

Hitchcock-Finale in Le Mans

Sieben Teams hatten vor dem letzten Lauf noch die Möglichkeit, den WM-Titel zu holen, darunter auch das Team Bolliger Switzerland aus dem Kanton Bern. 54 Teams starteten in den 24-stündigen Kampf um Punkte und Titel, aber ein Rennen ist erst vorbei, wenn die Zielflagge geschwenkt wird ...

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

Eigentlich sollten 55 Teams am Start stehen, doch das deutsche Team RS Speedbikes Racing hatte im Training bereits etliche Stürze hinter sich. Die Ersatzteile waren aufgebraucht und diverse Spezialteile in Kürze nicht aufzutreiben. Dies bedeutete das Aus, bevor es richtig angefangen hatte, trotz des 30. Startplatzes. Als die Fahrer und Maschinen auf der Zielgeraden für den typischen Le-Mans-Start Aufstellung nahmen, waren die Tribünen nicht bis zum letzten Platz gefüllt, aber rund 80 000 Augenpaare richteten sich auf die 54 Kaskadeure. Punkt 15.00 Uhr wurde die Trikolore-Flagge zum Start des 24-Stunden-Rennens geschwenkt.

Ein Erbkönig übernimmt die Spitze

Den Favoriten SRC Kawasaki und Honda Racing gelangen nicht nur die Trainings, sondern auch der Start nach Mass. Doch nach ein paar Runden sind der Speaker und auch die Zuschauer total aus dem Häuschen, denn die BMW des Deutschen Penz13.com Racing Team holt rasch auf und übernimmt sogar die Führung. Das Team hatte von BMW erst 14 Tage vor dem Rennen die 2015er S 1000RR bekommen, die eigentlich erst an der Internet vorgestellt wird. Es muss in der Open-Klasse starten, da dieses Modell noch nicht homologiert ist. Ein Test für 2015? SRC Kawasaki und Honda Racing erwischt es kalt, Stürze und technische Probleme zwingen sie zur Kapitulation. Der Weg ist somit frei für SERT (Suzuki Endurance Racing Team): Die Fahrer halten sich anfangs zurück, doch ab Stunde 7 übernehmen sie öfters die Führung und geben sie schliesslich nicht mehr ab.

Titelanwärter am Boden

Dahinter verteidigt Yamaha GMT 94 mit den Fahrern David Checa, Kenny Forray und Mathieu Gines den zweiten Platz souverän, aber auch das Glück ist ihnen hold: Den Sturz gleich nach dem Start übersteht die R1 glimpflich, und sie können

an die Box zur Reparatur fahren. In den darauffolgenden Stunden kämpfen sie sich wieder an die Spitze, denn der Fehlerteufel lässt sie in Ruhe. Wichtiger als der zweite Schlussrang ist ihr Weltmeistertitel 2014, den sie nach zehn Jahren zum zweiten Mal gewinnen können. Den dritten Platz hinter der Werks-Suzuki von SERT erobert das Yamaha Austria Racing Team (YART).

Schweizer Haudegen müssen kämpfen

Das Team Bolliger Switzerland erlebt in Le Mans Höhen und Tiefen. Es beginnt damit, dass Roman Stamm wegen Terminkollision mit der IDM nicht teilnehmen kann. Marc Wildisen springt ein, aber er hat dieses Jahr noch keine Langstreckenrennen gefahren. Die beiden Stammfahrer Horst Saiger und Daniel Sutter komplettieren das Team. Das Training verläuft ohne Probleme, doch mit dem 15. Startplatz ist man nicht ganz zufrieden, hatte man sich doch mehr erhofft, doch das erzählt uns besser Horst Saiger:

«Man könnte meinen, das Bolliger Team und natürlich auch ich seien mit einem gewissen Druck zum letzten WM-Meeting gereist, lagen wir doch auf Vizeweltmeister-Kurs, 21 Punkte hinter Yamaha GMT 94 und nur ein einziges Pünktchen vor SRC Kawasaki, die als Top-Favoriten für Le Mans galten. Doch ein 24-Stunden-Rennen ist anders, und auch das Bolliger Team ist ein wenig anders. Nach 40 Jahren Rennsport lässt man sich nicht verrückt machen mit Was-wäre-wenn-Spielchen. Zuerst muss mal die Kawasaki mit der legendären Startnummer 8 die Zielflagge sehen. Hauptaufgabe für die Trainings: Die ZX-10R muss fürs Rennen schnell sein, gutmütig im Grenzbereich, dabei auch handlich bleiben, und wenn möglich sollte das Wort Chattering nicht existieren. Vier Piloten bei unendlich vielen Einstellmöglichkeiten machen die Sache nicht leichter, denn nicht alle Zahlen, die auf dem Data-Recording gut aus-



24-h-Rennen sind unbarmherzig. Die Piloten kämpfen gegen Regen, Kälte und Müdigkeit.



Boxenstopp und Betankung mit dem übertheuerten Sprit des Veranstalters. Bolligers Tankrechnung: 793-mal 3 Euro pro Liter! Sollte ein Tropfen selbst gekauftes Benzin gefunden werden, wird man ausnahmslos disqualifiziert. Vive la France!



Hektik in der Box, die Kawasaki kocht - doch Aufgeben ist verboten.

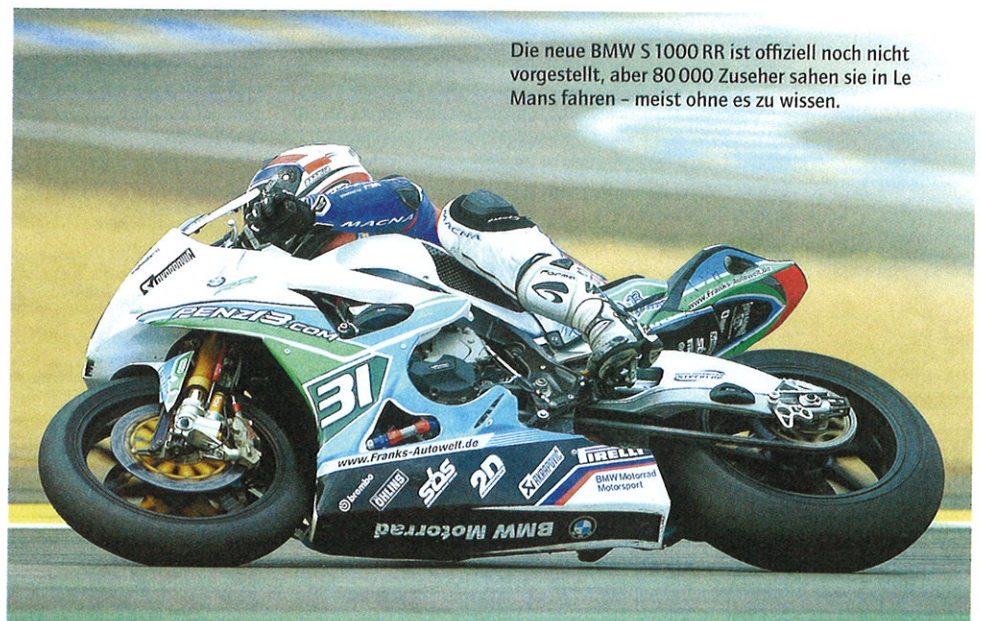
sehen, machen auch schneller. Dann gibts noch allerlei unterschiedliche Reifen, und der Grip auf der Strecke wechselt sehr stark mit der Temperatur, wobei gilt: Je kälter, desto mehr Grip, aber auch mehr Verschleiss; deshalb müssen härtere Mischungen verwendet werden.

Nach dem letzten Training wird die Kawasaki generalsaniert: neue Bremsen, Kupplung, Getriebe und vieles mehr. Das Warm-up ist der letzte Test, hier muss alles funktionieren. Aber das tut es nicht, das neue Getriebe lässt sich nur schwer und manchmal fast gar nicht zurückschalten – und die neuen Bremsscheiben am Vorderrad schlagen beim Bremsen. Das gibt natürlich Hektik in den letzten Stunden vor dem Start. Hämpu baut das alte Getriebe wieder ein, dieses hat schon die 8 Stunden Rennen von Suzuka und Oschersleben auf den Zahnradern, funktioniert aber einwandfrei; die Bremsscheiben werden aussortiert. Nach der Runde zur Startaufstellung kann ich Entwarnung geben: Alles o.k.!

Eigentlich ist es Wahnsinn – mit Qualifying und letztem Risiko kämpft man um eine gute Startposition – und dann werde genau ich auserkoren, 43-jährig und mit einer gewissen natürlichen Körperpolsterung ausgestattet, zum Motorrad zu sprinten. Doch Spass beiseite, der Start gelingt nicht schlecht, und in der ersten Schikane sieht es aus, als ob ich gleich drei Plätze auf einmal gutmachen könne, denn David Checa liegt mit der in der WM führenden GMT 94 Yamaha am Boden, zusammen mit zwei weiteren Kollegen. Das Problem: Sie liegen direkt vor meinem Vorderrad und ich muss eine Notbremsung einleiten, das kostet gleich mal zehn Ränge. Im Laufe meines ersten Turns, das sind 32 Runden, merke ich schon, dass mir Grip beim Beschleunigen fehlt. Stocksport-Motorräder können besser aus den Kurven ziehen als ich, obwohl sie viel härtere Reifen aufgezogen haben – das müssen sie auch, denn ohne Schnellwechsel-System würden sie zu viel Zeit verlieren, wenn sie bei jedem Stopp ein neues Hinterrad reinstecken. Meine Teamkollegen Daniel Sutter und Marc Wildis kämpfen mit demselben Problem. Für den nächsten Turn versuchen wir einen anderen Reifen, der ange-



Marc Wildisen, völlig erschöpft, nachdem er die Kawasaki schiebend zurückbringen musste.



Die neue BMW S 1000 RR ist offiziell noch nicht vorgestellt, aber 80 000 Zuseher sahen sie in Le Mans fahren – meist ohne es zu wissen.

lich genau gleich sein soll, aber eine andere Nummer hat – und siehe da, es gript! Bessere Rundenzeiten und dazu noch konstanter. Ich bin mit dem Speed zufrieden, nur mein Rücken meldet sich in den letzten zehn Runden, ich bekomme zunehmend heftigere Schmerzen. Zurück in der Box muss ich Dani und Marc vorbereiten, dass ich wahrscheinlich Probleme bekomme. Gleichzeitig versuche ich alles, um das Unglück von meinen Teamkollegen abzuwenden, denn ich weiss, was es heisst, ein 24-h-Rennen zu zweit zu fahren – das wünsche ich meinem schlimmsten Feind nicht. 23.05 Uhr, ich bin wieder an der Reihe, mit feuerheisser Trauma-Salbe und Spezial-Tape. Ich versuche, auf den Geraden relativ aufrecht zu fahren, die Muskulatur locker zu halten, aber der Schmerz kommt zurück, immer heftiger, ich schreie beim Beschleunigen vor Schmerzen in meinen Helm, und mir stehen Tränen in den Augen. Ich sehe meine Orientierungspunkte nicht mehr und muss abbrechen. Dani und Marc fahren ab jetzt back-to-back, das heisst ausziehen, etwas trinken, den Schweiß abwischen, anziehen und parat sein. Keine Zeit, sich zu erholen. Um 5 Uhr morgens versuche ich es nochmals, muss aber wieder zehn Runden früher rein, mein Rücken ist hinüber. SRC Kawasaki ist inzwischen zweimal gestürzt und hat dazu noch ein Problem mit dem hinteren Schnellwechsel-System, sie geben auf. Das Honda Racing Team hat auch schon die Segel gestrichen: Zuerst hatten sie einen Sturz, und danach Getriebeprobleme. Marc und Dani machen einen guten Job, die Bolliger Kawasaki fährt bereits auf dem 6. Platz, in der EWC-Klasse sogar auf Position 4. Das heisst, im Zwischenstand noch immer Vizeweltmeister; selbst wenn die führende SERT (Suzuki) das Rennen gewinnt, machen sie einen Punkt zu wenig, um uns einzuholen. Kurz vor 11 Uhr vormittags rutscht Marc das Vorderrad weg; doch ausser einer kaputten Fussraste geht nichts zu Bruch und wir verlieren keinen Platz. Eine Stunde später steuert Dani die Box zum regulären Stopp an, doch die Kawasaki dampft. Es ist kein Wasser mehr im Kühler, und wir müssen das Motorrad in die Box holen. Hämpu versucht verzweifelt, Wasser nachzufüllen. Immer wieder spritzt es in einer hohen Fontäne aus dem Einfüll-



Die SBS-Bremsklötze wurden erst um 5 Uhr morgens gewechselt. «Eine Stunde früher wäre auch nicht verkehrt gewesen!», meinte «Hämpu» Bolliger.

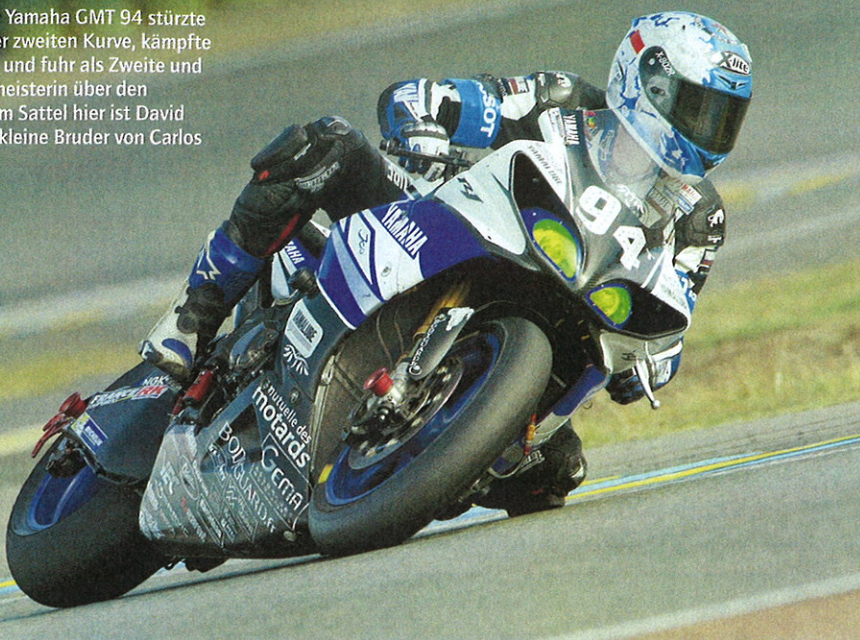


Da liegt der Vizeweltmeister-Titel: Ein defektes Benzinpumpen-Relais und eine gebrochene Schlauchschelle kosteten das Team insgesamt 20 Runden.



Nur ein kleines Häufchen Sturz- und Verschleisstteile bei Bolliger nach dem Rennen, andere Teams hatten da weitaus grössere Haufen zu verdauen.

Drama: Die Yamaha GMT 94 stürzte schon in der zweiten Kurve, kämpfte sich zurück und fuhr als Zweite und neue Weltmeisterin über den Zielstrich. Im Sattel hier ist David Checa, der kleine Bruder von Carlos Checa.



Seitenwagen-WM Le Mans (F)



Tim Reeves und Grégory Cluze (77) wehren sich mit Händen und Füssen gegen die schnelleren Gebrüder Ben und Tom Birchall.

RAUCHENDE SEITENWAGEN-STIEFEL

Das letzte Rennen der Seitenwagen-WM wird im Rahmenprogramm der Endurance-WM von Le Mans abgehalten. Der Brit Tim Reeves und sein französischer Passagier Grégory Cluze stehen bereits als Weltmeister fest. Doch die zwei Haudegen wollen auch im letzten Rennen einen Sieg nach Hause fahren und greifen die aus der Pole Position startenden Gebrüder Ben und Tom Birchall voll an. Es entwickelt sich ein packendes Duell, das aber zum Teil hart am Limit ausgefochten wird. Die Überholmanöver verlaufen anfänglich glimpflich, aber in Runde 9 lässt sich Reeves in der Virage du Musée nach aussen treiben und drängt dabei das Gespann von Birchall, das aussen überholen will, mit Gewalt neben die Piste. Reeves zerstört bei dieser Aktion den Auspuff. Dieser wurde nach innen gebogen und drückt auf seinen Stiefel. Er muss bei einem Streckenposten anhalten und seine Füsse kühlen, denn der Stiefel raucht bereits. Die Birchall Brothers bringen daraufhin den Laufsieg und den Vizeweltmeister-Titel ohne Probleme nach Hause. Aus Schweizer Sicht sind nur Köbi Rutz und Passagier Thomas Hofer am Start, sie belegen Rang 6 im Rennen und holen sich damit auch den sechsten WM-Rang. Anna Burkhart ist beim Deutschen Mike Roscher im Boot. Sie ergattern Platz 5 im Rennen wie auch auf der WM-Rangliste. Adolf Hänni, der Weltmeister von 2013, hat 2014 aus gesundheitlichen Gründen auf eine Titelverteidigung verzichtet.

Niklaus Rätz



Selfie beim Pitwalk: «Kawa, Kawa, Kawa, Kawa ...», singen die Jungs und Mädels mit den grünen Perücken. Verrückte Kawasaki-Fans gibt es in Le Mans wie sonst nirgends auf der Welt!



Das kleine Bolliger Team auf der grossen Bühne, «Hämpu» Bolliger gibt das Mikrofon an Horst Saiger, denn er redet nicht gerne vor Publikum. Daneben die Helden von Le Mans, Daniel Suter und Marc Wildisen. Natürlich gibt's auch eine WM-Bronzemedaille für Roman Stamm, der in Le Mans nicht dabei sein konnte.



SERT (Suzuki) holt sich den Sieg mit den Piloten Vincent Philippe, Anthony Delhalle und Erwin Nigon - mit Teamchef Dominique Meliand. Zweiter und Weltmeister wird Yamaha GMT 94 mit David Checa, Mathieu Giens und Kenny Foray - Teamchef ist Christoph Guyot. Als Dritte auf dem Podest das Monster Energy Yamaha Yart Team mit Broc Parkes, Michael Laverty und Sheridan Morais - Teamchef ist «Mandy» Kainz.



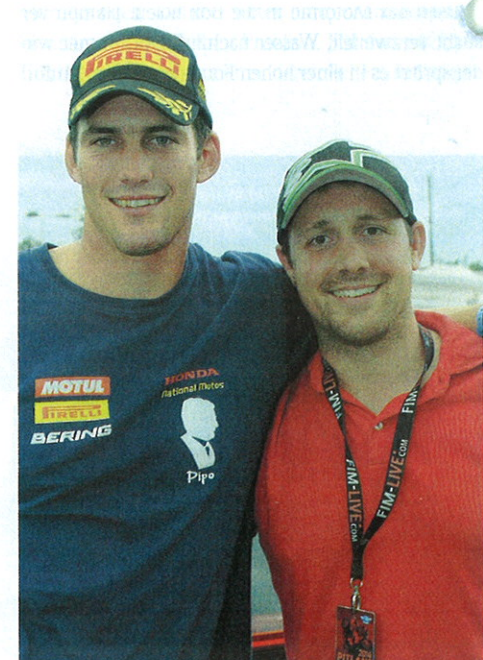
Viel junges Blut im Bolliger Team gibt Hoffnung auf eine lange Zukunft (stehend v.l.): Geider Dominique, Kevin Bolliger und Morris Hoffmann; Nadine Tatschet und Rico Bigler (vorne).

stutzen, der Motor ist völlig überhitzt. Wir verlieren Runde um Runde. Endlich geht's wieder raus, doch kurze Zeit später steht das Motorrad mit demselben Problem schon wieder in der Box. Aber dieses Mal findet Hämpu die Ursache: eine defekte Schlauchschelle. Bei der Reparatur verbrennt er sich den ganzen linken Handrücken. Der Motor ist sicher schwer angeschlagen, nachdem er mit bis zu 120°C laufen musste. Insgesamt haben wir zwölf Runden und den Vize-Titel bei der Reparatur verloren, doch noch können wir die WM auf Platz 3 beenden, vorausgesetzt, wir überstehen die nächsten zwei Stunden.

14.30 Uhr, nur noch 30 Minuten, aber Marc kommt nicht mehr... Er schiebt, der Motor läuft nicht mehr. Erst als er in der Boxengasse ankommt, dürfen die Mechaniker helfen. Wir befürchten das Schlimmste, nachdem der Motor stundenlang viel zu heiss gelaufen war. Doch er dreht beim Starten ganz normal, springt aber nicht an. Unser Data-Recording-Mann Mario Klupper tippt aufs Benzinpumpen-Relais und er hat recht, Nummer 8 lebt wieder. Dani fährt die letzten Runden, und wir haben es geschafft. Das kleine Team aus Ruppoldsried BE beendet das Rennen zwar nur auf Rang 14, aber die WM in den Top 3. Mein Dank gilt Marc und Dani, die für mich in diesem Rennen einspringen mussten, und natürlich Hämpu Bolliger, dem ganz normalen Automechaniker und sturen Berner Schädel, der dieses Team ganz nebenbei seit Jahrzehnten auf die Beine stellt.»

Der beste Schweizer kommt aus der Romandie

Gregory Junod, der Neuenburger im französischen National Motos Team, ergattert auf der Honda den sechsten Schlussrang, obschon sein Team zweimal die Batterie ersetzen und einmal das Schaltgestänge auswechseln musste. Michael Savary erreicht mit seinem Team Motors Events den Platz 17. ■



Gregory Junod (l.) wurde von seinem Bruder Sebastian unterstützt und war bester Schweizer im Rennen: Platz 6 auf der National Motos Honda.