

Härteprobe

Beim zwölften Bol d'Or Classic in Magny-Cours wurde das Material der Schweizer Piloten arg gefordert. Nicht alles verlief wunschgemäss und stellte die Teilnehmer auf eine harte Probe.

Text und Bilder: Fabrizio Fofadelli

Pünktlich um 20.25 Uhr wurde am Samstagabend der erste Lauf über zwei Stunden via Le-Mans-Start begonnen. Der zweite Lauf folgte am Sonntagnachmittag.

Vintage-Langstreckenrennen liegen im Trend. Nicht verwunderlich ist daher, dass sich fast 40 Teams für den Klassiker im Herzen von Frankreich eingeschrieben hatten. Darunter waren auch etliche Teilnehmer aus der Schweiz zu vermelden. Das Vier-Stunden-Rennen wurde wie gehabt à zwei Läufe von je zwei Stunden am Samstagabend und am Sonntagnachmittag gestartet. Prominentester Teilnehmer aus Helvetien war das Team um Hanspeter Bolliger mit den Piloten Jacques Cornu und Beat Sidler auf Kawasaki GPZ 1100. Für Sidler war es der erste Einsatz bei einem Klassik-Endurance-Rennen, sein letzter Renneinsatz liegt unterdessen bereits 27 Jahre zurück. Heute holt er sich die tägliche Routine als Instruktor in der «Cornu Master School».

Verflixtes Kerzengewinde

Für den Ex-GP-Fahrer und Langstreckenweltmeister von 1982, Jacques Cornu, war die Vorfreude gross, im Fahrerlager altbekannte Gesichter von früher zu treffen. Leider verlief bereits das Training nicht nach Plan, als Probleme mit dem Motor zu verzeichnen waren. Ein Kerzengewinde im Zylinderkopf war defekt und die Kawa lief nur auf drei Töpfen. Trotzdem schafften sie es auf den 24. Startplatz. Danach war Improvisation angesagt. Da der

Zylinderkopf schon einmal mit einem Helicoil-Gewindeinsatz geflickt wurde und man nicht ein zweites Mal auf diese Reparaturmethode zurückgreifen konnte, wurde kurzerhand eine Aluminiumhalterung angefertigt, die mit dem Zylinderkopf verschraubt wurde, um die Zündkerze zu fixieren. Die Reparatur zeigte sich vielversprechend, denn beim Start zum ersten Lauf machte Startfahrer Cornu 14 Positionen gut und fuhr nach der ersten Runde an aussichtsreicher achter Stelle. Doch nach zehn Runden zeigte sich die Technik unbarmherzig, die heissen Gase im Motor suchten sich einen Weg an der Zündkerze vorbei und hatten ein Loch in den Zylinderkopf gebrannt, was das vorzeitige Ende bedeutete.

Werkstattfest in Magny-Cours

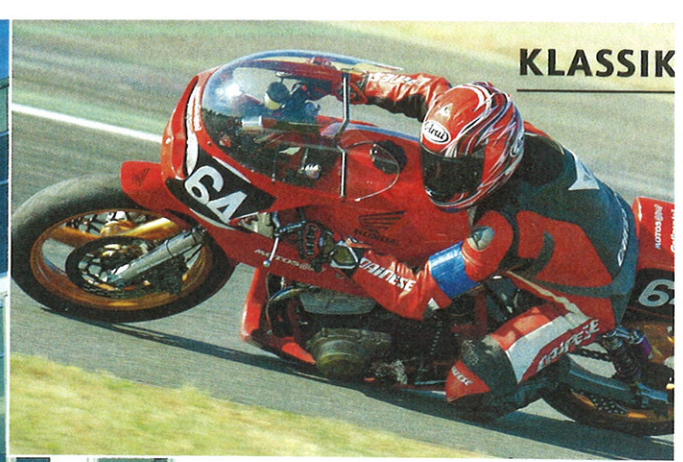
Eine überzeugende Vorstellung zeigte das Team Moto-Gaz auf Honda CB 1100R mit den Fahrern Olivier Brodard und Albert Brand, die es bei ihrem ersten Einsatz auf den sechsten Startplatz schafften. Teamchef und Honda-Händler Daniel Steffen schloss sein Geschäft für vier Tage, lud alle Mitarbeiter nach Magny-Cours ein und nutzte den Anlass quasi als Werkstattfest. Obwohl im ersten Rennen aufgrund von Elektronikproblemen nur bis 8000/min gedreht werden konnte, schaute ein

sehr guter sechster Platz heraus. Beim zweiten Lauf konnten sie sich auf Position fünf vorkämpfen, mussten aber nach einer Rennstunde einen Pleueschaden verzeichnen.

Einen weiteren Ausfall im ersten Lauf musste auch Julien Petter vom D-D-Moto-Team – ebenfalls auf einer Honda CB 1100R – verkraften, als kurz nach Rennhälfte die Steuerkette riss. Nachdem der Motor gewechselt wurde, konnte er nach dem Start des zweiten Laufs ebenfalls Positionen gutmachen, fiel aber nach einem Highsider in der Adelaide-Kurve aus.

Und noch ein Motorwechsel

Zuversichtlich zeigte sich das Luzerner Nocki-Team mit seiner 1100er-Egli-Suzuki. Teamchef und Fahrer Beat Wicki meinte zwar, die technische Abnahme sei eine «Prozedur» und alles werde sehr genau geprüft, doch das sei auch gut so. Das Qualifying wurde mit Bravour beendet, obwohl Getriebe-probleme zu verzeichnen waren, da einzelne Gänge rausprangen. Nach Kontrolle und einem Versuch, den Fehler zu beheben, ohne das Getriebe zu zerlegen, wurde innerhalb von eineinhalb Stunden die komplette Motor/Getriebe-Einheit getauscht. Im ersten Lauf machte Startfahrer Markus Huber bereits in der ersten Runde Positionen gut und fuhr



KLASSIK

Alle Achtung: Olivier Brodard fuhr bei seinem ersten Langstreckeneinsatz auf Position vier in der Qualifikation. Im Rennen zeigte das Team eine beachtenswerte Vorstellung.



Vintage Endurance verbindet: Hämpu Bolliger unterstützt das Nocki-Team bei einem unplanmässigen Boxenstopp. Als Fehlerquelle wurde ein Simmering zum Kettenspanner identifiziert.

vom achten Startplatz auf Position fünf vor. Doch auch ihnen zeigte sich die Technik nicht hold und wegen Ölverlust musste die Box für rund 14 Minuten konsultiert werden. Ein Simmering zum Kettenspanner war das Übel und wurde ersetzt. Zwei weitere Boxenstopps folgten wegen eines nicht einwandfrei funktionierenden Rücklichts. Den Start des zweiten Laufs übernahm wiederum Huber, doch ausgangs Adelaide ging er bereits in der ersten Runde nach einem Hinterradrutscher unsanft zu Boden. Der Boxenaufenthalt, um das ramponierte Motorrad wieder herzurichten, beanspruchte diesmal rund zehn Minuten. Danach übernahm Teamchef Wicki, doch auch er musste ein weiteres Mal an die Box. Diesmal musste die Batterie getauscht werden. Gesamtschlussrang 15 war das Resultat.

klassisch via Elektrostarter gestartet wurde. Auch sie mussten unplanmässig die Box aufsuchen, um ein Lämpchen des Rücklichts zu wechseln. Am Schluss konnten sie sich über den zwölften Platz freuen und Bertschinger meinte, er sei diesmal die persönlich schnellsten Rundenzeiten während der Nacht in Magny-Cours gefahren. Den zweiten Lauf starteten

sie ebenfalls von weit hinten, waren nach einer Runde bereits auf Position 17 und fuhren während der ersten Rennstunde kontinuierlich bis auf Platz sechs vor. Zu Rennende konnten sie sogar bis auf Position drei vorfahren. Schlussendlich wurden sie auf Position fünf des Gesamtklassments und auf Platz vier ihrer Klasse gewertet.

Nächtlicher Boxenstopp von Walo Bertschinger, der an seinen Teamkollegen Dario Tosolini übergibt. Bertschinger wurde als bester Schweizer gewertet.



Persönliche Bestzeit in der Nacht

Die beste Platzierung aus Schweizer Sicht konnten diesmal Walo Bertschinger und sein italienischer Teamkollege Dario Tosolini auf einer 1000er-Segale-Honda einfahren. Obwohl sie den siebten Startplatz eingefahren hatten, starteten sie von weit hinten, da aus Sicherheitsgründen das Motorrad angeschoben wurde. Sie hatten in der Vergangenheit schlechte Erfahrung mit den Kurbelwellenzapfen gemacht, als