

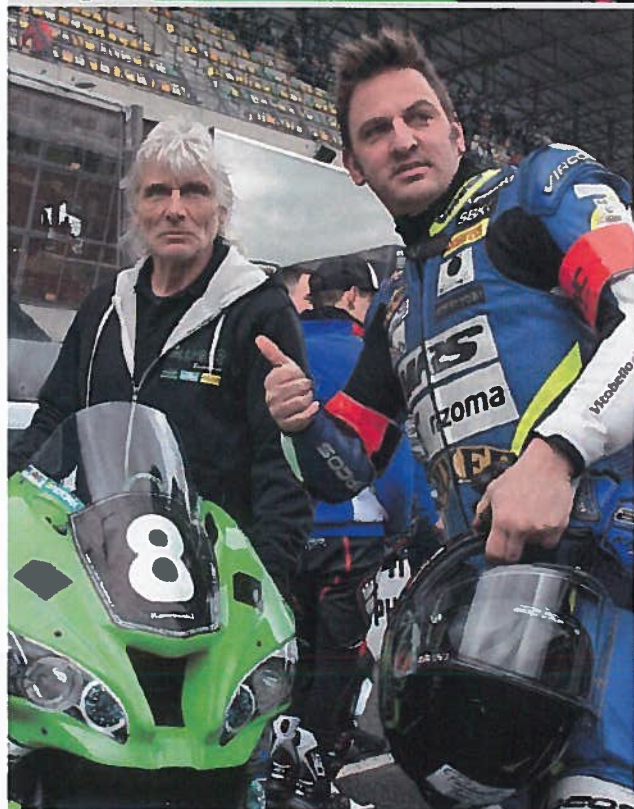
REPORTAGE

SAIGER INSIDE BOLLIGER #8



Schon seit Montagabend stehe ich mit meinem Kleintransporter, den ich mittels Matratze als Camper umfunktioniert habe, im Fahrerlager von Le Mans. Jeden Abend, wenn ich den Heizstrahler anwerfe und es kuschelig warm wird in meinem Bus, zähle ich die Nächte, die ich noch schlafen kann, bevor das endlos lange 24 h-Rennen losgeht.

TEXT: HORST SAIGER BILDER: FABRIZIO FOIADELLI



Immer gut drauf: Gianluca Vizziello lieferte schnelle Runden und sorgte für gute Stimmung.



Neuzugang: Michael Savary zeigte eine grandiose Leistung.

HUNDERTE RUNDEN gegen die Stoppuhr, die Konkurrenten, die eisige Kälte der Nacht und vor allem gegen die Müdigkeit in Kopf und Körper, darauf kann man sich nur bedingt vorbereiten. Ein lustiger und motivierender Teamkollege wie Roman Stamm fehlt in so einer Renn-Nacht, die nur 1 °C über dem Gefrierpunkt liegt, doppelt. Romans Verletzungen vom Neuseeland-Crash sind nach drei Monaten immer noch nicht ausgeheilt, da hat wohl der eine oder andere Arzt gepennt, falsch diagnostiziert oder wahrscheinlich beides. Für ihn springt der erfahrene Italiener Gianluca Vizziello ein, er war letztes Jahr noch in der Superbike-WM unterwegs. Auch mein



1

1 - Bitte schnell: Die Boxenstopps sind eingespielt und funktionieren reibungslos.

2 - Wie immer: «Hämpu» Bolliger voll konzentriert bei der Arbeit.



2

«Jetzt von 6 bis 7 Uhr morgens fahre ich in die Morgendämmerung und kämpfe dabei mit dem japanischen Team FCC um den zweiten Platz.»

HORST SAIGER

zweiter Teamkollege, der Westschweizer Michaël Savary, ist neu im Team. Gianluca ist ein lustiges und verrücktes Kerlchen, beim Testen hat er unserem manchmal etwas schroffen Teamchef Hanspeter «Hämpu» Bolliger unter dem Vorwand, ihm etwas ins Ohr flüstern zu wollen, einen Kuss auf die Wange gedrückt – ich dachte, ich sterbe vor lauter Lachen, als ich den Gesichtsausdruck von Hämpu sah. Und dann ist hier Michaël, der alles analysiert und verbessern will, er findet sich mit der neuen Kawasaki in Le Mans sehr gut zurecht.

DER START ZUM RENNEN

Ist nass, und deswegen lassen wir Gianluca losfahren, er hat im Regen die beste Figur gemacht. Le Mans plus Regen und diese tiefen Temperaturen sind nicht lustig, es fühlt sich sogar mit Regenreifen an, als ob man Eislaufen geht und vergessen hat, die Plastikschrone von den Kufen zu nehmen. Wir

fahren irgendwo auf Rang 14 in diesen schwierigen Verhältnissen. Gianluca holt Intermediate-Reifen, denn die Strecke trocknet ab und somit überhitzen die Regenreifen sehr schnell. Unser Italiener ist jetzt schon lange da draussen, zuerst die einstündige Startaufstellung, dann der längere Turn durch den Reifenwechsel. Er weiss genau, wo es feucht ist und wo man Vollgas geben kann, jetzt mit den Reifen auch den Piloten zu wechseln wäre Irrsinn. Gianluca dreht seine Runden, zehn vor dem geplanten Wechsel gibt er ein Zeichen mit dem Fuss und kommt in der nächsten Runde schon in die Box, um die Kawa an mich zu übergeben – das gibt Hektik, denn ich bin noch nicht parat und als das Benzin schon durch den dicken Tankschlauch fliesst, bleiben mir gerade noch zehn Sekunden, um die Handschuhe anzuziehen, das Ende des Kinnriemens des Helms kann ich in der Hektik nicht mehr befestigen. Gianluca hatte das Gefühl, einen schleichenden Plattfuss zu haben, und wollte natürlich keinen Sturz riskieren. Ich bin mit Slicks unterwegs, und natürlich kommt nach ein paar Runden der Regen, ich muss zum Reifenwechsel an die Box. Als ich an Michaël übergebe, ist die Strecke schon fast trocken, und er geht mit Interme-

diates raus, natürlich kommt ein paar Minuten später ein kurzer Regenschauer, und er muss verdammt aufpassen, denn es ist mehr als nur rutschig. Nur nicht reinkommen zum Wechseln, sonst machen wir wieder einen Boxenstopp mehr und das kostet jedes Mal eine Minute. Die ganze Wechslerei hat viel Zeit gekostet, und wenn Gianluca nicht vorzeitig in die Box gekommen wäre, dann hätten wir perfekte Reifen-Zeitfenster gehabt ... aber mit wenn und aber gewinnt man keine Rennen.

ES WIRD DUNKEL UND NOCH KÄLTER

Aber es ist trocken. Wir tragen Atemmasken aus Gummi über Nase und Mund, am wichtigsten ist es, den Bereich der Atmung vom Sichtbereich abzuschotten, denn jeder Atemstoss bringt Feuchtigkeit auf die Innenseite des Visiers, und bei diesen tiefen Temperaturen gibt es sofort ein nicht wieder trocknendes verregnetes Nebelfenster, durch das man keine richtige Berechnung mehr hat und es doppelte Konzentration kostet, um nicht auf einen feuchten Fleck zu kommen. Hämpu erzählt mir, dass es früher keine Masken gab und er mit Gewebeband, in der Fahrerlagersprache «Racetape» genannt, den Bereich unter den Augen mit dem Helm verklebt hat – nach 24 h war da aber keine Haut mehr, und es müssen Höllenschmerzen gewesen sein. Wir sind jetzt im Rhythmus, und es geht immer weiter nach vorne: Platz 7, 5, 4



Harter Gegner: Gegen die Werks-Kawa im Hintergrund hatte niemand eine Chance.

und bald winkt ein Podestplatz. Speziell Michaël beeindruckt mich jetzt in der Nacht, er geht raus in die eiskalte Dunkelheit und ist von seiner allerersten Runde weg sofort auf Top-Rundenzeiten – das ist nicht einfach, glaubt es mir, denn ich brauche immer ein paar Runden, um mich auf die schlechte Sicht und den Gripniveau einzugewöhnen. Kawasaki France hat alles richtig gemacht, sie haben sich weit vom Feld abgesetzt. Jetzt von 6 bis 7 Uhr morgens fahre ich in die Morgendämmerung und kämpfe dabei mit dem japanischen Team FCC um den zweiten Platz, sie sind immer eine der Top-Favoriten bei den 8 h von Suzuka und haben reinrassiges Werksmaterial zur Verfügung. Auch die französische Suzuki-Truppe April Moto ist auf Rang 4 nicht weit weg.

NACH 16 STUNDEN FAHRZEIT liegen teilweise nur ein paar Zehntelsekunden zwischen FCC und Bolliger oder Bolliger und FCC, je nachdem wer gerade vorne ist. Von jetzt an wird alles besser, die lange kalte Nacht ist vorbei und ich freue mich schon auf kuschelige 3 bis 4 °C bei meinem nächsten Turn um 9 Uhr morgens, als ich auf der Massage-Liege entspanne. Ich bin noch in einem erstaunlich guten Zustand, keine Rückenschmerzen wie die letzten beiden Jahre nach meinem TT-Crash, und das baut mich richtig auf für meine letzten drei Turns. Ja, ich zähle immer mit ... neun Turns insgesamt, die ersten drei vergehen wie im Flug, dann wird es meist mühsam, und die letzten drei geht es immer besser, da ein schönes kühles Aare-Bier und endlich was Richtiges zu essen

winken. Während des Rennens gibt es nämlich literweise Wasser mit irgendwelchen Mineralien und so Zeugs, das steht einem bald mal an. Grossartig essen kann man auch nichts, sonst kommt es im nächsten Turn gleich wieder hoch.

ES KOMMT NOCH HÄRTER

So schön die Gedanken jetzt schon Richtung Siegerehrung wandern, so schnell und böse kommt die Nachricht, dass Gianluca mit technischem Defekt stehen geblieben ist. Unser Getriebe hat sich verabschiedet und hat dabei sogar das Motorgehäuse beschädigt. Das war es für uns, Boxentor zu und Aufgabe. Hämpu hat alles zerlegt und schraubt ruhig weiter, während der Rest des Teams sich ein paar Stunden Schlaf gönnt. Auch ich lege mich für drei Stunden aufs Ohr, bevor es auf die fast 920 km nach Hause geht. Gott sei Dank ist meine Frau Tamara mit, die mich während den Rennen immer unterstützt, und somit können wir uns abwechseln auf den endlosen Autobahn-Kilometern. Doch trotzdem sind wir fix und fertig, als wir um 21 Uhr endlich einen 36-Stunden-Tag hinter uns haben. Meine letzten Gedanken, bevor ich die Augen schliesse, sind wieder beim Rennen: «Schade, dass wir die Zielflagge nicht sahen, denn egal auf welchem Platz auch immer, es ist immer ein besonderes Gefühl, ein 24 h-Rennen überstanden zu haben.»



Corpus Delicti: Das Getriebe hielt nicht stand und vereitelte einen Podestplatz.