

Mit Vollgas in die Nacht

Für die kleinen Hubräume gab es bei den Bikers' Classics ein Revival und für die «Grossen» ein Vier-Stunden-Langstreckenrennen. Alle drei Schweizer Teams sahen um Mitternacht die Zielflagge.

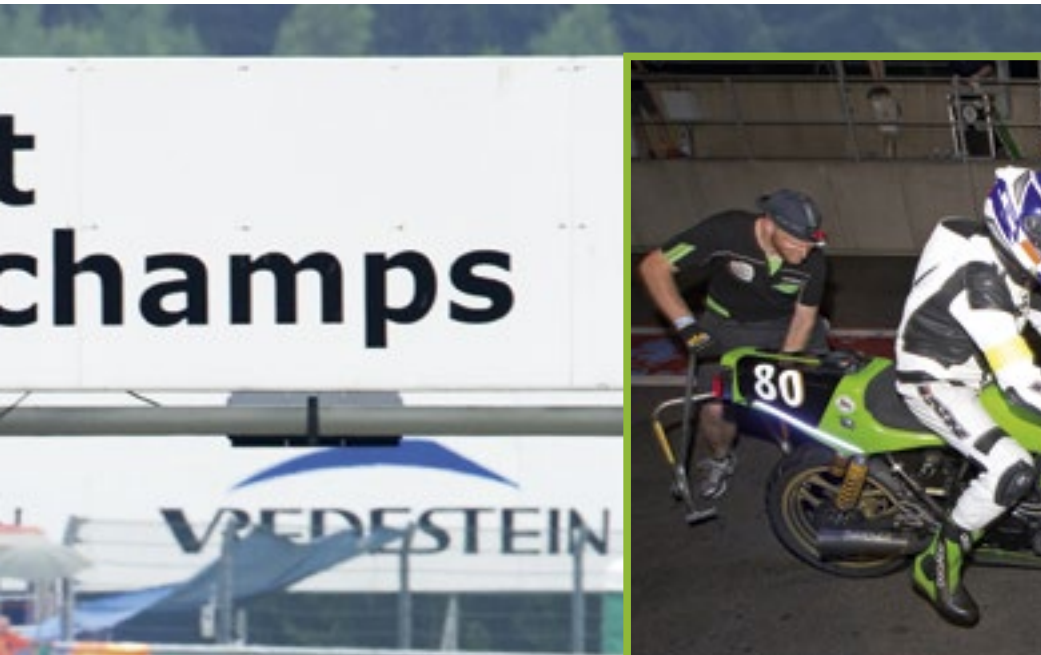
Text und Bilder: Fabrizio Foidelli

Vom Freitag, 3., bis Sonntag, 5. Juli, war die berühmte Rennstrecke von Spa-Francorchamps in den belgischen Ardennen wiederum Austragungsort der Bikers' Classics. Nach einer mehrjährigen Abwesenheit wurden die «Kleinen» wieder ins Programm aufgenommen, und so stand eine grossartige Auswahl an Maschinen mit 50, 80 und 125 cm³ bereit, um kreischend rund um den malerischen Ardennen-Kurs zu fahren. Unter den Fahrern waren auch die niederländischen 50er-Weltmeister Jan de Vries und Hank van Kessel sowie der italienische 50er- und 125er-Weltmeister Eugenio Lazarini. Auch der Belgier Julien Vanzeebroeck, der





Die nächtliche Idylle von Spa-Francorchamps fasziniert immer wieder und zieht die Zuschauer in ihren Bann.



Boxenstopp beim Team Bolliger Switzerland:
Nach Rennhälfte mussten die Bremsbeläge getauscht werden.



Le-Mans-Start in Spa-Francorchamps:
Pünktlich um 20 Uhr ging es los.

vor genau 40 Jahren den Grand Prix von Belgien in der 50-cm³-Klasse gewann, war auszumachen. Aber nicht nur grosse Fahrernamen, auch eine Vielzahl hochinteressanter Maschinen, die im Fahrerlager und auf der Strecke zu sehen waren, lohnten einen Ausflug an die Bikers' Classics. Von Kreidler bis Casal, von Benelli bis Itom, von Suzuki bis Honda: All diese Marken waren zu sehen – und zu hören.

Mit 20500/min um den Kurs

Seit elf Jahren versammeln die Paraden in Spa aussergewöhnliche Meister auf zwei Rädern, und mehr als 600 Piloten nahmen mit ihnen die Strecke in Angriff. Wie früher stürmten sie mit Schwung die Eau Rouge hinauf, und der raue Sound der



Bruno Kneubühler geht mit seiner Taveri-Replika Honda auf die Strecke, um in der Parade tüchtig Gas zu geben.

Viertakter oder das schrille Kreischen der Zweitakter war bis weit in den Wald hinein zu hören. Mit dabei auch der Schweizer Bruno Kneubühler, der seine vierzylindrige 250er-Honda CR163 – eine Luigi-Taveri-Replika – bis auf wahnwitzige 20 500/min drehen liess.

Drei Schweizer Teams am Start

Gespannt warteten die Fans klassischer Endurance-Rennen am Samstagabend um 20 Uhr auf den Le-Mans-Start zum vierstündigen Rennen, das zur European Classic Series zählt. Über 60 Teams aus zehn Ländern gaben sich diesmal die Ehre. Walo Bertschinger (Segale Honda), 2014 der beste Schweizer, konnte aus gesundheitlichen Gründen nicht teilnehmen. Das Team Bolliger Classic Endurance (Kawasaki) holte mit den Fahrern Marcel Kellenberger und Andy Stierli Startplatz 13, das Team Nocki Classic (Egli Suzuki) mit der Fahrerpaarung Beat Wicki und Martin Huber erreichte die 17. Trainingszeit, das Team Moto-Gaz (Honda) mit den Piloten Albert Brand und Daniel Steffen stand auf Startplatz 42.

Jede halbe Stunde eine neue Batterie

Im Rennen zeigte das Team Nocki besonderen Kampfes- und Durchhaltewillen. Nach einem reibungslosen Training und einem guten Start konnten sie sukzessive bis auf Position 11 vorfahren. Doch nach einer Rennstunde, als bei Einbruch der Nacht das Licht eingeschaltet wurde, mussten sie feststellen, dass mit der Elektrik etwas nicht stimmte. In der berühmt-berüchtigten Passage Raidillon de l'Eau Rouge blieb Teamchef Wicki ohne Zündfunken stehen. Mit einem Kraftakt musste er die Suzuki den letzten Teil der Steigung und fast einen Kilometer lang die Kemmel-Gerade entlangschieben, bis ein Ausgang zum Versorgungsteil der Strecke gefunden war, um das Motorrad an die Box zurückbringen zu lassen. Ein fehlerhafter Alternator wurde diagnostiziert. Mit einer frischen Batterie konnte das Rennen wieder aufgenommen werden,

doch nun musste sicherheitshalber alle 30 Minuten ein Boxenstopp eingelegt werden, um eine frisch geladene Batterie zu installieren. Es schaute immerhin Rang 38 von 65 gestarteten Teams heraus. «Wir sind drei Mal hier gestartet und sind drei Mal fertig gefahren» meinte Wicki nach dem Rennen. «Das nächste Rennen fahren wir im Herbst in Le Castellet (F), anlässlich des Bol d'Or. Dort werden wir wieder angreifen und alles geben», so Wicki.

Aus der Scheune direkt auf die Piste

Nicht unterkriegen liess sich auch das Team Moto-Gaz aus dem freiburgischen Granges-Paccot, das im Qualifying einiges einstecken musste, als der bestens präparierte Motor ihrer Honda CB 1100 R aus dem Jahr 1982 platzte. Sie hatten ein Ersatzmotorrad mit 65 000 km auf der Uhr dabei, das jedoch die letzten 20 Jahre unberührt in einer Scheune verbracht hatte. So konnten sie am Freitagabend das obligatorische Nachttraining mit diesem Scheunenfund fahren, um nachher über Nacht den Motor aus diesem Töf ins Rennmotorrad zu transplan-

Super Mario



Hanspeter Bolliger lässt sich von Mario Kupper (l.) die Geheimnisse eines Zylinderkopfs für die Superbike-WM erklären.

Im Bereich Stavelot, gleich hinter dem Welcome Center, findet sich in einem unscheinbaren Gebäudekomplex der Campus Automobile Spa-Francorchamps (B). Es handelt sich dabei um ein Technologie- und Kompetenzzentrum für Ingenieure, Techniker und Auszubildende. Dieses ultramoderne Zentrum ist nicht nur für die Automobilbranche gedacht, sondern bildet auch hochspezialisierte Fachkräfte für den Motorradrennsport aus.

Eine Lehrperson des Campus ist Mario Kupper. Er ist auf Motorradrennsport spezialisiert, seine Fachgebiete decken alles um den Motor und die Aufhängung ab. So ist er unter anderem Spezialist für Datarecording und Mapping. Kupper stellt sein Know-how bereits die zweite Saison dem Team Bolliger Switzerland zur Verfügung. Die Idee zur Zusammenarbeit entstand 2013 in Macao (CN): «Nicht im Ausgang, sondern in der Box beim Arbeiten ist uns die Idee zur Zusammenarbeit gekommen», betont Hanspeter Bolliger, der nach einem ausführlichen Rundgang durch den Campus sichtlich beeindruckt war. Kupper ist seit geraumer Zeit bei jedem Rennen zur Langstrecken-WM beim Bolliger-Team dabei. Die Zusammenarbeit trägt Früchte: In den letzten vier Rennen fuhr das Bolliger-Team dreimal aufs Podest.



Weltmeister: Jan de Vries holte 1971 auf Kreidler den 50-cm³-WM-Titel.



Martin Huber vom Team Nocki zeigte Einsatz und glänzte mit schnellen Rundenzeiten.



tieren. «Im Rennen lief alles bestens, wir hatten keine Probleme, alles lief fantastisch, wir hatten keinen Ölverlust und mussten nur Benzin nachfüllen», so Teamchef Steffen. Schlussrang 22 war die Ausbeute. Auch sie werden im September beim Bol d'Or Classic wieder im Sattel sein.

Vier Stunden sind das Limit

Für Hanspeter «Hämpu» Bolliger und sein Team verlief das Wochenende umso erfreulicher, wurden sie doch mit Platz sieben beste Schweizer. Schon im Training und in den Qualifikationsläufen gab es nichts zu

65 000 km auf dem Buckel und 20 Jahre in einer Scheune gestanden – und dann an ein Langstreckenrennen von vier Stunden Dauer!

bemängeln, im Rennen wurde dann ein kleiner Haarriss im Motorgehäuse diagnostiziert, was einen geringen Ölverlust zur Folge hatte, der aber nie eine Gefahr darstellte. Eine Runde büsste die Truppe aus dem bernischen Ruppoldsried kurz nach Rennhälfte ein, als die Bremsbeläge getauscht werden mussten. «Wir sind nun das dritte Mal hier und konnten das erste Mal fertig fahren. Leider hatten wir daher noch keine Erfahrungen mit der Bremse über die Distanz. Unser

bisheriges Hauptproblem, den Alternator-Antrieb, haben wir mit dem Umbau von Zahn- auf Keilriemen in den Griff bekommen. Trotzdem sind vier Stunden Renneinsatz momentan das Limit für unsere alte Kawa», so Teamchef Bolliger nach dem Rennen. Auch er wird mit seinem Team im September in Le Castellet zur Freude der Klassik-Endurance-Fans am Start stehen und zugleich noch das 24-Stunden-Rennen um den Bol d'Or bestreiten. ■

MOTOREX. UND ES LÄUFT WIE GESCHMIERT.



Ein Motorrad steht für Leidenschaft, Sportlichkeit und pures Fahrvergnügen. Es sei denn, die Technik lässt Sie auf einmal im Stich. Darum bietet Ihnen die MOTOREX MOTO LINE ein einzigartig spezialisiertes Sortiment an Schmier- und Pflegemitteln, die alle einfach und wirkungsvoll anzuwenden sind. Erfahren Sie, wie unsere Zusammenarbeit mit Weltklasse-Rennteam und führenden Motorradmarken für mehr Zuverlässigkeit, mehr Performance und mehr Sicherheit sorgt: www.motorex.com

