

Vouloir, c'est également pouvoir

Il est l'une des figures les plus charismatiques de la scène sportive moto helvétique. Hanspeter Bolliger, dit Hämpu, vétéran suisse de l'endurance, d'abord comme pilote puis, depuis 1993, en tant que directeur technique de son team. Revenons avec lui sur ses quarante années de compétition..

Texte: Fabrizio Foiadelli / Photos: archives Bolliger, Foiadelli



Hanspeter «Hämpu» Bolliger envoie Horst Saiger dans la longue nuit du Mans; les médias s'accrochent.

Pour Hämpu, la première et la dernière heure d'une course d'endurance sont toujours les plus délicates. Parce que la première reflète la qualité de la préparation de la moto, et la dernière parce qu'elle prouve la résistance du matériel et l'excellence de son entretien. Car durant des épreuves de huit, douze ou vingt-quatre heures, tout peut arriver! La météo peut devenir folle, la mécanique se rebeller et la gamelle survenir. La plupart du temps, l'on peut percevoir à l'avance l'émergence d'un problème technique, notamment quand on constate que la température du moteur grimpe au-dessus de la limite. Dans une telle situation, la tension augmente inévitablement. Si une chute survient, la première préoccupation de Hämpu est de savoir si le pilote s'est blessé. C'est seulement après que débutent les longues minutes d'anxiété que constitue le retour de la moto au stand puis l'évaluation des dégâts. Le reste, c'est de la routine car pour Bolliger et son équipe soudée de longue date, la recette est simple: l'expé-

rience. Mais cette expérience n'a été acquise que de haute lutte au fil des quarante ans de compétition de Hämpu, dont trente dans l'endurance.

Course sur gazon au lieu de l'église

Tout gamin, Hämpu ne s'intéresse pas spécialement à la moto. Jusqu'à ce qu'à l'âge de dix ans, un camarade d'école l'entraîne à une course sur gazon à Bienne à la place du sermon dominical dans l'église de son village. Ce jour-là, le virus a frappé et désormais il affirme vouloir devenir pilote de course. Il commencera par le motocross, mais des problèmes dorsaux surviennent suite à une gamelle. Il choisit alors une autre alternative, la vitesse. «Mais je n'avais pas un rond!» se souvient-il. «J'étais pommeau, élevé par ma grand-mère, et je ne connaissais personne qui aurait pu m'épauler pour courir.» Mais pas question de baisser les bras. Il consacre ses premières économies à l'achat d'une Kawa 500 Mach III d'occasion. Grâce à la compréhension de son pa-

tron, il parvient à partager ses samedis entre l'aide qu'il doit à sa grand-mère et le bricolage sur sa moto, qu'il doit rendre plus sûre et plus rapide pour pouvoir passer l'examen de licence, préalable à toute épreuve de vitesse. Et en 1975, Hämpu prend part à sa première course, une épreuve en côte à Sembrancher (Valais), où il termine sixième chez les débutants. «J'étais certain d'être super-bon en côte, car je m'entraînais souvent du côté du Buechiberg!» Hélas, le jeune casse-cou se prend une gamelle quinze jours plus tard, qui lui coûte son permis de conduire et un séjour à l'hôpital. Cette interruption l'empêche d'engranger suffisamment de points pour obtenir une licence nationale en fin d'année et il doit remettre ça une nouvelle fois en débutant en 1976.

Documents douaniers? Slicks? C'est quoi ça!

En 1977, il l'a cette licence nationale et il acquiert une Yamaha TZ 350 d'occasion. Sa première course à l'étranger a lieu sur le circuit de Lédenon (France), où il se rend avec une vieille Hillmann transformée en fourgon. «Nous avons travaillé à la scie à métaux jusqu'à ce que la TZ puisse y rentrer. Mon passager était assis derrière moi et pour nous deux, c'était presque un voyage au bout du monde. Arrivé à la frontière genevoise, on nous a réclamé des documents douaniers que nous n'avions pas. Il a fallu les remplir sur place, et finalement les douaniers français nous ont laissé passer. Mais nous ne sommes arrivés à Lédenon que le vendredi, et tous les autres concurrents avaient déjà tourné une journée complète avec des pneus slicks. Moi, je ne savais même pas que de telles gommes sans profil existaient. Mes pneus à moi, je n'ai pas eu le temps de beaucoup les user lors des essais et en course, j'ai dû me retirer sur problème technique. Je crois que c'était l'embrayage...»

Une planche de surf sans eau

L'année suivante, Hämpu équipe sa machine d'un cadre Harris. Dans l'intervalle, il a rencontré le sidecariste suisse Ruedi Kurth (celui qui faisait fureur en GP avec un moteur de bateau Cart Crescent sis dans un side en forme de cigare où sa compagne Dane Rove restait allongée le long de la carlingue). Grâce à ses conseils, il améliore les réglages de son moteur, qu'il peaufine sur un banc d'essai. «Cette année-là, je crois bien m'être foutu sur la gueule une bonne douzaine de fois.» En fin de saison, il ne peut participer à la dernière course car il fabrique une planche de surf en polyester dans l'atelier qui deviendra légendaire, situé dans la cave de sa grand-mère. «C'est comme ça que j'ai pris contact avec la résine...» rigole-t-il. «Cette planche, je l'ai toujours, mais elle n'a jamais touché l'eau, même pas une goutte de pluie. Mais elle doit probablement flotter...»

Un atelier dans la cave de sa grand-mère

L'année 1980 est celle d'un véritable casse-tête mécanique. Avec l'aide de Kurth, il ajoute un troisième cylindre à un twin Yamaha. «C'est avec ce bricolage que j'ai participé au championnat suisse et au championnat d'Europe de la Montagne. Au début la moto n'était pas vraiment concurrentielle, mais elle tournait bien.» Elle sera bientôt équipée d'un triple allu-





En 1975 sur la Kawaaski 500 tricylindre comme débutant à Lignières NE.

mage maison provenant de tronçonneuses et un mécano japonais qui travaillait avec Kurth lui soudera un superbe système d'échappement. Le résultat est tel que les offres d'achat pleuvent, mais il ne veut pas vendre. «Ce moteur m'avait coûté beaucoup d'argent, et davantage encore d'influx nerveux. Et il m'avait presque ruiné. Grâce à l'aide de ma grand-mère, chez qui je logeais gratuitement, j'ai pu éviter le pire et attendre des jours meilleurs.» C'est dans la dernière course de l'année, à Zeltweg (Autriche) que ce moteur maison s'est montré le plus performant, mais il n'a pas tenu jusqu'à la fin.

Ironie du sort, il retrouvera plus tard son cadre Harris sur un marché de pièces à Roggwil BE. Reconnaissant Hämpu, le vendeur refuse de le lui vendre. L'inventivité et l'improvisation de Bolliger sont réputées, comme le prouvent les nombreux guidons, repose-pieds, carters, pièces de polyester et autres façonnés dans la cave de sa grand-mère.

Une première moto neuve

Après la casse de Zeltweg et l'effondrement financier qui en résulte, il pense arrêter. Un ami proche parvient à l'en dissuader, allant jusqu'à l'aider financièrement et à former un groupe de soutien composé de

copains fidèles. «Sans eux, je n'aurais pas pu reprendre la course et ils ne m'ont jamais laissé tomber.» Ce qui fait que l'année suivante, Bolliger peut acheter une Yamaha TZ350 toute neuve. Il s'agit certes d'un modèle de l'année précédente, mais il peut l'acquérir pour un bon prix et avec un bon lot de pièces de rechange. Avec elle, il participe une nouvelle fois au championnat de Suisse et au championnat d'Europe de la Montagne, de même que pour la première fois à des épreuves internationales. Comme la course dite de la Lampe d'Or, en Tchéquie, où il obtient de bons résultats. C'est à ce moment-là que son ami Peter Bühler lui propose de s'essayer en endurance. Ce n'est pas l'envie qui lui manque, mais comment financer un tel projet? Une fois encore, son groupe d'amis vient à la rescousse et lui permet de se lancer dans l'aventure.

Les origines du Team Bolliger Switzerland

L'année 1982 voit donc le début de la carrière de Bolliger en endurance. Avec une Moko-Suzuki équipée d'un ancien moteur d'usine obtenu chez Hans Mühlebach. «Quant il allait, il allait comme une bête, mais en général pas bien longtemps, t'étais constamment en train de bricoler.» C'est à ce moment que

Fiche bio

HANSPETER «HÄMPU» BOLLIGER



Né le 14.2.1955 à Waltwil BE. Actuellement, il habite dans le village voisin Ruppoldsried. Il a pris pour épouse Barbara (Bärbel), est père d'une fille (Nina, 21 ans) et d'un fils (Kevin, 23 ans). Hämpu a appris le métier de mécanicien sur autos et exerce toujours cette activité. Il est actif en compétition moto depuis 1975, depuis 1992 exclusivement comme chef de team.

Palmarès

1975	Première course sur Kawasaki
1976	CS comme débutant
1977	Licence Nationale, CS
1980	Construit moto avec Yamaha 3-cyl. Premières courses Inter
1982	Première course d'Endurance
1988	Première course à l'Isle of Man
1992	Première fois chef de team
1993	Chef de team/ team-manager
2005	Vice-champion du monde d'Endurance
2006	4 ^e rang final mondial d'Endurance
2007	8 ^e rang final mondial d'Endurance
2008	6 ^e rang final mondial d'Endurance
2009	3 ^e rang final mondial d'Endurance
2010	Vice-champion du monde d'Endurance
2011	8 ^e rang final mondial d'Endurance
2012	7 ^e rang final mondial d'Endurance
2013	4 ^e rang final mondial d'Endurance
2014	3 ^e rang final mondial d'Endurance
2015	6 ^e rang final mondial d'Endurance



Lors de sa première course d'endurance, Hämpu a terminé 10^e au guidon de sa Moko Suzuki.



La cave légendaire de Grand'Maman a vu naître un moulin 3-pattes maison.

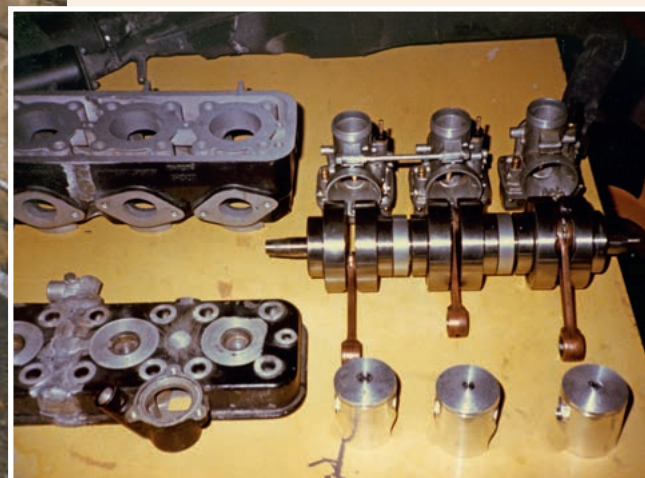
Concours

À GAGNER: PULL DU TEAM-BOLLIGER



Qui sait en quelle année et à quelle course a été prise cette photo et qu'est-ce qu'ils font sur cette image?

La réponse correcte vaut un pull à capuche aux couleurs du Team Bolliger Switzerland. Réponses par e-mail à fabrizio.foiadelli@motosport.ch. En cas de plusieurs bonnes réponses, il sera procédé à un tirage au sort.



Le 3-pattes maison prend forme.

prend naissance le Team Bolliger Switzerland et dès lors Peter Liechti, son mécano et ami, sera de la partie à toutes les courses. A Imola, première épreuve d'endurance où il s'aligne avec son coéquipier Peter Bühler, Hämpu termine au dixième rang. Puis c'est Barcelone, où le team termine septième. Ainsi, après une décade placée sous le virus de la vitesse, vient s'ajouter le bacille de la course d'endurance. Les deux premières saisons se disputent dans la même formation, mais à mi 1983 un deuxième équipier, Hermann Perren, vient épauler le team en remplaçant Bolliger blessé.

Plus tard, en 1987, le team sera confronté aux dures réalités de l'endurance. A Zeltweg, après une prestation superbe, il sera éliminé à un quart d'heure de la fin quand Perren alors troisième sera victime d'une casse moteur.



La couverture de MSS 45/1984 illustre la fatigue due à une course de 24h. Photo prise cinq heures avant la fin de la course au circuit de Montjuïc sur les hauteurs de Barcelone.

Direction île de Man

Une autre page capitale dans la carrière sportive de Bolliger se tourne fin 1987, quand il décide de participer au Tourist Trophy, la légendaire course disputée sur l'île de Man. Il n'en dit naturellement rien à «Bärbel», son amie d'alors qui deviendra son épouse par la suite. Il se rend en terre britannique en compagnie de Beat Kellehans, alors président du Motoclub de Niederbipp, qui a ourdi la chose. Par la suite, Hämpu choisira l'hébergement chez l'habitant afin d'éviter l'effervescence du parc des coureurs et de pouvoir mieux se concentrer sur le tracé de cette épreuve considérée comme la plus dangereuse du monde.

Panneau de signalisation ignoré

Désormais la course sur route s'ajoute aux épreuves d'endurance. Le sommet allait venir en 1992. Aux classiques sur 24 Heures, au TT, à la Northwest 200 et au GP d'Ulster s'ajoutent encore de nombreuses autres compétitions: son agenda est pour le moins rempli! Il veut s'aligner partout, pensant se retirer en fin de saison. Mais une chute bénigne lors d'un entraînement à Monza (I) remet tout en question. Une fracture du tibia l'envoie à l'hôpital, où il est victime d'une infection qui le bloque des mois durant, avec menace d'amputation à la clé. Il ne peut reprendre le guidon qu'en automne, lors du Bol d'Or disputé au Castellet. Il s'est méticuleusement préparé pour cette épreuve, désireux qu'il est de savoir si



- 1 Le virus de l'Endurance ne l'a plus lâché. Le Castellet 1985.
- 2 Départ 1986 des 24 h de Montjuïc; à l'époque, la course partait encore à 20 h du soir.
- 3 A peine l'arrivée franchie à Montjuïc, c'est l'invasion de la piste par les fans. Hämpu est tellement épuisé qu'il n'a plus la force de pousser sa bécane et il l'a tout simplement laissée choir dans l'herbe.
- 4 Tout y est: l'«atelier» 1986 au boxe de Montjuïc.

son pilotage est toujours au top. Bien que son pied ne soit pas encore totalement guéri, ses chronos lui confirment qu'il fait toujours partie des plus rapides. Lors des essais nocturnes, il place une petite bombe: chaque pilote doit effectuer des séances de quatre tours avant de repasser le guidon, mais voilà Hämpu qui en boucle un cinquième. «N'as-tu pas regardé le panneau de signalisation?» lui demandent ses coéquipiers sidérés. «Oui, je l'ai vu, mais j'ai voulu me faire encore une fois plaisir sur la longue rectiligne du Mistral. Mais bon, je vous remercie tous, car j'ai décidé d'arrêter de piloter moi-même...» précise-t-il à ses équipiers qui n'en croient pas leurs oreilles. Le lendemain cependant, il reprend encore une fois le guidon lors de la deuxième qualification, afin de pouvoir intervenir au besoin comme pilote de réserve. Depuis lors, il n'a plus jamais piloté sur circuit, mis à part en 2005 sur l'Anneau du Rhin (F) lors de l'essai par MSS de sa Kawasaki ZX-10R d'endurance.

Le Team Bolliger Switzerland prend du grade

Ainsi, fin 1992, Bolliger officie pour la première fois uniquement en tant que chef de team. Son argumentation à qui le veut entendre: «Je peux bien mieux suivre la course que si je pilotais moi-même.» Mais à la question traditionnelle «Hämpu, quand donc reprendras-tu le guidon?», il reste évasif. Il sait pourtant que beaucoup caressent ce rêve du côté de ses amis, de ses équipiers, de ses sponsors. Mais les courses d'endurance sont un sport d'équipe et, en tant que manager du team, il sait qu'il est important d'entretenir une bonne communication tant avec les coureurs qu'avec les équipes de ravitaillement.

Nouveau tournant en 1998.

Grâce à l'afflux de ressources dû à un nouveau sponsoring, il peut pour la première fois équiper ses machines de parties-cycles Oehlins qui lui permettront désormais de tutoyer les meilleurs. C'est ainsi qu'en 2005, le

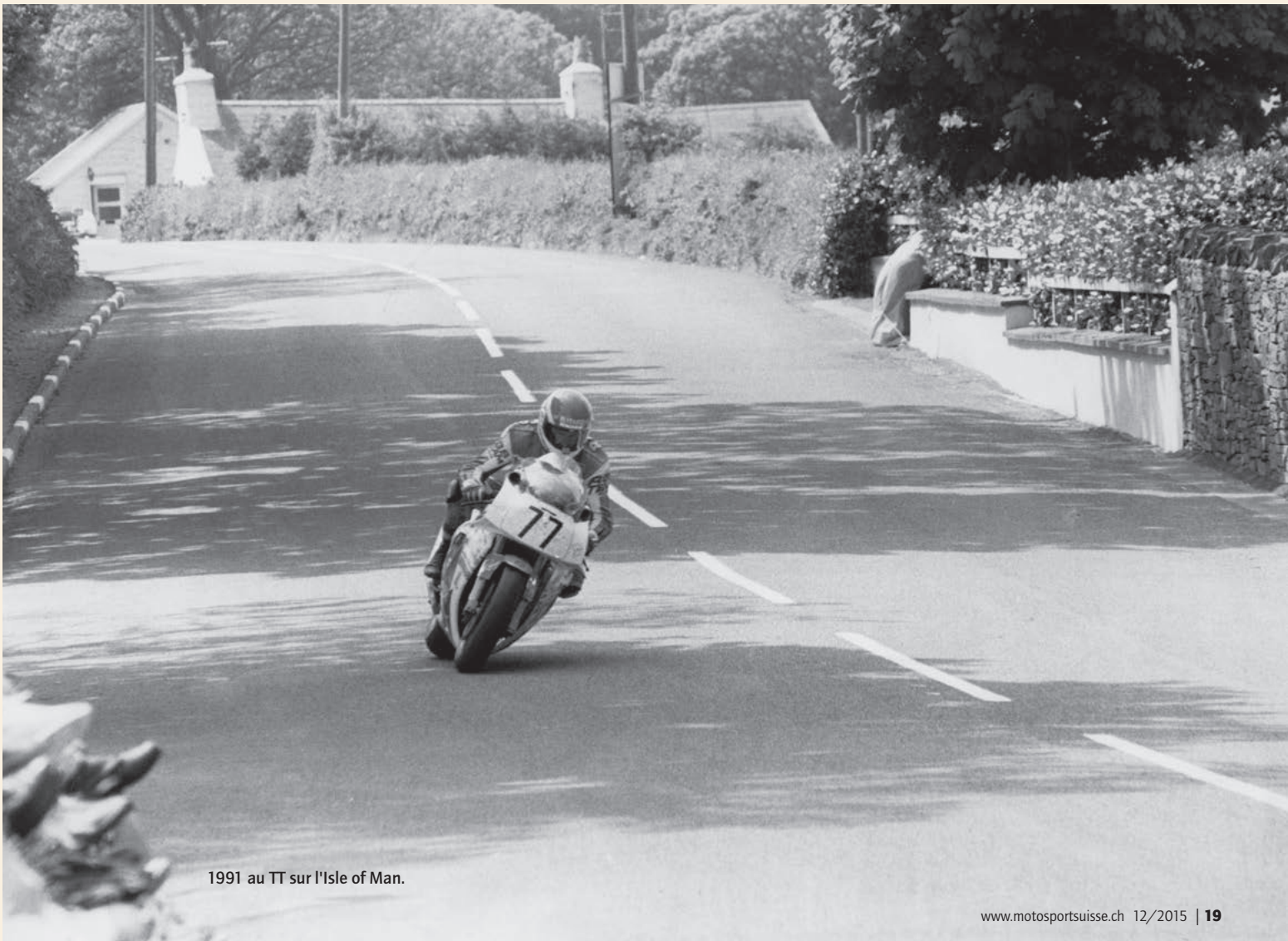
team Bolliger est vice-champion du monde d'endurance. Un résultat qui sera un peu occulté auprès du grand public par le titre mondial de vitesse 125 décroché par Thomas Lüthi.

Toujours en constante évolution, le Team Bolliger Switzerland fait aujourd'hui partie de l'élite de la discipline. Plusieurs de ses membres sont à bord depuis les débuts et chacun sait exactement ce qu'il a à faire. Tous travaillent main dans la main et de ce fait la bonne réputation du groupe bernois n'est plus à faire dans le paddock. Au cours de la dernière décennie, le team Bolliger a remporté deux titres de vice-champion et s'est classé deux fois troisième, deux fois quatrième, deux fois sixième et deux fois huitième au classement annuel final.

Un rêve d'enfant nommé Kawasaki 750H2

Depuis 2013, Hämpu partage son temps entre les épreuves d'endurance et le retour aux bécanes qui ont réjoui sa jeunesse. Avec une Kawasaki GPZ 1100 de 1982, il participe à des

épreuves classiques sous la bannière d'un Team Bolliger Classic Endurance nouvellement créé. Pour 2016, les objectifs du Bernois sont une fois encore élevés. Il vise les podiums et une place parmi les cinq au mondial d'endurance. Côté classique, il fait revivre un rêve d'enfance par le biais d'une Kawasaki 750H2, une tricylindre deux temps datant de 1972 qu'il entend restaurer pour une épreuve locale prévue en août prochain. Pour son seul plaisir, et comme récompense personnelle pour le travail accompli au cours des quarante dernières années. Ses chances semblent bonnes, puisque pour lui vouloir, c'est également pouvoir. Quiconque connaît Hämpu, ce gars sympa à la moustache conquérante, sait qu'il n'a jamais fait les choses à moitié. Il peut toujours compter sur le soutien de son cercle d'amis et de son épouse Bärbel. De même que, à la maison, sur celui de ses deux chats Jana et Curly qui le distraient de la course et sur son job de mécano auto qu'il pratique toujours parallèlement. ■



1991 au TT sur l'Isle of Man.