

Später Champagne

Zum 38. Mal wird auf dem Circuit du Bugatti die französische Nationalflagge zum Start der 24 Stunden von Le Mans geschwenkt. 56 Piloten rennen quer über die Start- und Zielgerade zu ihren Maschinen und absolvieren damit den legendären Le-Mans-Start zu einer unerbittlichen Schlacht für Mensch und Material ...

Text: Niklaus Rätz, Horst Saiger / Bilder: Fabrizio Foladelli, Rätz, Saiger

Eurosport ist der neue Promotor der Langstrecken-WM und lässt die Teams schon 75 Minuten vor dem Start aufmarschieren, dazu ein paar Playboy-Hasen und schicke Grid-Girls: Das gefällt den 70 500 angereisten Zuschauern – und es gibt eine Live-Übertragung während des ganzen Rennens: Bravo Eurosport! Das Wetter scheint perfekt für das ganze Rennen, nur ein starker Wind mit Böen schüttelt die Piloten etwas hin und her, als sie zum ersten Mal unter dem Dunlop-Bogen verschwinden.

Die Werksteams kämpfen um die Führung

Die Werks-Kawasaki Nr. 11 mit Grégory Leblanc (F) als Startpilot (Teamkollegen sind die Franzosen Fabien Foret und Matthieu Lagrive) kommt als Führende über Start-Ziel und behält die Spitze für 16 Runden. Dann müssen sie an die Werks-Suzuki Nr. 30 mit Vincent Philippe (F) im Sattel (Teamkollegen sind die Franzosen Anthony Delhalle und Etienne Masson) abgeben, doch auch diese können sich nur 13 Runden daran erfreuen. Danach ist das englische Honda Racing Team Nr. 111 für sieben Runden an der Reihe. Ihre Piloten Julien Da Costa (F), Sébastien Gimbert (F) und Freddy Foray (F) prügeln aus ihrer Honda das Letzte heraus. Obwohl sie insgesamt noch vier Mal das Feld anführen, versinken sie nach sieben Stunden wegen elektrischer Probleme in der Bedeutungslosigkeit – und nach 19 Stunden, am Sonntagmorgen, müssen sie mit einem Motorschaden endgültig das Handtuch werfen. Als Vierte im Bunde der Führungsteams zeigt das Monster Energy Yamaha Team (YART) Nr. 7 ab der 112. Runde seine Führungsqualitäten. Ihre Fahrer Max Neukirchner (D), Ivan Silva (E) und

Sheridan Morais (ZA) mit ihrer brandneuen Yamaha sind von Teammanager Mandy Kainz auf Sieg getrimmt. Auch sie können im gesamten Rennverlauf das Feld vier Mal während insgesamt 39 Runden anführen. Aber nach total 13 Stunden und 46 Minuten heisst es auch bei ihnen «Abandon» (Verlassen, Aufgeben) nach schwerwiegendem Motorschaden. Die hochgepriesene und favorisierte BMW vom Team Penz13, das von BMW France unterstützt wird, kommt überhaupt nicht auf Touren. Zu viele kleine Probleme lassen die Fahrer Markus Reiterberger (D), Gareth Jones (AUS) und Pedro Luis Vallcaneras (E) lange um den 10. Zwischenplatz kämpfen; sie müssen sich zuletzt mit dem 7. Schlussrang begnügen. Zwischenzeitlich erwischt es die Werks-Kawasaki, respektive Fabien Foret (F) zerschmettert sein Arbeitsgerät in der Kurve «Chemin aux Bœufs». Er kann das grüne Ding trotzdem noch an die Box zur Reparatur fahren, und nach weiteren 12 Minuten geht der Kampf vom 47. Platz wieder ungestüm los. Denn es sind noch knapp 22 Stunden zu absolvieren. Somit ist eine gnadenlose Aufholjagd lanciert! Stündlich werden Ränge zurückerobert. Vorne aber ist der Weg frei für die Werks-Suzuki, die unbeirrt und problemlos ihre Runden absput.

Wo sind die Schweizer?

Fast unbemerkt haben sich unsere Schweizer in Stellung gebracht. Das Team Bolliger Switzerland Nr. 8 mit ihrer Kawasaki ZX-10R und den Piloten Horst Saiger (FL), Roman Stamm (CH) und Daniel Sutter (CH) können ihren 10. Trainingsplatz kontinuierlich verbessern. Findet man sie nach einer Stunde auf dem 7. Zwischenplatz, so erscheinen sie

nach zwei weiteren Stunden bereits auf Rang 5. nicht zuletzt wegen sauberer, schneller Boxenstopps und ausbleibender technischer Probleme. Auffallend ist, dass «Hämpu» Bolliger dieses Jahr während der Boxenstopps nicht selber am Schrauben ist, sondern Sohn Kevin und weitere junge Mechaniker ranlässt. Er fungiert im Hintergrund wie ein Teamchef, koordiniert und überwacht die Arbeiten.

Der Romand Michael Savary startet dieses Jahr für das französische Tati Team Beaujolais Racing Nr. 4, zusammen mit seinen Teamkollegen Julien Enjolras (F) und Cédric Tangre (F) pilotiert er eine Kawasaki. Den 7. Startplatz können sie anfänglich verteidigen, doch nach zwei Stunden plagen sie Brems- und Kupplungsprobleme und werfen sie weit zurück. Nach einer sehenswerten Aufholjagd müssen sie in der Schlussphase langsamer fahren, denn der Motor ist überhitzt. Der 8. Platz im Gesamtklassement ist letztendlich der Lohn, dazu der dritte Podestplatz in der Kategorie Superstock.

Im französischen National Motos Team pilotiert der Waadtländer Greg Junod zusammen mit der Franzosen Valentin Debise und Louis Bullle eine Honda vom 12. Startplatz aus. Alle drei Fahrer sind sehr schnell unterwegs und können sich stündlich verbessern. Nach der ersten Stunde ist der 8. Zwischenplatz erkämpft, und nach total 10 Stunden sind sie auf Podestkurs. Doch am Sonntagmorgen erwischt es zweimal Debise. Einmal erlischt die Energie der Batterie urplötzlich, und zwei Stunden später liegt die Kette auf der Piste. Beide Male muss der arme Junge sein Vehikel an die Box schieben und verliert endlos Zeit. Da bei Bullle die Kräfte

ner für Bolliger



nachlassen, fährt Junod zuletzt wohl oder übel noch einen Doppelturn. Dies reicht in der Endabrechnung für einen 14. Schlussrang und einen 8. Platz in der Kategorie Superbike.

Bolliger hält Weltmeister im Schach

Das Team GMT 94 auf Yamaha mit den Starpiloten David Checa (E), Kenny Foray (F) und Mathieu Gines(F) sind die aktuellen Weltmeister, erleben aber ein durchzogenes Rennen mit diversen kleineren technischen Problemen. Gegen Ende des Rennens klappt es aber immer besser, und das Podest

rückt in Griffnähe. Einziges Hindernis: die Bolliger-Truppe vor ihrer Nase. Der Vorsprung beträgt knapp eine Runde und könnte von den Stars aufgeholt werden – aber nicht, wenn Roman Stamm im Sattel der Bolliger-Kawasaki sitzt! Er lässt es in seinem letzten Turn zwei Stunden vor Schluss noch einmal richtig fliegen und überholt alles, was ihm vor die Nase kommt, auf Teufel komm raus. Beim anschließenden Boxenstopp kann er die Kawasaki Nr. 8 mit einem beruhigenden Vorsprung an Horst Saiger übergeben. Dieser hat die Ehre, nach 24 Stunden als Dritter über die Ziellinie zu fahren. ■

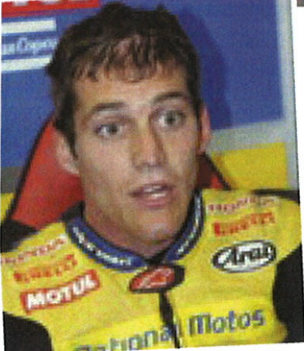
Horst Saiger am frühen Morgen: «Nach dem ganzen Trubel am Start und vielen hektischen Runden gibt es auch Momente, wo du glaubst, ganz alleine auf der Strecke zu sein. Dann denke ich immer darüber nach, was mir unsere Köchin Fränzi in der nächsten Pause zubereiten könnte – so vergeht die Zeit schneller.»



Hanspeter «Hämpu» Bolliger mit Freudentränen: 32 Mal musste er antreten, bis er endlich aufs Podest von Le Mans durfte, begleitet von den Piloten Daniel Sutter, Horst Saiger und Roman Stamm (v.l.)



Noch ein Schweizer auf dem Podest: Michael Savary umrahmt von Julien Enjolras und Cédric Tangre mit rosa Brille – 3. Rang der Klasse Superstock.



Gregory Junod war auf Podestkurs, doch die National Honda verlor die Kette.

Backstage mit Horst Saiger

«Ich dachte schon, wir schaffen es nie mehr», sagt mir Hämpu auf dem Podest, und es ist eine unglaubliche und unglaublich lange Geschichte, mit so vielen Höhen und Tiefen, Dramen und Beinahe-Erfolgen. Seit 1983 pilgert das Schweizer Bolliger Team Jahr um Jahr nach Le Mans, um sich 24 Stunden Qual und Pein zu stellen und um einmal auf die begehrte Brücke über der Boxengasse zu dürfen, dort, wo das Podest für die drei Erstplatzierten steht. 32 Anläufe brauchte es, um diesen Traum wahr werden zu lassen. Von 1983 bis '91 war Hämpu noch selbst am Start und sah die Zielflagge erst bei seinem letzten Antreten. 92 musste er verletzungsbedingt das einzige Mal aussetzen und von '93 an war er nur mehr Teamchef und nicht auch noch Pilot. «Ich habe hier alles erlebt, Motorschaden 15 min nach dem Start, oder was noch viel bitterer war: 20 min vor Schluss», erzählt Hämpu. Technische Defekte und Stürze, die ein Buch füllen könnten. Einer von diesen Stürzen war mein erster auf der Bolliger-Kawa, es war 2006 und mein zweites Rennen für Hämpu. Ich bin in der letzten engen Doppel-Rechts übers Vorderrad ausgerutscht, dort ist man nicht schnell, aber es hat gereicht, dass sich die ZX-10R einmal überschlug und beide Seiten lädiert waren. Ich konnte über die Strecke geradeaus in die Boxengasse fahren und hatte kein gutes Gefühl, weil beide Lenker krumm und beide Fussrasten ab waren, dazu eierten die

Räder und es fühlte sich mehr an wie ein Kamelritt. Hämpu stand vor der Box mit verschränkten Armen und blickte mir entgegen. Als ich immer näher kam, sah ich erst sein Grinsen im Gesicht, mir fiel ein Stein vom Herzen. Diesen Moment werde ich nie vergessen, ein ganz besonderer Teamchef, den wir da haben. Später waren wir mehrfach Vierter, und 2010, als wir die WM anführten, lagen wir auf sicherem Podestkurs, als drei Stunden vor Schluss die Kupplung verreckte. Doppelt bitter: Damals hätten wir mit Platz 3 vorzeitig die WM gewonnen, so sind wir knapp Vizeweltmeister geworden. Viele Geschichten und Wenn und Aber, und zum Schluss bleibt doch eines: die äusserst bewegende Story von einem Mann und seinem Team, die immer wieder Anlauf nahmen, alle Niederlagen wegsteckten und nach unglaublichen 32 Jahren ihr Ziel erreichten. Natürlich ist das nicht das Ende, sondern der Anstoss, die Ziele ein bis zwei Treppenstufen höher zu setzen.

Materialschlacht

Noch ein paar Zahlen zum Team Bolliger Switzerland: In den 24 Stunden inklusive den Trainingstagen wurden insgesamt 79 Reifen und 900 l Benzin verbraucht. Die Küche verarbeitete über 30 kg Fleisch und 15 kg Brot, von Freitag bis Sonntag sassen bis zu 32 Personen am Tisch. Dagegen stehen 42 gewonnene WM-Punkte.



Endurance ist Teamsport, jeder hier hat seinen Anteil zum Erfolg beigetragen.



Ist klar, dass so knapp nach Ostern noch ein paar Hasen unterwegs sind...



Mans Start, dank der zuverlässigen Bolliger-Kawasaki eine einzigen Meter zu Fuss.



Roman Stamm vor Ivan Silva auf der schnellen Yart-Yamaha – jedenfalls solange noch alle Kolben im Yamaha-Motor waren.



Die Boxenstopps müssen wie am Schnürchen funktionieren, wenn man in der Endurance-WM vorne mitmischen will.



Mechaniker-Kuscheln ist eine weit verbreitete Endurance-Erscheinung und hält so manchen Rücken warm.



Um 4 Uhr morgens bei 5° C gibt es nichts Schöneres als die nächsten 31 Runden.



Kawasaki-Fans sind anders, einfach verrückt und vor allem treu.



Das musste doch Glück bringen: Ein Küsschen von TT-Star John Mc Guinness beim Pit-Walk.



Der erlösende Burn-out nach der Zieldurchfahrt, 24 Stunden Anspannung fallen in einer Sekunde von den Schultern.



Fast bei jedem Rennen dabei: der Speedy Gonzales Fanclub aus Malters, hier Präsi Hans Hofstetter und Toni Thalmann mit der Schweizer Fahne.