

Start der wilden Horde: 54 Rennmaschinen mit 1000 cm<sup>3</sup> kämpfen in der Gischt der Werks-BMW.



# NEW GENERATION

Text: Niklaus Rüz  
Bilder: Roger Lohrer, Rüz

In der Kälte von Magny-Cours (F) musste der 20-jährige Kevin Bolliger notfallmässig Vater Hämpu als Teamchef ersetzen. Er hatte wie die übrigen Schweizer kein Glück. Michaël Savary war der einzige Schweizer im Ziel, das Kawasaki-Werksteam gewann das 24-stündige Rennen um den Bol d'Or.

Beim Saisonauftakt zur Langstrecken-Weltmeisterschaft 2012, zum 24-stündigen Marathon namens «Bol d'Or» im französischen Magny-Cours, hat es das Bolliger Endurance Team besonders schwer, denn Teamchef «Hämpu» Bolliger ist erstmals seit 30 Jahren bei einem Rennen nicht vor Ort. Sein erst 20-jähriger Sohn Kevin springt für den aus gesundheitlichen Gründen fehlenden Vater (siehe Kasten) ein und leitet das erfahrene Schweizer Team beim französischen Langstrecken-Klassiker.

## Suzuki-Werksteam auf dem Weg zum Sieg

Punkt 15.00 Uhr springt am Samstagnachmittag die Ampel auf Grün und schickt die 55 Kaskadeure ins 24-stündige Wechselbad der Gefühle, Strapazen, Misserfolge, Stürze und Übermüdung, dem zum Schluss das Kawasaki-Werksteam als glückliches Siegerteam entsteht. Dem Trainingsschnellsen, Vincent Philippe vom französischen Suzuki Endurance Racing Team (S.E.R.T.), gelingt ein Superstart. Seine folgenden Rundenzeiten zeigen klar, wer der Chef in der Endurance-Szene ist.

Nach einer Stunde liegt das Suzuki-Werksteam 30 Sekunden vor seinen härtesten Widersachern, der Werkstruppe von Kawasaki. Die vielgepriesene Werks-BMW fährt vorläufig an dritter Stelle, und nur drei weitere Teams konnten sich bis dahin der Überrundung durch den Titelverteidiger entziehen.

Die Schweizer Hoffnungen liegen auf dem Bolliger Endurance Team mit Horst Saiger, Roman Stamm und dem Franzosen Jérôme Tangre, welche das Rennen ruhiger angehen. Vom siebten Startplatz ins Rennen gegangen, fahren sie nach einer Stunde an zwölfter Position. Doch ihre Zwischenbilanz verbessert sich rasch, nach vier Stunden wird ihre Kawasaki bereits an sechster Stelle geführt. Dies nicht zuletzt dank der Hilfe des Wettergottes, der kurzfristig wieder die Regenschleusen öffnet.

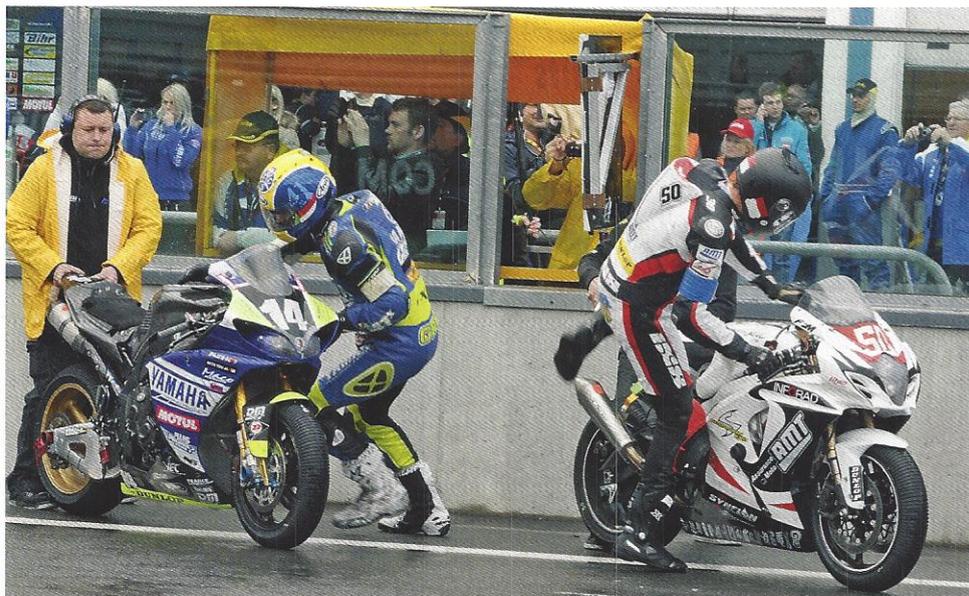
## Regen sorgt für Chaos und Stürze

Bolligers sind bei den Ersten, die auf Regenreifen wechseln. Die richtige Entscheidung, wie sich zeigt: Viele Teams, die mit dem Reifenwechsel zu-

warten, werden in Stürze verwickelt, so auch die Werksmaschinen von Suzuki und BMW. Während die Suzuki-Jungs nach einem kurzen Boxenstopp weiterfahren können, die Führung aber dem Kawasaki-Werksteam überlassen müssen, hat man bei BMW weniger Glück: Pilot Damien Cudlin stürzt schwer, kann die Maschine zwar noch an die Box schieben, muss dann aber hospitalisiert werden. Nach einem missglückten Reparaturversuch an der S 1000 RR wirft das Team das Handtuch.

Auch der Schweizer Greg Junod im Dienste des französischen Maco Racing Teams muss nach dreieinhalb Stunden die Box räumen, denn Teamkollege Gregg Black warf die Yamaha an sechster Stelle derart ins Kies, dass an ein Weiterfahren nicht mehr zu denken war.

Der Westschweizer Hervé Gantner kommt im RAC 41 Team gar nicht erst zum Fahren. Denn seine Yamaha muss bereits nach einer Stunde mit Motorproblemen an die Box; die Reparaturarbeiten bleiben erfolglos.



Die Romands Greg Junod (14) und Michaël Savary (50) stürzen sich in die Schlacht. Junod muss sich nach 3,5 Stunden geschlagen geben, Savary wird als einziger Schweizer gewertet.



Das eigentlich dominante Suzuki-Werksteam kann sich hier noch vor den späteren Siegern auf der Werks-Kawasaki halten.

**Bolliger-Team: Erfolgreiche Nacharbeit**

Beim Bolliger Endurance Team läuft alles rund. Über Stunden halten die Schweizer den sechsten Zwischenrang und versuchen, dem englischen TT Legends Team Rang 5 streitig zu machen. Doch

dann erwischt es auch die zweifachen Vizeweltmeister selber: Kurz nach Mitternacht steuert Stamm die Box an; die Gänge lassen sich nicht mehr einlegen. Der junge Teamchef gibt die Anweisung, das Getriebe zu wechseln. Nach 30 Minuten

geht die Kawasaki mit neuem Getriebe wieder auf die Piste. Doch nach zwei Runden kommt Stamm erneut rein, diesmal liegt das Problem tiefer im Motor. Eine Reparatur würde zu lange dauern. Schweren Herzens muss das Team sein Ausscheiden ak-

**RAHMENPROGRAMM**

**ELEKTRO- UND SIDECAR-WM**

Den Auftakt machte am Samstag die Weltmeisterschaft der E-Bikes. Allerdings waren nur drei Elektrotöffe, allesamt mit deutschen Piloten, am Start! Sieger war einmal mehr Matthias Himmelmann auf einer Münch TTE. Erwähnenswert noch der zweite Platz der früheren GP-Pilotin Katja Poensgen. Voll war das Fahrerfeld hingegen bei der im Rahmenprogramm ausgetragenen Seitenwagen-WM: 21 Teams traten zum Sprintrennen über zehn Runden an, darunter auch fünf Schweizer Teams. Die Zeit reichte für die üblichen 20 Runden nicht aus, und auch die Trainingszeit wurde den Dreirädern gekürzt: Nur ein freies Training und kein Warm-up sind wahrlich keine Fördermassnahmen für diese uralte Szene. Der Thuner Doppelweltmeister Adolf Hänni kommentierte lakonisch: «Vielleicht sollten wir in Zukunft Elektromotoren und Batterien ins Gespann einbauen». Das Rennen wurde von Hänni und seinem finnischen Piloten Pekka Päivärinta im neuen LCR-Gespann dominiert. Obwohl sie schlecht starteten, konnten sie bald vorne wegziehen und das Rennen aus sicherer Distanz kontrollieren. Den Sieg brachten sie mit sechs Sekunden Vorsprung auf die englischen Gebrüder Tom und Ben Birchel sicher ins Ziel. Das Rennen dauerte gar nur acht Runden, denn es musste frühzeitig abgewunken werden, da ein defektes Gespann die Piste mit Öl verschmutzt hatte.

**SUTERCLUTCH**



Tom Lüthi - Doha 2011

Die Wahl der Champions

MotoGP | Moto2 | SBK

Erhältlich für verschiedene Modelle von Supersport 600, Superstock 1000 bis Superbike und Offroad



SWISS MADE



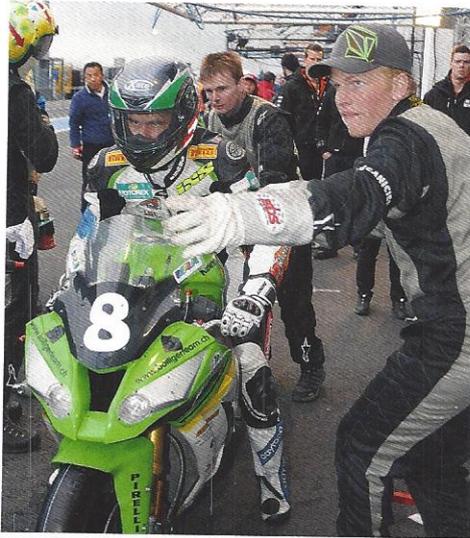
Das reibungsfreie Anti Hopping System! Revolutionäre Technik welche individuell, schnell und einfach durch verschiedene Federn auf den jeweiligen Fahrstil abgestimmt werden kann.

**DIE ANTI HOPPING KUPPLUNG!**

[www.suterclutch.com](http://www.suterclutch.com)



Die Mechaniker des Schweizer Moto Racing Part Teams hatten viel Arbeit: zwei Motorschäden und zwei Stürze.



Der 20-jährige Kevin Bolliger macht seine Arbeit als Teamchef wie ein alter Routinier und gibt Horst Saiger nach dem Boxenstopp freie Fahrt.

zeptieren. Zu gerne hätten sie ihrem Teamchef «Hämpu» Bolliger Punkte vom Bol d'Or nach Hause gebracht.

**Harter Kampf um die goldene Schüssel**

An der Spitze tobt der Kampf zwischen den Werks-teams von Kawasaki und Suzuki. Die Suzuki-Fahrer versuchen verzweifelt, die durch den Sturz verlorenen vier Runden aufzuholen. Nach 20 Stunden ist es tatsächlich geschafft: Die Suzuki übernimmt erneut die Spitze. Für die restlichen vier Stunden tobt ein unerbittlicher Kampf um die goldene Schüssel (Bol d'Or). Als wieder Regen einsetzt, kommt Reifenpoker dazu. Auf Slicks weiterfahren oder auf Intermediates wechseln? Natürlich stürzen in dieser verrückten Phase noch diverse Piloten und lassen auf der Piste zusätzliche Hektik aufkommen. Schliesslich gewinnt die Werks-Kawasaki mit den Piloten Dacosta, Leblanc und Four. Das Suzuki-Werksteam muss sich mit Rang 2 begnügen, obschon es das Rennen dominiert und die schnellste Rundenzeit (1:41,359) hingelegt hat.

**Und die übrigen Schweizer?**

Michaël Savary ist im französischen MotoEvents Team des ehemaligen Weltmeisters Hervé Moineau der einzige Schweizer, der das Rennen in der Wertung übersteht. Nach zwei Stürzen und längeren Reparaturen reichte es noch für den 24. Schlussrang.

Obschon das junge Moto Racing Parts Team aus Martigny VS erstmals an einem Bol d'Or teilnimmt, kann es nicht vom Unschuldbonus profitieren. Die Piloten Remo Lenherr, Xavier Jourdan und Jean-Charles Gisiger bringen die BMW zwar ins Ziel, die Crew um Teamchef Oliver Kilchenmann wird aber arg gebeutelt und muss zwei Motorschäden und zwei Stürze wegstecken. Schliesslich kommen sie auf 385 gefahrene Runden, während der Sieger 781 Runden dreht. Da sie nicht auf 75% der vom Sieger zurückgelegten Renndistanz kommen, fallen sie aus der Wertung.

**Die armen Zuschauer**

Die inszenierten Spektakel und die angeheizte Stimmung auf dem Campingplatz des Bol d'Or waren in den letzten Jahren ausgeartet, von kriegsähnlichen Zuständen wurde berichtet. Um diese Exzesse zu dämmen, wurden alle Autos einer Eingangskontrolle unterzogen. Sämtliche Fahrzeuge, die nur für «Bäng Bäng» (Erzeugung von Lärm und Rauch, gefolgt vom Abfackeln des Fahrzeugs) gebaut wurden, mussten draussen bleiben. Verdächtige Autos innerhalb des Areals wurden sofort abgeschleppt und weggesperrt. Doch die verwegenen Besucher des Bol d'Or sind offenbar erfinderisch, denn die zahlreichen Fahrzeugleichen belegen, dass sie sich ihr Vergnügen doch nicht ganz nehmen liessen. Die anhaltende Kälte und das unsichere Wetter trugen aber dazu bei, dass die Zuschauerzahl unter jener des Vorjahres blieb.

**GROSSER ABWESENDER**

TEAMCHEF HÄMPU BOLLIGER AUF DEM OP



Urgestein Hämpu Bolliger fehlte seit 30 Jahren erstmals in der Box; wir hoffen, dass er bald wieder bei bester Gesundheit zurück ist.

Bei Hanspeter Bolliger wurde eine Woche vor dem Bol d'Or ein Hirntumor diagnostiziert. Deshalb musste «Hämpu» gezwungenermassen auf die Teilnahme am Endurance-Klassiker verzichten. Die Operation am Dienstag vor dem Rennen verlief ohne Probleme, sodass der Teamchef des Bolliger Endurance Teams das Rennen an Fernseher und Internet verfolgen konnte. Erstmals seit 30 Jahren konnte er zum Erfolg seines Teams jedoch nicht beitragen. Sein Sohn Kevin (20) meisterte seine Feuertaufe als Teamchef mit Bravour. Dies erlaubt Hämpu, sich voll auf seine Erholung zu konzentrieren. Das Team von MSS wünscht ihm auf diesem Wege alles Gute und schnelle Genesung.



Pekka Päiväranta und Passagier Adolf Hänni dominierten die arg verkürzte Seitenwagen-WM.