

Bergrennen Boécourt

Boécourt liegt auf 516 m über Meer, 10 km westlich des Kantonshauptorts Delémont. Höchster Punkt der Gemeinde ist der Berg L'Ordon mit 951 m. Im Norden reicht die Gemeindefläche den Hang der Les Rangiers-Kette hinauf bis zur Pashöhe von Les Rangiers.

In Boécourt geniessen die Töff-Rennfahrer seit vielen Jahren Gastrecht. Das örtliche Moto Racing Team leistet bei der Organisation und Durchführung dieser Veranstaltung Jahr für Jahr hervorragende Arbeit.

Am 24. / 25. / 26. Juni war es wieder soweit. Das sonst ruhige Dorf verwandelte sich ab Freitag-Nachmittag in ein temporäres Fahrerlager. Viele von uns erledigten die Fahrzeug-Abnahme bereits am Freitag-Abend und genossen anschliessend das gemütliche Beisammensein unter Gleichgesinnten. Der Wetterbericht versprach ein sonniges, heisses Wochenende. Der Wettergott wusste zu diesem Zeitpunkt noch nicht, dass er mit seiner Prognose „heisses Wochenende“ absolut recht haben sollte.

Begonnen hat dieses Renn-Wochenende nicht sehr vielversprechend. Am Freitag-Abend passierte unserem Kollegen, Max Hunziker, ein Missgeschick. Beim Starten seines Töffs stürzte er unglücklich auf die linke Schulter und riss sich dabei 3 Bänder. Zwischenzeitlich wurde Max operiert und ist wieder zu Hause. Eine Platte positioniert während den nächsten drei Monaten das Schlüsselbein, sodass die abgerissenen Bänder wieder zusammenwachsen können. Lieber Max, wir wünschen Dir gute Besserung!

Eigentlich hatten wir mit diesem unspektakulären und trotzdem folgenschweren Sturz bereits mehr als genug „Ungemach“ erlebt. Aber - wie schon erwähnt - hat uns der Wettergott ein „heisses Wochenende“ in Aussicht gestellt.

Am Samstag-Morgen ging es nach der Fahrerbesprechung pünktlich mit dem ersten Trainingslauf los. Als ich bei meiner Fahrt vor der zweiten Schikane den Streckenposten die rote Fahne wie wild schwenken sah, glaubte ich mich am „Brünig-Schwinget“ verirrt zu haben. In langsamer Fahrt fuhr ich weiter (wir haben ja vereinbart, dass wir nur bei einem Rennlauf anhalten und eine Laufwiederholung absolvieren). Nach der nächsten Kurve war die Fahrbahn blockiert. Die Schikane, bestehend aus Strohballen, Airfences und Kunststoff-Absperrungen, sah aus als ob eine Bombe eingeschlagen hätte. Als ich dann Alois Kamer's Ducati auf der Strasse liegen sah, war ich sehr beunruhigt. Dass die Gabel mitsamt dem Vorderrad vom Rest des Töffs abgetrennt war, liess mich Böses ahnen. Zu meiner grossen Erleichterung sah ich Alois unverletzt am Strassenrand stehen.

Nun hatten wir aber endgültig genug von unserem Wettergott. Dass bereits zwei Kollegen ausser Gefecht waren, bevor der erste Rennlauf absolviert wurde, war weit mehr als das angekündigte „heisse Wochenende“. Unser Wettergott änderte nun seine Strategie und verschonte uns wenigstens vor weiteren Unfällen. Dafür liess er die Defekt-Hexe gnadenlos zuschlagen. Alle Defekte aufzuzählen würde hier den Rahmen sprengen.

Was mir allerdings in Erinnerung bleiben wird ist Anton Aerni's Motorschaden. Dass eine TZ-Yamaha wegen technischem Defekt ausfällt ist durchaus nichts Ungewöhnliches. Dass Anton am Sonntag mit dem Ersatz-Töff von Ernst Hegglin startete ist ein treffendes Beispiel für die tolle Kameradschaft innerhalb der FHRM.

Die Trainings- und Rennläufe am Sonntag verliefen ohne weitere Unfälle. Der Wettergott konzentrierte sich nun offenbar auf seine eigentliche Aufgabe und liess das Thermometer auf

Saison-Rekord klettern. Diese heißen Temperaturen waren für einige weitere technische Ausfälle mitverantwortlich.

Peter Hochuli



Das „Geburtstagskind“ Pius Buchmann schneidet seinen Kuchen



Zwei „Plampi-Frauen“ beim Fachsimpeln



Die Rennleitung bei der Fahrerbesprechung



Warum die beiden bei 30 Grad in „Kampfmontur“ Pause machen bleibt ihr Geheimnis



Die grössere Hälfte von Alois Kamer's Ducati



Untere Gabelbrücke nach dem „Angriff“ auf die Schikane



Traditioneller FHRM-Apéro in Boécourt



Riss im Motorgehäuse von Martin Bühler's 900 SS



Hugo Stofer gibt seiner Standard die „Sporen“



Rückführung des FHRM-Feldes