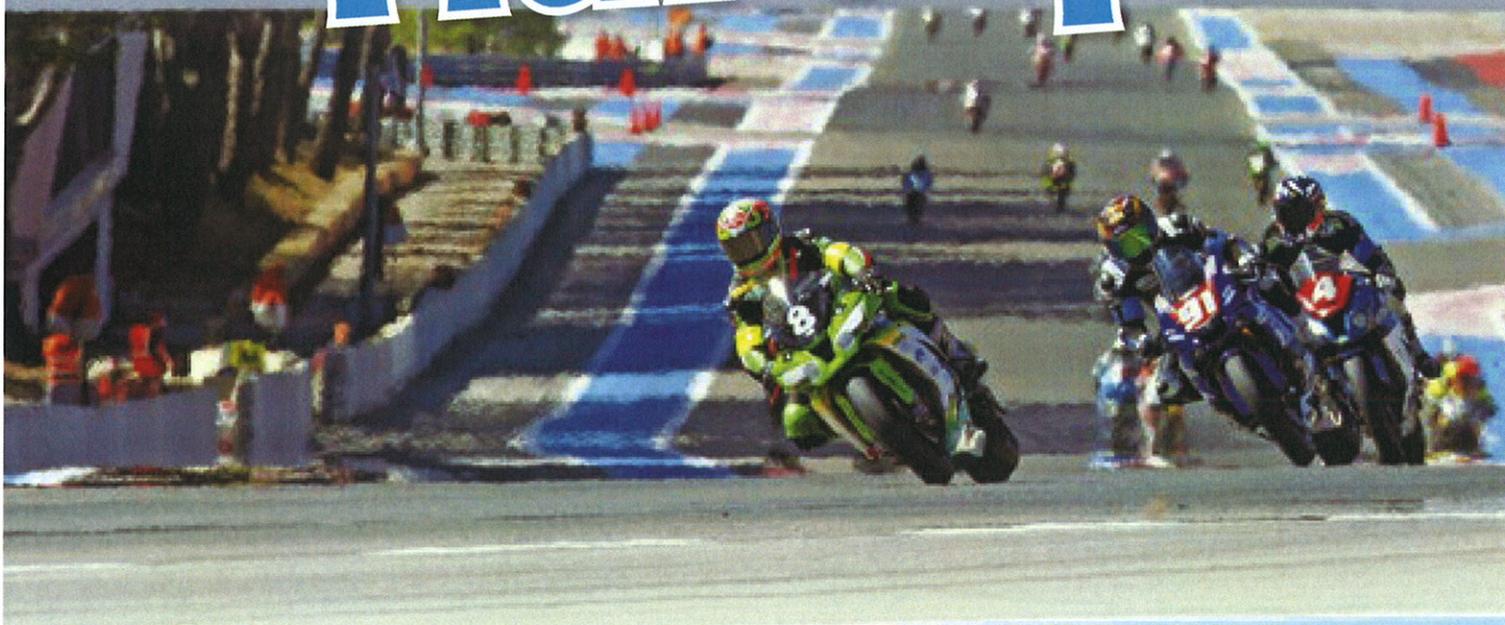


Die 24 h- Härteprüfung



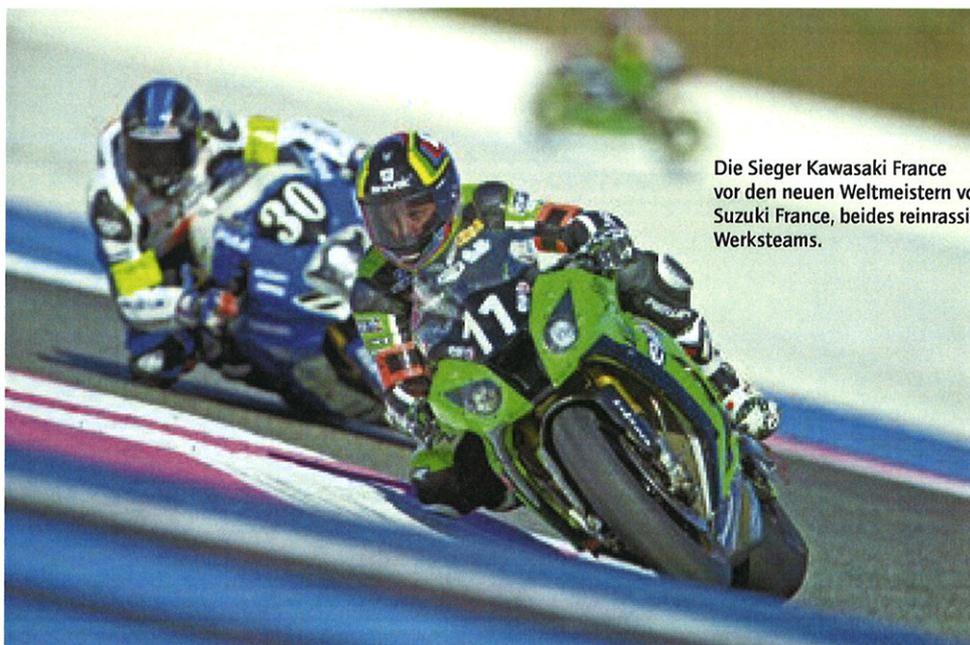
Nach 15 Jahren gab es die «Bol d'Or» wieder im legendären Le Castellet, auf dem Circuit Paul Ricard, zu holen. Würden sich die alten Geschichten mit reihenweise gestohlenen Motorrädern, Alkoholexzessen und Fans, die vor Rennende auf die Strecke stürmen, wiederholen?

Text: Niklaus Rätz, Fabrizio Foadelli, Horst Saiger / Bilder: Niklaus Rätz, Fabrizio Foadelli, Tamara Saiger

Gleichermassen beliebt wie berüchtigt waren die Rennen um die Bol d'Or (Goldene Schüssel) im südfranzösischen Le Castellet, daher war es leicht abzusehen, dass wieder mehr Fans kommen würden als nach Magny-Cours, wo seit 2000 gefahren wurde und das Zuschauerinteresse immer mehr abnahm. 74 000 Racing-Fans kamen und wurden nicht enttäuscht, wenn es ums Wetter und die Rennen ging, doch jene, die wegen der wilden Eskapaden kamen, hätten sich den Weg sparen können ... denn die «neue alte» Bol d'Or ging ganz gesittet vonstatten.

Gefährliche Materialschlacht

1,8 km ist die Mistralgerade lang, das heisst 22 s Vollgas, Runde um Runde – 24 Stunden lang. Dass so was aufs Material geht, ist klar, und so sahen nur 35 von 55 Teams die Zielflagge. Es gibt beim Circuit Paul Ricard keine Kiesbetten, sondern nur eingefärbte asphaltierte Auslaufzonen, und deshalb rutschen gestürzte Motorräder mit hoher



Die Sieger Kawasaki France vor den neuen Weltmeistern von Suzuki France, beides reinrassige Werksteams.

Roman Stamm mit der Bolliger Kawasaki #8 am Ende einer 1,8 km langen Windschatten-Schlacht auf der Mistral-Geraden.

ung



Geschwindigkeit elend lange dahin, bis sie irgendwo in eine Barriere einschlagen. Manchmal kreuzen sie dabei auch wieder die Rennstrecke, und gleich in der ersten Runde verfehlt die schlitternde Weltmeister-Yamaha von GMT94 nur um Sekundenbruchteile die Kawasaki des Teams Traqueur Louit Moto 33.

Die Franzosen dominieren

Markus Reiterberger auf der BMW des Penz13-Teams stellte im Qualifying einen neuen Rundenrekord auf und war damit wie schon in Oschersleben (D) der schnellste Mann im Endurance-Feld. Doch statt nach dem Start auf und davon zu fahren, musste er gleich in der ersten Runde in die Box – der Sturzsensord seiner S 1000RR hatte sich gelöst und den Motor lahmgelegt. Kawasaki France setzte sich an der Spitze ab, später mischten sich noch das Honda-Werksteam und die mehrfachen Weltmeister Suzuki France in den Kampf um den Sieg ein. Das Honda-Werksteam steht unter englischer Führung, hat aber drei französische Fahrer. Alle Teams bekamen Probleme oder hatten Stürze zu verzeichnen, was die Rangierungen oft wild durcheinanderwirbelte. So war in der Nacht auch die österreichische Yamaha von Yart einmal für ein paar Sekunden in der Nähe der Spitze, doch eine gebrochene Kurbelwelle

bedeutete für sie das Ende. Die Werks-Kawasaki kam mit einer gerissenen Kette auch nicht ungeschoren davon, aber sie hatten das nötige Rennglück, denn die Kette riss genau vor der letzten Kurve; somit konnte die ZX-10R noch bis vor die Box Anfang der Boxengasse rollen, ohne viel Zeit zu verlieren. Sie holten sich auch die «Bol d'Or» vor Vorjahresweltmeister GMT94 (Yamaha) und dem neuen Weltmeister Suzuki France.

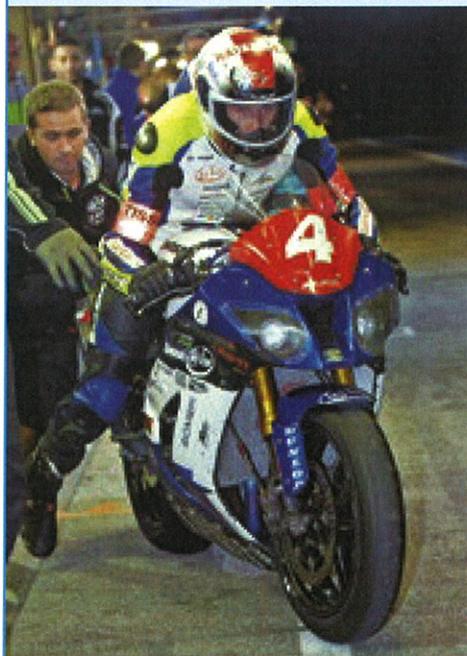
Und doch ein Schweizer zuoberst!

Auf Rang 4 lief das Tati Team auf Kawasaki ein, zufällig auch mit Startnummer 4 unterwegs. Sie waren das erste Stocksport-Team und somit ohne Schnellwechselsysteme, teure Fahrwerksteile und edle Bremsen unterwegs. In diesem Team fuhr der Westschweizer Michael Savary; er durfte damit zuoberst aufs Superstock-Podest steigen. Im Superstock-Endklassement darf sich Savary über Rang 3 freuen – MSS gratuliert ganz herzlich! ■

Die Schweizer bei der Bol d'Or:

Gewinnertyp Michael Savary

Wie der Vater, so der Sohn. Genau vor 29 Jahren bestritt der Vater von Michael Savary, Dominique Savary, die Bol d'Or in Le Castellet mit dem Team Cudit. Der junge Savary startete dieses Jahr für das Tati Team Beaujolais Racing in der Superstock-Klasse. Trotz diverser technischer Probleme in den vorangegangenen Rennen hatte das Team bereits fleissig WM-Punkte gesammelt. An der Bol d'Or trübte lediglich eine Stop-and-go-Strafe für eine Missachtung während der technischen Kontrolle das Rennen in Südfrankreich. Mit ungestümer Fahrweise ergatterten er und seine Fahrerkollegen Cédric Tangre und Julien Enjolras auf der Kawasaki ZX-10R den Sieg in der Superstock-Klasse und den 4. Platz im Gesamtklassement.



Endurance WM – Bol d'Or

Historie Bol d'Or

Man schreibt den 22. Mai 1922, als die erste Bol d'Or auf dem neu gebauten, 5 km langen Rundkurs in Vaujours, 18 km nordöstlich von Paris, gestartet wird. Solomotorräder und Seitenwagen starten gemeinsam. Es ist auch nur ein Pilot pro Vehikel zugelassen. Mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 51,3 km/h gewinnt der Franzose Toni Zins auf einer Schweizer Motosacoche das erste 24-h-Rennen. Der Gewinner erhält den goldenen Pokal, der die Form einer Schüssel hat, deshalb der Name Bol d'Or. Solch eine goldene Schüssel wird noch heute den Siegern übergeben. Anno 1924 war das Schweizer Ehepaar Guex mit einem Motosacoche-Gespann Sieger der Kategorie Seitenwagen. Das 24-h-Abenteuer wurde aber bereits 1923 nach St-Germain-en-Laye verlegt und wechselte dort in den folgenden Jahren zwischenzeitlich von einem Waldkurs in einen Stadtkurs. Daneben war auch der 6 km lange Circuit von Monthéry diverse Male Austragungsort. Während der Kriegsjahre wurden die Rennen eingestellt, und erst 1947 konnte wieder ein 24-h-Rennen organisiert werden. Ab 1953 konnten die Rennen nur noch in Monthéry abgehalten werden, und ab 1954 durften dann auch Teams mit zwei Piloten starten. Le Mans mit seinem Circuit Bugatti ist von 1970 bis 1977 Austragungsort. Es war auch die Zeit der Schweizer Godier und Genoud, die mit ihrer schnellen Kawasaki das Rennen 1974 und 1975 gewannen. 1978 gastierte dann der Tross zum ersten Mal in Le Castellet auf dem Circuit Paul Ricard. Auf der Hochebene in Südfrankreich in der Nähe zum Mittelmeer entwickelte die Bol d'Or ihr spezielles Ambiente und den südlichen Touch, das französische «Laisser faire» und dessen Auswüchse. 1980 vergab die FIM zum ersten Mal den WM-Titel, vorher war es lediglich eine Europa-Meisterschaft. Bereits zwei Jahre später, nämlich 1982, war der Schweizer Jacques Cornu Langstrecken-Weltmeister auf der Werks-Kawasaki, obschon er die Bol d'Or nicht gewonnen hatte! Es war auch das Jahr, in dem das Bolliger Team die Endurance-Bühne betrat. Zugleich waren ab 1982 drei Piloten für 24-h-Rennen zugelassen. Nach dem Werbeverbot für Alkohol und dem Verkauf des Circuit Paul Ricard an die Ecclestone-Gruppe musste die Bol d'Or ab dem Jahr 2000 neu auf dem Circuit Magny-Cours abgehalten werden. Nach 14 Jahren im öden Zentralfrankreich kam 14 Tage vor der 78. Austragung die Information, dass die Bol d'Or 2015 wieder in Le Castellet auf dem altbekannten, aber piekfein sanierten Rundkurs Paul Ricard stattfindet, und zwar am 19. und 20. September 2015! Begleitet wurde das 24-Stunden-Rennen von der Bol d'Or Classic. Die Exzesse hielten sich erwartungsgemäss in Grenzen.



Team Bolliger im Elend

Auf WM Rang 3 reiste das Team Bolliger Switzerland rund um Hanspeter «Hämpu» Bolliger nach Südfrankreich. Gab es beim letzten Lauf ir. Oschersleben schon ein mittelprächtiges Debakel mit Motorproblemen und einem Sturz, so kam es am Bol d'Or noch schlimmer. Um 18:25 Uhr musste die Bolliger-Kawasaki mit Stangen in die Box getragen werden, nachdem Nicolas Salchaud mit einem heftigen Highsider zu Boden ging. Die ZX-10R überschlug es mehrfach. Rahmen und Schwinge waren gebrochen. Ein frühes Aus für die Schweizer Truppe. Am Ende blieb nur der sechste anstatt des erhofften dritten WM Rangs.

Gregory Junod mit Prellungen

Am Pit Walk vor dem Rennen trafen wir einen nachdenklichen Greg Junod. Ob der Waadtländer bereits vor dem Rennen das Ungemach vom Bol d'Or vorausahnte? Er kam ein weiteres Mal zum Einsatz beim legendären französischen Team National Motos und pilotierte die Honda CBR 1000RR zusammen mit dem Franzosen Louis Bulle und dem Engländer Keith Amor. Obwohl Junod im Training einen Sturz verzeichnete und Prellungen davontrug, war er fürs Rennen zuversichtlich. Sie starteten vom 23. Platz aus, mussten aber gleich zu Beginn noch eine Stop and Go Strafe aus der Vergangenheit absitzen, wegen Verfehlungen bei der technischen Kontrolle. Ein defekter Sensor warf sie dann komplett aus dem Rhythmus. Das definitive Aus kam dann beim zweiten Einsatz von Junod um 21:53 Uhr, als er die Honda mit einem Getriebeschaden abstellen musste.

LRT 414 – ihr Höhepunkt

Das Team LRT 414 ist eine Kooperation des Norton Sport-Clubs Genève und Honda Schweiz und existiert seit 2015. Piloten, Mechaniker und Helfer stammen alle auf der Region Genf und arbeiten unentgeltlich. Eingesetzt wird eine Honda CBR 1000RR nach Superstock-Reglement. Das Team bestritt 2015 diverse freie Langstreckenrennen wie die 24 h von Barcelona und die 12 h von Magny Cours und hat sich als Saisonhöhepunkt für das 24 h Bol d'Or angemeldet. Die Honda verzeichnete während dem Rennen lediglich Probleme mit dem Öhlins-Federbein, was zweimal etwa 30 Sekunden

den kostete, und Getriebe Probleme, die weitere 14 Minuten Standzeit mit sich brachten. Der Einsatz wurde nach 24 h mit einem 23. Schlussrang belohnt. Eine schöne Verbesserung nach einem 49. Startplatz.

Foto v.l.: Als Piloten starteten Blaise Labarthe, Christophe Labathe – der seinen Junior als Glücksbringer dabei hatte – und Frédéric Grand, Mitarbeiter bei Honda Suisse.



Neueinsteiger Zuff Racing Team

Die vier Motorradmechaniker (v. l.) Jérémy Ayer, Kevin Zufferey, Vincent Bucclin und Bernhard Bally, alle ca. 25-jährig, bilden die Piloten-Crew des Zuff Racing Teams, wobei Bally Reservepilot ist. Das Team wurde auf das Bol d'Or 2015 hin gegründet, Fahrer und Helfer stammen aus Martigny VS und Umgebung. Initiator und Vater des Teams ist Senior John Zufferey, der seit 42 Jahren eine Honda-Garage in Martigny führt. Die Neulinge im Endurance Zirkus haben zum Teil Erfahrung aus der

Schweizer Meisterschaft oder aus der Racing for Fun-Szene. Die zwei Hondas CBR 1000SP haben sie speziell für das Bol d'Or vorbereitet, um in der Superstock Klasse anzutreten. Denn wenns klappt, möchten sie 2016 die gesamte Langstrecken-Saison bestreiten. Das Rennen verlief für sie eigentlich problemlos, bis auf den kapitalen Sturz von Ayer in der Kurve nach der Mistral Geraden um 1:30 Uhr in der Nacht. Nach einem 20-minütigen Reparaturhalt an der Box konnte das Rennen wieder aufgenommen werden. Sie be-



endeten das Rennen auf dem 23. Schlussrang und konnten sich somit um drei Ränge gegenüber der Startaufstellung verbessern.

