand-Prix-Rennen zu bestreiten sind. Nachdem ihn bis dahin die Sorge geplagt hat, die Honda RCV sei nicht auf der Höhe, kann er nun endgültig aufatmen. Dennoch denkt er

nicht daran, es während der restlichen Saison ruhig angehen zu lassen. Den ersten Weltmeister in der neu geschaffenen MotoGP-Klasse wurmt, dass er sich beim nächsten Grand Prix in Motegi einem Alex Barros geschlagen geben muss, der soeben wieder auf eine der RCV vom Saisonbeginn umgestiegen ist. In Malaysia fährt Biaggi vor ihm ins Ziel. Eine zweite Niederlage, die ihn auf die Palme bringt. „Zu Beginn der Saison hatten wir es zu leicht. Wir sind praktisch eingeschlafen“, schimpft er. Nach einem Sieg auf Phillip Island wird er in Valencia Zweiter hinter Barros. Valentino prophezeit, dass die Saison 2003 heißer umkämpft sein wird, weil die 500-cm³-Zweitakter ins Museum geschickt werden. „Unsere Konkurrenten werden aufholen. Es wird keine leichte Übung, den Erfolg dieser Saison im nächsten Jahr zu wiederholen“, warnt er.

Unterdessen fällt es Valentino Rossi immer schwerer, die Geringschätzung der Japaner für seine Arbeit hinzunehmen. Er wirft HRC vor, dass man nicht genug Rücksicht auf ihn nimmt und es an Unterstützung fehlen lässt, zumal er sein Soll mehr als erfüllt, seit mit der Entwicklung der RCV begonnen wurde. Außerdem kann der Italiener die Kritik in der italienischen Presse nicht mehr hören, die auf ihn eindrischt, sobald er „nur als Zweiter“ ins Ziel fährt, und seine Siege stets darauf zurückführt, dass er das mit Abstand beste Motorrad hat. HRC-Chef Suguru Kanazawa schätzt zwar die Genialität des Weltmeisters, aber am meisten freut er sich, wenn ein anderer Honda-Pilot auf den obersten Podestplatz klettert und damit die Überlegenheit der RCV beweist. Die Verantwortlichen des Honda-Rennstalls standen noch nie in dem Ruf, besonders behutsam mit ihren Piloten umzugehen. Für sie ist entscheidend, dass ihr Motorrad gewinnt. Und erst recht darf die Persönlichkeit eines Champions nicht die Überlegenheit ihrer Technologie in den Schatten stellen. „Gleich zu Beginn der Saison 2003 begann ich zu realisieren, dass ich bei Honda nicht mehr glücklich war“, sagt Rossi heute. „Die Honda-Philosophie und meine Einstellung sind grundverschieden. Ich hatte die Nase voll von einem Umfeld, in dem meine Verdienste nie gebührend gewürdigt wurden und wo der menschliche Aspekt hinter allem anderen zurückstehen musste. Es gab keinen Teamgeist, und das ging für mich gar nicht. Ich brauche die Zugehörigkeit zu einer Gruppe, und eine solche Gruppe existierte bei Honda nicht. Seit meinem Debüt

in der 125-cm³-Klasse habe ich mir immer Leute gesucht, die Spaß bei der Sache haben und mit mir etwas Intensives erleben wollen. Bei Honda begann mich der Rennbetrieb zu langweilen. Das ist für mich kein Leben, wenn man zum Grand Prix geht wie in eine Fabrik mit Stechuhr am Eingang.“

Trotz seiner unerfüllten Sehnsüchte lässt er sich von niemandem vom Thron stoßen. Auch wenn Alex Barros bei Yamaha anheuert und Max Biaggi ins Honda-Pons-Team wechselt, können weder der Brasilianer noch der Veteran aus Rom dem Italiener seinen fünften Weltmeistertitel in der Saison 2003 streitig machen. Die größte Bedrohung für den Piloten des Repsol-Honda-Teams ist in diesem Jahr Sete Gibernau. Der Spanier, der die MotoGP-WM 2002 als 16. beendet hat, ist von Suzuki ins Honda-Gresini-Team gewechselt, das Budget seines Sponsors Telefonica im Gepäck. Niemand hält ihn für einen Anwärter auf den WM-Titel. Doch nach dem tragischen Unfall seines Teamkollegen beim WM-Auftakt in Japan stößt Gibernau in neue Dimensionen vor. Das erste Grand-Prix-Rennen der Saison wird vom tödlichen Sturz des Japaners Daijiro Kato überschattet, der das sportliche Ergebnis zur Nebensache macht. Valentino Rossi gewinnt das Rennen vor der Honda von Max Biaggi und der Ducati von Loris Capirossi. Capirossis dritter Platz ist für den italienischen Hersteller bei seiner Rückkehr in die MotoGP-Meisterschaft ein Auftakt nach Maß, zumal Troy Bayliss die Leistung seines italienischen Teamkollegen durch einen erfreulichen fünften Platz ergänzt. Das wichtigste Ereignis zum Saisonbeginn sind jedoch der Durchbruch und die Verwandlung des Sete Gibernau. Beim zweiten Rennen der Saison in Südafrika gelingt dem Fahrer aus dem Team Grisini das, was Tohru Ukawa ein Jahr zuvor gelang: Er siegt vor Valentino Rossi. Damit bewahrheitet sich, was der vierfache Weltmeister einige Monate zuvor prophezeit hatte: Der Konkurrenzkampf wird in der Saison 2003 deutlich härter als in der ersten MotoGP-Meisterschaft. „Mit dem Viertaktmotor bringen die Maschinen vielleicht mehr Leistung, aber sie sind auch leichter zu handhaben“, bedauert Vale. „Für einen guten Rennfahrer ist es ein Leichtes, 90 Prozent des Potenzials einer MotoGP-Maschine abzurufen. Bei den 500ern war das anders. Dadurch wird es schwieriger, sich auf der Piste voneinander abzuheben.“ Wie richtig er mit dieser

Einschätzung liegt, beweist Valentino selbst, indem er zwar in Jerez seinen zweiten Sieg einfährt, sich aber in Le Mans, wo wenige Runden vor dem Ziel der Regen die Karten neu mischt, Gibernau geschlagen geben muss. Nach einem Heimsieg in Mugello muss er sich in Barcelona hinter der überraschend starken Ducati Desmosedici von Loris Capirossi mit dem zweiten Platz begnügen. In Assen spielt ihm bei strömendem Regen sein Helmvisier einen Streich und sorgt dafür, dass er nur Dritter wird. Valentino ärgert sich nicht nur über diese neuesten Entwicklungen, sondern auch über Max Biaggi, der sich bei jedem, der es hören will, andauernd darüber beschwert, dass Rossis RCV viel leistungstärker sei als das Motorrad, das ihm als einfachem Satellitenteam-Piloten zur Verfügung steht. Zu allem Überfluss wird der amtierende Weltmeister dann beim Großen Preis von Großbritannien auch noch mit einer Zehn-Sekunden-Zeitstrafe belegt, weil er trotz Verbot durch eine Gelbe Flagge überholt hat. Er muss den ersten Platz an Max Biaggi abtreten und sich drei Wochen später in der letzten Runde des Großen Preises von Deutschland Sete Gibernau geschlagen geben. Damit hat Valentino im Gesamtklassement nur noch wenige Punkte Vorsprung vor seinem spanischen Rivalen. Läuft die Saison aus dem Ruder?

„Das war eine schwierige Zeit“, erinnert er sich. „Ich war es leid, mir immer wieder Biaggis und Gibernaus Gejammer darüber anzuhören, dass meine Honda besser sei als ihre. Ich hätte am liebsten das Motorrad mit ihnen getauscht, damit sie endlich aufhörten, sich ständig zu beklagen. Leider hätten weder Honda noch die Sponsoren dem zugestimmt. Sobald ich ein Rennen als Zweiter beendete, hielt man mir vor, dass ich nicht gewonnen hatte. Es schien so, als wollte niemand den Gedanken zulassen, dass ich auch mal einen Grand Prix verliere, weil einer meiner Gegner an dem betreffenden Tag besser war als ich. Natürlich hatte ich ein gutes Motorrad! Ich hatte es ja schließlich auch selbst entwickelt und wusste übrigens genau, dass Biaggi und Gibernau exakt die gleiche Maschine hatten wie ich. Der einzige Unterschied war, dass ich manchmal eine Neuentwicklung eher bekam als sie. Das war übrigens der Grund, warum ich in Donington neue Auspuffanlagen abgelehnt habe. Für Honda kam es einzig und allein darauf an, dass auf dem Podest ausschließlich RCV-Fahrer standen. Die einzige Sorge der Honda

Racing Corporation bestand darin, zu beweisen, dass sie über die beste Technologie verfügte. Auf die Dauer hat mich das Ganze in meiner Konzentration gestört. Diese üble Stimmung war auch der Hauptgrund für die Fehler, die mir in der zweiten Saisonhälfte 2003 unterliefen. Dass ich bei jeder Gelegenheit zu hören bekam, mein Motorrad sei allen anderen überlegen, setzte mich permanent unter Druck. Ich war in die gleiche Situation geraten, wie sie vor mir auch schon Mick Doohan bei Honda erlebt hatte. An einem bestimmten Punkt in seiner Karriere war alle Welt davon überzeugt, dass er ein Ausnahm Motorrad hatte, das keiner seiner Kontrahenten bekam. Ich habe mit Burgess darüber gesprochen, als ich neu zu Honda kam. ‚Was hatte seine 500er eigentlich, das die anderen Motorräder nicht hatten?‘, fragte ich. Jeremy war überrascht: ‚Absolut nichts – außer dass dieses Motorrad jedes Jahr etwas früher mit einer oder zwei Kleinigkeiten ausgerüstet wurde als die anderen Maschinen. Der wahre Unterschied ist, dass Mick einfach besser war als alle anderen.‘ Wenige Jahre später war ich in der gleichen Lage wie Doohan.“

Im Sommer 2003 sind die Spannungen zwischen dem italienischen Piloten und seinen Arbeitgebern mit Händen zu greifen. „Es gab ein echtes Kommunikationsproblem, aber vor allem gab es zu viele kulturelle Unterschiede zwischen dem damals 24 Jahre jungen italienischen Rennfahrer und den viel älteren japanischen Vertretern eines der größten Unternehmen im Land“, weiß Carlo Fiorani zu berichten. „Da war auf der einen Seite das Riesen-Ego eines Champions und auf der anderen Seite eine Art Korpsgeist der Führungsetage, die nicht hinnehmen konnte, dass ein Rennfahrer nur von sich selbst spricht, statt sein Gefährt in den Vordergrund zu stellen. Und 2003 war jedem klar, dass die V5-Honda der Konkurrenz weit überlegen war.“ Zudem war Valentino sehr gekränkt, dass man ihn im Zusammenhang mit zwei Bitten, die ihm besonders am Herzen lagen und deren Erfüllung die Japaner zugesagt hatten, hingehalten und an der Nase herumgeführt hatte. So hat HRC ihm nie die NSR überlassen, mit der er den letzten WM-Titel in der 500-cm³-Klasse holte und die er für sich zu Hause aufbewahren wollte. „Sie hatten versprochen, sie mir zu geben. Aber so oft ich sie auch daran erinnerte – sie erzählten jedes Mal irgendwelche Ammen-

märchen“, beklagt sich Valentino. „Irgendwann war mir klar, dass ich sie nie bekommen werde.“ Auch Valentinos zweiter Wunsch blieb unerfüllt: Honda verweigerte seinem Vater eine Testfahrt mit dieser berühmten 500er auf dem Rundkurs in Jerez. „Die Journalisten durften damit fahren, aber Graziano, der in der Weltmeisterschaft gefahren ist und Grand-Prix-Rennen gewonnen hat, ließen sie nicht auf dieses Motorrad! Das fand ich einfach unglaublich.“

Kurz nach seiner Niederlage gegen Sete Gibernau auf dem Sachsenring lädt Valentino Rossi im Juli 2003 Aldo Drudi und Alberto Tebaldi zu einem Treffen in eine Pizzeria in Riccione an der Adria. Der Gedanke, Honda den Rücken zu kehren und zu Yamaha zu wechseln, nimmt allmählich Gestalt an. Sein Designer und Freund Aldo Drudi findet, dass alles für die Marke mit den drei Stimmgabeln im Logo spricht. Der japanische Hersteller ist der Einzige, der Honda jemals geschlagen hat. Und dass Yamaha seit dem erzwungenen Karriereende von Wayne Rainey 1993 keinen WM-Titel mehr geholt hat, liege einfach daran, dass das Unternehmen keinen Piloten vom Kaliber des Kaliforniers oder seiner Vorgänger Lawson und Roberts mehr in seinem Rennstall habe. Drudi ist überzeugt, dass Valentino Yamaha wieder auf den Erfolgspfad führen und in die Fußstapfen seiner glorreichen Ahnen treten kann. Ende August knüpft der WM-Führende nach einer wohlverdienten Ruhepause in seinem Haus auf Ibiza an seine vorherigen Erfolge an. Damit macht er eine Serie von vier sieglosen Rennen vergessen – eine lange Durststrecke, wie er sie seit seinen Anfängen in der Königsklasse nicht mehr erlebt hat. Nach dem Zieleinlauf stellt Valentino sein Motorrad am Pistenrand ab, nimmt den Helm vom Kopf und setzt stattdessen eine Sträflingsmütze auf, befestigt eine Kette mit Eisenkugel an seinem Fußgelenk und tritt in dieser Kostümierung mit einer Spitzhacke zum „Steineklopfen“ an. Millionen Fernsehzuschauer schauen dem Treiben amüsiert zu. Elf Monate lang haben Rossi und sein Fanclub keinen Grand-Prix-Sieg mehr mit einer so aufwändigen Show gefeiert. Den bis dahin letzten Auftritt, bei dem Kostüme und Requisiten bemüht wurden, hatte die Gang aus Tavullia in Rio, wo sie den vierten Titel des italienischen Ausnahmepiloten als Hommage an die brasilianische Fußball-Nationalmannschaft zelebrierte, die kurz zuvor zum fünften

Mal Weltmeister geworden war. Seitdem spielte sich in dieser Richtung nichts oder fast nichts mehr ab. Ein paar Wheelies, das eine oder andere Freestyle-Kunststück. Das war alles. „Ich hatte die Faxen dicke“, erklärt Rossi bei der Pressekonferenz. Und er setzt noch eins drauf: „Ich war es satt, in der Zeitung zu lesen, dass es normal ist, wenn ich gewinne, weil ich ja das beste Motorrad habe, und dass ich schlecht bin, wenn ich Zweiter werde. Wenn Biaggi nach mir ins Ziel fährt, heißt es, er sei ein gutes Rennen gefahren. Wenn ich nach ihm ins Ziel fahre, ist mir eine Katastrophe passiert, und er wird zum Phänomen hochgeschrieben. Heute wird nur noch über die Motorräder gesprochen. Wenn Capirossi gewinnt, gewinnt in Wahrheit Ducati gegen Honda. Niemand würdigt mehr den Wert der Fahrer, und das finde ich überaus traurig. Nie wird hervorgehoben, was für ein schönes Überholmanöver einem Fahrer gelungen ist. Wenn ich einen Gegner beim Bremsen überhole, heißt es nur, dass mein Motorrad halt stabiler ist. Wenn ich aus einer Kurve heraus schneller beschleunige, liegt es angeblich daran, dass mein Motorrad in Wahrheit ein Flugzeug ist oder ich die bessere Steuerungselektronik habe. Mag sein, dass die Honda das beste Motorrad ist, aber hätten die japanische Ingenieure daraus so eine Maschine gemacht, wenn ich ihnen nicht ein bisschen dabei geholfen hätte?“

Wie dem auch sei – bei der Abreise aus Tschechien weiß Valentino, dass er 2004 kein Honda-Pilot mehr sein wird. Er braucht eine neue Herausforderung, um motiviert zu bleiben, und die Verhandlungen mit Yamaha sind inzwischen sehr weit gediehen. An diesem Wochenende in Brno gibt der Italiener Davide Brivio und Lin Jarvis seine mündliche Zusage. „Gewinnen ist das Eine. Sich an der Spitze festzusetzen, ist eine andere Sache“, sagt Mick Doohan. Auch der fünffache 500er-Weltmeister weiß ein Lied von den Gehässigkeiten und Beleidigungen zu singen, die man als Champion von verschiedener Seite über sich ergehen lassen muss – von den Leuten, die den Helden stürzen sehen wollen, von den Rivalen, die Kalif werden wollen anstelle des Kalifen, von den Journalisten, die ihre Zeitungsspalten mit Storys füllen wollen, und von den Fans, die sich von ihrem Objekt der Bewunderung abwenden und auf die Seite der armen Besiegten schlagen. Der Australier hatte sich fünf Jahre lang an der Spitze festgesetzt, indem er seinen Siegeshunger mit

einer außergewöhnlichen Portion Wut im Bauch befeuerte. Dieses Erfolgsrezept war nie Valentino Rossis Sache. Während für Doohan die Verzweiflung, in die er seine Gegner zu treiben wusste, wie Nahrung war, zieht der Italiener seine Kraft aus dem Spaß und der Bewunderung, die er so gerne auslöst. Mick war ein in sich gekehrter Kriegertyp, Valentino ist ein extrovertierter Genussmensch. Während sich Doohan nie traute, den weltweit führenden Hersteller zu verlassen, hat Rossi den Mut, diesen Schritt zu wagen und damit zu beweisen, dass der Motorradsport nach wie vor in erster Linie von Menschen und nicht von Maschinen lebt. Im September dämmert den HRC-Chefs, dass Valentino dabei ist, sich von ihnen abzuwenden. „Es gab ein Treffen zwischen Badioli und Tachikawa in Rom, das sehr ungut verlief“, erzählt Carlo Fiorani. „Die ganze Zeit ließ sich Gibo alles Mögliche einfallen, um das Gespräch abzublocken. Sobald wir ihm einen Vertragsvorschlag unterbreiteten, rückte er mit neuen Forderungen heraus: Business-Class-Tickets für Valentino und sein Freunde, ein neues Auto – es war offensichtlich, dass er keinerlei Interesse daran hatte, dass man sich einigte. Es war etwa so wie bei einer Scheidung, die man nicht mit Fäusten austragen kann und bei der man dem Gegenüber damit eins auswischen will, dass man das Porzellanservice oder die Kaffeemaschine für sich beansprucht. Zwei Tage danach rief mich Valentino an, und da war mir klar, dass wir künftig ohne ihn auskommen müssen.“

Auf der Rennstrecke ist Valentino trotz seiner Zweifel und trotz der Herausforderung, der er sich ohne jede Erfolgsgarantie stellt, weiterhin der einzige Fahrer, der seit Saisonbeginn nach jedem Grand-Prix-Rennen auf dem Podest steht. Auch hat es keiner seiner Gegner geschafft, ihn im Gesamtklassement von der Spitze zu verdrängen. Alles in allem kann der charismatische Italiener zufrieden feststellen, dass er sein Schicksal in jeder Hinsicht selbst in der Hand hat. Sein Sieg in Brno führt ihn wieder auf die Siegerstraße. Durch dieses Rennen findet er zu seiner abgeklärten Ruhe zurück, die ihm zwischenzeitlich abhanden gekommen war, und bildet mit seinem Motorrad wieder eine perfekte Symbiose. Im Rückblick analysiert er diese Phase so: „Ich glaube, nach dem Grand-Prix-Sieg in Italien Anfang Juni hatten wir ein bisschen die Konzentration verloren. Bei mir häuften sich die Fehler. In Barcelona ließ ich zu,

dass Capirossi Morgenluft witterte. In Donington übersah ich die Gelbe Flagge, und in Deutschland tat ich Gibernau einen großen Gefallen, indem ich mir einen groben Schnitzer leistete. In Assen kam ich nicht mit dem Regen zurecht. Die Rennpause Anfang August war für mich die Gelegenheit, über all das nachzudenken. Ich tankte neue Energie und war bei meiner Ankunft in Brno fest entschlossen, alles wiedergut-zumachen.“ Mission erfüllt. Von den sieben Grand-Prix-Rennen der zweiten Hälfte der WM 2003 gewinnt Valentino sechs – Tschechische Republik, Portugal, Brasilien, Malaysia, Australien und Valencia – und erreicht einmal, in Motegi, den zweiten Podestplatz. Auf dem Circuit von Sepang sichert sich der überragende Italiener seinen fünften Weltmeistertitel. Ab sofort braucht er auf seiner RCV niemandem mehr irgendetwas zu beweisen. Er kann sich zufrieden empfehlen und die Honda-Tür hinter sich zumachen.



Rossi auf der RC213V, mit der er in der Königsklasse 2003 seinen dritten und letzten Titel für Honda holt.



Im Februar 2004 beginnt auf dem Circuit von Sepang für Valentino Rossi, für sein Technik-Team und für Yamaha ein neues Abenteuer.



Mit dem Designer Aldo Drudi feiert Valentino am 28. September 2008 in Japan seinen achten WM-Titel. Drei Jahre hat der Yamaha-Pilot auf diese Feier warten müssen.



Am 27. Juni 2009 fährt Valentino Rossi auf dem Rundkurs im niederländischen Assen zu seinem 100. Grand-Prix-Sieg, den der Yamaha-Pilot standesgemäß zelebriert.



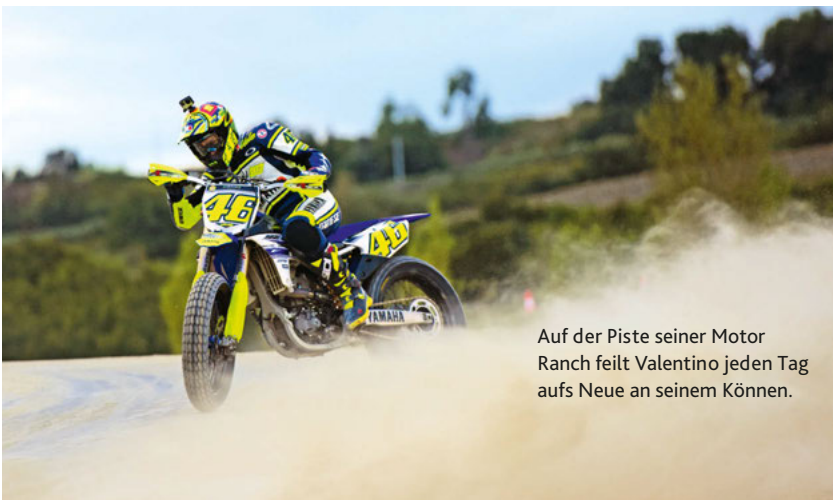
In seinen beiden Saisons bei Ducati in den Jahren 2011 und 2012 fühlt sich der neunfache Weltmeister recht einsam – auf der Piste, aber auch sonst.



Am 25. Oktober 2015 kommt es in Malaysia zu einer Kollision zwischen Rossi und Marc Márquez. Der Vorfall erregt großes Aufsehen. Nach dem Rennen kritisiert der Italiener mit deutlichen Worten das Verhalten seines Rivalen und erläutert seine Sicht der Dinge.



Auch nach 20 Grand-Prix-Saisons wirkt Valentino unverbraucht. Der Yamaha-Pilot macht Lorenzo und Márquez weiterhin das Leben schwer.



Auf der Piste seiner Motor Ranch feilt Valentino jeden Tag aufs Neue an seinem Können.



Auf der Rennstrecke in Jerez gelingt Rossi 2016 einer seiner schönsten Siege. Der Italiener läuft seinen spanischen Kontrahenten den Rang ab – sehr zur Freude seiner zahlreichen Fans.







Mit Millionen Fans in allen Teilen der Welt ist Valentino Rossi im Grand-Prix-Universum einsame Spitze. Marc Márquez kann ein Lied davon singen.