

ört zum 24-h-Rennen wie die Armbrust zu Tell:  
-Mans-Start.



# Bolliger-Team auf dem Podest

Das Bol d'Or in Magny Cours war geprägt von Regen, Kälte, wenig Zuschauern, nur 46 Teams, Reifenpoker, vielen Stürzen und der Information, dass das Traditionsrennen 2015 wieder in Le Castellet stattfinden wird.

Text: Niklaus Rätz / Bilder: Rätz, Fabrizio Foadelli, E. Lebec/Moto Revue



Am Samstag, 26. April, pünktlich um 15 Uhr wird am 78. Bol d'Or die Ampel auf Grün geschaltet. 46 Piloten stürzen sich wörtlich in das 24-stündige Abenteuer. Es regnet, und die Piste hat wenig Grip. Ab Runde 3 beginnt das Sturzfestival – nicht weniger als 23 Stürze werden bis zum ersten Pace-Car-Einsatz 45 Minuten später vermeldet. Alle verlaufen aber mehr oder weniger glimpflich, und so beginnt auch die zweite Stunde mit Vollbesetzung – ausser bei den Zuschauern. Diese haben längst einen trockenen Unterschlupf gesucht oder sind gar nicht erst angereist, denn die Wetterprognosen verhießen nichts Gutes. Zusammen mit schikanösen

Eingangskontrollen führte dies zu einem Negativrekord der Zuschauerzahlen. Zu viel wurde in den vergangenen Jahren kaputt gemacht, zu wenig fürs Eintrittsgeld geboten oder, wie bei solchem Wetter nun zutage trat, zu wenig gebaut.

#### Zeigen sich bereits die Favoriten?

Im Rennen entscheidet der 38-jährige Routinier Vincent Philippe mit der Werks-Suzuki GSX-R 1000 die erste Stunde ganz klar für sich – bei anhaltendem Regen. Seine Teamkollegen Anthony Delhalle und Erwan Nigon können aber dem Ansturm der Werks-Honda mit der Nr. 111 wenig entgegense-

zen. Das Honda Racing Team, das aus dem englischen TT Legends Team entstanden ist, hat Julien Da Costa, Freddy Foray und Sébastien Gimbert als Piloten verpflichtet; ihre CBR 1000RRSP und das Team sind offensichtlich bestens vorbereitet. So übernehmen die Engländer in den folgenden Stunden zwischenzeitlich auch die Führung. In Lauerstellung hat sich das Guyot Moto Team (GMT) mit David Checa, Kenny Foray und Mathieu Gines mit seiner Yamaha R1 auf dem dritten Rang festgebissen.

Aber auch die Schweizer lassen es fliegen. Das Bolliger-Team mit Horst Saiger, Roman Stamm und Daniel Sutter auf Kawasaki ZX-10 ist nach einer Stunde bereits auf dem 5. Platz zu finden, mit starker Vorwärtstendenz. Der Westschweizer Michael Savary, Weltmeister 2013 in der Endurance-Kategorie Superstock, hält den 8. Platz mit der Mannschaft vom letzten Jahr, dem französischen Motor Events Team. Das Team ist in die WM aufgestiegen. Der Neuenburger Greg Junod startet dieses Jahr mit einer Honda CBR 1000RRSP wieder für das französische Nationalteam. Leider ist sein Teamkollege Olivier Four eines der ersten Sturzopfer. Doch nach einem Boxenstopp mit Reparatur rollen sie das Feld von hinten auf. Der Langenthaler Pascal Nadalet ist für das deutsche Völpker-Team auf einer BMW S 1000RR unterwegs, das sich in den ersten Stunden um Platz 15 bewegt. Für den dreifachen 600er-Schweizer Meister Nadalet ist es das erste 24-Stunden-Rennen, er fährt erstmals rennmässig eine 1000er und das erste Mal in Magny Cours.

#### Die Reihen lichten sich

Mit der einbrechenden Nacht gibt es weitere Stürze, die Reihen lichten sich, Boxen werden geschlossen. Prominentestes Opfer ist das österreichische Yart Team, das nach einem Sturz des australischen Piloten Wayne Maxwell im Château d'Eau um 20.16 Uhr aufgeben muss. Nach unzähligen weiteren Stürzen und Pace-Car-Phasen, die bis zu 45 Minuten dauern, erwischt es in der Nacht auch die führende Werks-Suzuki. Nach zwei Stürzen nach Mitternacht wirft am frühen Sonntagmorgen der Titelverteidiger das Handtuch. Die Honda 111 und das GMT-Team übernehmen in den folgenden Stunden die Führung. Unterdessen kämpft sich die Werks-Kawasaki mit der Startnummer 11 immer weiter zurück an die Spitze. Die Grünen mit den Piloten Grégory Leblanc, Matthieu Lagrive und Fabien Foret hatten zu Beginn des Rennens einen Sturz zu verzeichnen und schlugen sich mit technischen Problemen herum, was sie auf den 22. Platz zurückwarf. Nach ihrer Pechsträhne kommen sie aber immer besser ins Spiel und verbessern ihre Position Stunde um Stunde und sind am frühen Morgen auf Podestkurs.

#### Schweizer werden geprüft

In der Nacht müssen dafür die Schweizer unten durch. Das Bolliger-Team kämpft gegen Benzinlosigkeit und muss die Kawasaki nach einem Sturz von Sutter wieder renntauglich trimmen. Das heisst Platz 13 nach Mitternacht und von dort wieder nach vorn. Savary, Junod und Nadalet ergeht es ähnlich:



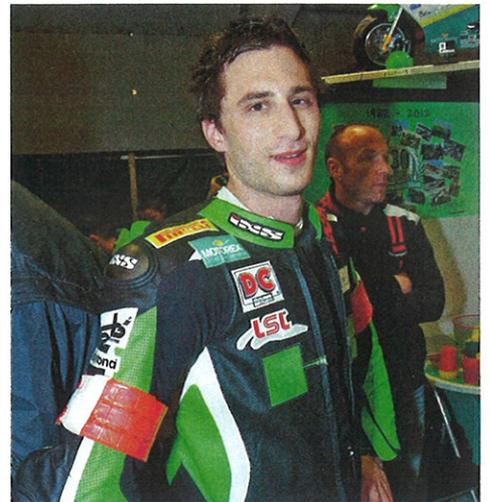
Der heftige Regen bestimmt von der ersten Sekunde an das Geschehen wesentlich mit.

Ein Schritt zurück, zwei nach vorne. Alle haben Stürze in ihren Teams zu beklagen und müssen technische Probleme meistern. Und alle Teams haben das gleiche Reifenproblem: Das Wetter ist unbeständig, mal Regen, mal trocken oder nur ein Teil der Strecke nass. Der Reifenpoker zerrt an den Nerven, jederzeit kann der Pilot an der Box stehen und andere Reifen verlangen, da er keinen Grip mehr hat.

#### Motards lassen sich nicht kleinkriegen

Auf den umliegenden Campingplätzen feiern die «Motards» das Bol d'Or auf ihre Weise. Trotz rigoroser Kontrollen ist es ihnen gelungen, einige Spassvehikel auf das Areal des Circuit zu schmuggeln. Mit ausgiebigen (Motoren-)Lärmorgien wird gefeiert. Neues Highlight sind farbige Brandsätze namens «Pyromane», die man in den Auspuff steckt und so die Umgebung mit farbigen Abgasen vernebelt. Nicht nur die Franzosen bringen neue Ideen ans Bol d'Or, ein paar Luzerner veranstalten ein Bauhelm-Schiessen aus den Auspufftöpfen.

Ab Sonntagmorgen, 10.45 Uhr, wird die Geschichte des Bol d'Or 2014 nochmals neu geschrieben: GMT stürzt an zweiter Stelle liegend an einer Stelle, wo wegen vorangegangener Stürze bereits die gelbe Flagge geschwungen wird. Trotz anschließender Reparatur kostet der Sturz wertvolle Kilometer und den Sieg. Nur eine Stunde später muss die führende Honda Nr. 111 einen kapitalen Motorschaden hinnehmen und trotz Reparaturversuch die Segel streichen. Damit ist der Weg frei für die Werks-Kawasaki. Sie gewinnt die goldene Schüssel mit fünf Runden Vorsprung auf das GMT Team. Dritter auf dem Gesamtpodest ist das Suzuki Junior Team mit seiner Suzuki GSXR 1000 und den Piloten Baptiste Guittet, Etienne Masson und Greg Black, die halbwegs die Ehre von Suzuki retten. Da das Suzuki Junior Team nach Superstock-Reglement antritt, ist das viertplatzierte Bolliger-Team Dritter im WM-Klassament. Diese Platzierung holte das Bolliger-Team auch wegen eines verpatzten letzten Boxenstopps

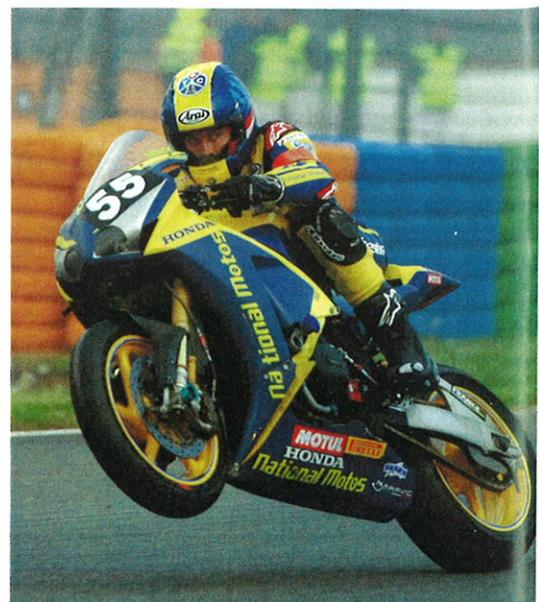


Daniel Sutter erschöpft, kurz nachdem er seinen Töff an einen Teamkollegen übergeben hat.

des Motor Events Team – also Savarys Team, das Fünfter wurde. Greg Junod ist mit seinen Kollegen vom National Team nicht ganz zufrieden, obschon es hinter Savary den 6. Platz ergattert. Denn er ist der Meinung, zwei Stürze wären zu vermeiden gewesen – technische Probleme hatten sie keine. Der 30-jährige Nadalet holte mit seinen Mannen vom Völpker-Team den 13. Schlussrang, WM-Punkte und viel Erfahrung mit einer ausgezeichnet laufenden BMW – und das trotz dreier Stürze seiner Kollegen. Trotz widriger Umstände zeigten die Schweizer am Bol d'Or 2014 tolle Leistungen. Und: Das nächste Bol d'Or findet wieder in Le Castellet statt, wo es von 1978 bis 1999 stattfand – und wo der legendäre Ruf dieses Rennens begründet wurde.

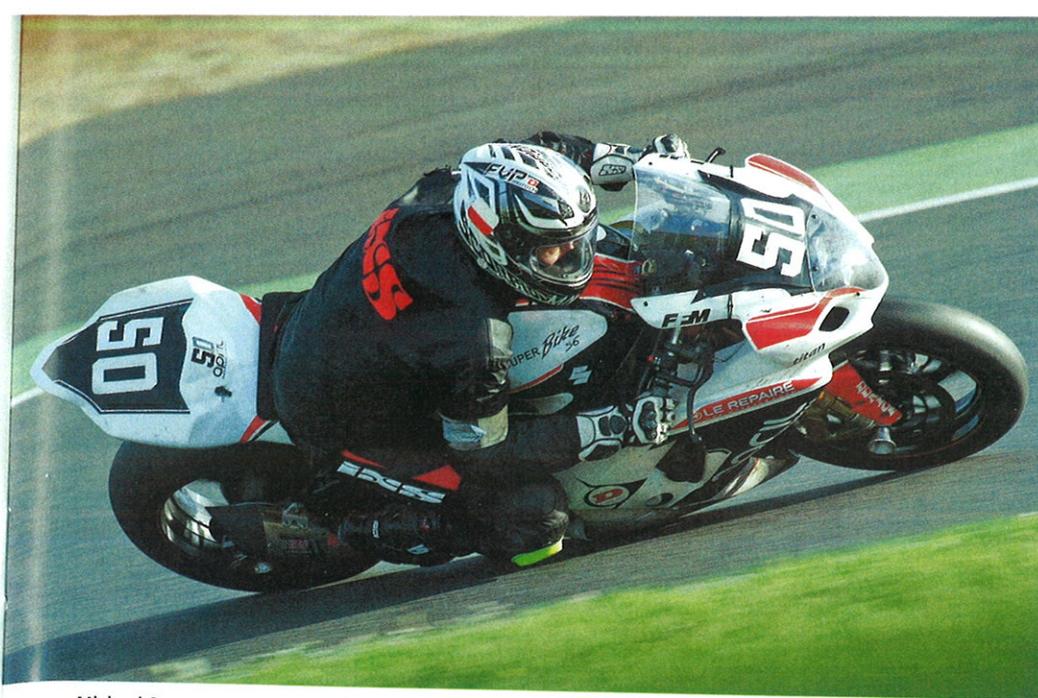


Das Bolliger-Team war für die Konkurrenz eine harte Nuss.



Greg Junod lässt seine Honda ausgangs Adelaide steigen.

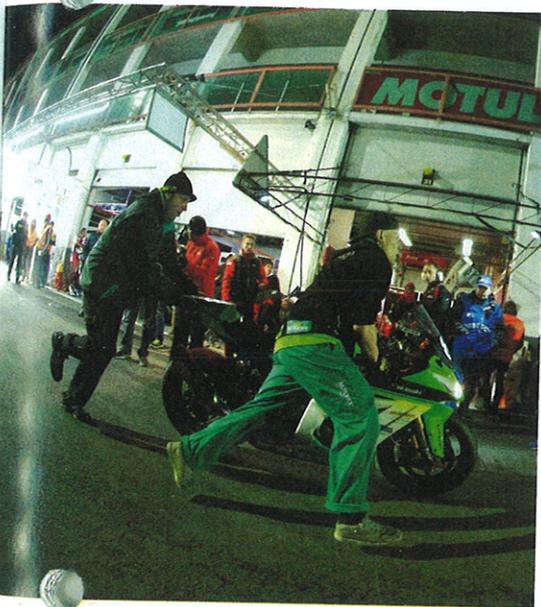
## 24 STUNDEN WAHNSIN



Michael Savary unterwegs auf seiner Suzuki.



Horst: «Die Kommunikation zwischen den Getrieberädern im Motor und dem Schmerzzentrum in meine Gehirn funktionierte leider störungsfrei.»



Die Bolliger-Kawasaki muss infolge Benzinmangels zurück in die Box.



Feuerspiele bei den Fans.



Das Bolliger-Team auf dem Podest - da freut sich auch die Konkurrenz.

24 h – 1 Motorrad – 3 Fahrer, das sind die Eckdaten. Fällt ein Fahrer aus, müssen die restlichen zwei Fahrer zu Ende fahren. Es darf alles repariert und ausgetauscht werden, bis auf Rahmen und Motorgehäuse. 24 l Tankvolumen sind erlaubt, und jedes Team muss das ausnutzen, um zeitraubende Boxenstopps zu sparen. Wer die Zielflagge nicht sieht, ist nicht in der Wertung, auch wenn er zehn Runden Vorsprung hat. ; mindestens war es bis jetzt so. Ab heuer gibt es aber ein neues Punktesystem, mit Zwischenwertungen nach 8 h und 16 h, wenn die ersten zehn Teams sich Punkte sammeln.

Ein 24-h-Rennen zu bestreiten ist eine Hellschlacht zwischen den extremen Hochgefühlen bei Start und Zieleinlauf und dem Martyrium, das dazwischen liegt. Ich kann mich noch sehr gut an mein erstes 24-h-Rennen erinnern, es war 2002 in Oschersleben. Weltmeisterschaft, Le-Mans-Start, Rennfahrt in der Nacht – das alles war so neu und aufregend. Le-Mans-Start heisst quer über die Startgerade sprinten und aufs Motorrad springen, das passiert pünktlich um 15 Uhr. Um 21 Uhr kamen mit der einbrechenden Nacht auch schon die ersten Schmerzen. Rücken, Knie und Nacken waren es zu Anfang. Nach Mitternacht kamen noch der rechte Fuss und aufgeplatzte Blasen an den Händen und an der linken grossen Zehe hinzu, die 14 Mal pro Runde zurückschalten musste. Bei 36 Runden in einem Turn und neun Turns in 24 Stunden macht dies 4536 Rundenumschaltvorgänge. Spätestens um 4 Uhr morgen lagen dann die Nerven beim ganzen Team blank, durch Übermüdung und die ständige Anspannung macht es allen zu schaffen. Jeder verfluchte jeden, wer hatte nur die dumme Idee mit dem 24-h-Rennen? Wir drei Fahrer, allesamt 24-h-Jungfrauen, waren physisch und psychisch am Ende, dabei war es gerade mal kurz nach Halbzeit! Inzwischen spielten sich Dramen auf der Strecke und in den Boxen ab: Gestürzt, Fahrer schleppten ihre demolierten Motorräder mit allerletzter Kraft in die Box, es wurde stundenlang repariert und in völlig aussichtsloser Position wieder ins Rennen eingestiegen. Das alles mit ungebrochenem Willen und unter dem Beifall der Konkurrenten. Bei uns kam wieder etwas positive Stimmung mit den ersten Sonnenstrahlen auf, und um 15 Uhr lagen sich alle Teammitglieder mit Tränen in den Augen in den Armen.

Horst Saige.