In Rekordzeit auf 528 km/h

Keiner beschleunigt schneller als Dragster-Meister Urs Erbacher ➔ Seite 11

Blick EXTRA MOTORSPORT

Samstag, 18. Februar 2012

Fotos: Jimmy Froidevaux (1), ZVG (2)

Frau in Fahrt

Rahel Frey (25) will für **Audi die** DTM-Liga **stürmen**

➔ Seite 5

Will mit seinem 800 PS starken Mitsubishi Evo RS Schweizer Bergkönig werden: Hans Schori.

Bergmonster

Rennszene Schweiz An Bergrennen geben Schweizer Amateure kräftig Gas – und nicht nur da ➔ Seite 13

Kommentar

Peter Sauber (68)
Inhaber Sauber-F1-Team
info@sauber-motorsport.com

Der Weg war steinig

Formel 1 und Standort Schweiz – das klingt nach einem Widerspruch. Aber die Fakten sagen etwas anderes: Denn diese Mission Impossible dauert nun schon über 40 Jahre. Mittlerweile sind es 19 Jahre her, seit wir in Kyalami unser Formel-1-Debüt mit einem fünften Rang feierten. Von den aktuellen Rennställen sind nur Ferrari, McLaren und Williams älter als unser Team.

Zwischen gestern und heute liegt ein steiniger Weg. Wir mussten darauf verschiedene Strategien verfolgen: ausländische Spezialisten in die Schweiz holen, parallel dazu eigene Mitarbeiter schulen oder Lieferanten auf einen Formel-1-tauglichen Stand bringen. Schritt für Schritt eigneten wir uns das Know-how an und bauten ein Netzwerk von Lieferanten auf, welches den extrem hohen Anforderungen der Formel 1 gerecht werden konnte – sowohl in Bezug auf die Anwendung modernster Technologien als auch auf extrem kurze Reaktionszeiten.

Das war aber nicht genug. Wir haben viel verlangt von unseren Lieferanten, manchmal das scheinbar Unmögliche. Damit lernten die Betriebe umzugehen. Sie investierten in modernste Technologie, um unsere hohen Anforderungen zu erfüllen, haben so gleichzeitig ihre Konkurrenzfähigkeit gesteigert. Das war ein fruchtbarer Prozess – für beide Seiten.

Gewinnen Sie ein VIP-Weekend in Monza!

➔ Seite 15

Anzeige

NEWS MOTORSPORT

Aargauer Amateure nun auch in ETCC-Serie

Tourenwagen-EM – Nach jahrelangem Auftritt an der deutschen ADAC Procar-Meisterschaft will das Aargauer Amateur-Team Rikli Motorsport 2012 nun mit seinen Stammpiloten Peter Rikli (Honda Civic FD S2000) und Christian Fischer (Honda Accord S2000) auch im aufgewerteten FIA European Touring Car Cup an den Start gehen. Die ETCC-Serie umfasst vier Rennen, der Saisonstart erfolgt am 11. März in Monza (I).

Schweizer Team an Langstreckenklassiker

Le Mans – In einem Oreca BMW Judd will auch Race Performance aus Münsigen BE erneut am Langstreckenklassiker Le Mans starten: in der Klasse LMP2. Der Schweizer Teamchef und Fahrer Michel Frey (38) holt sich dabei Verstärkung bei Renningenieur Othmar Welti von Swiss Racing und GT-Fahrer Jonathan Hirschi.

Stefano Comini steigt ins GT-Lager auf

Kessel Racing – Nach seinem überlegenen Gesamtsieg 2011 im Renault Mégane Eurocup will der ambitionierte Tessiner Autorennfahrer Stefano Comini ins GT-Lager aufsteigen. Die ersten Testfahrten in einem Nissan GT-R GT1 in Japan verliefen positiv, jetzt kann der 21-Jährige beim GT-Team Kessel Racing aus Lugano einen Ferrari 458 GT3 testen.

Mathias Schläppi hat noch freie Cockpits

Bohemia-Cup – Der Berner Oberländer Mathias Schläppi (35) hat grosse Pläne. Als Rennfahrer und Teamchef von vier Autos peilt er den Renault Clio Bohemia-Cup an. Darüber hinaus will er die VLN-Meisterschaft und das 24-Stunden-Rennen Nürburgring mit einem Clio und einem Seat Supercopa bestreiten. Und das Beste: Es hat noch freie Fahrerplätze. Infos: info@schlaeppi-racing.ch

Blick Impressum

Das Motorsport-Extra ist eine Verlagsbeilage.
Dufourstrasse 23, 8008 Zürich,
Telefon 044 259 62 62, Fax 044 259 66 65,
Internet www.blick.ch
Blick-Auflage: 208 360
(WEMF/SW-beglaubigt 2011)
Leser: 622 000 (MACH Basic 2011-2, D-CH)
Redaktionsleitung: Urs Bärtschi
Redaktion: Stefan Lüscher, Jürg Kaufmann (Bärtschi Media AG, Lindauerstrasse 21, 8317 Tagelswangen)
Layout und Produktion: Christian Waeber, Dominique Signer, Roland Grüter und Alice Massen
Geschäftsführerin: Caroline Thoma
Leiter Werbemarkt: Beni Esposito
Leiterin Lesermarkt: Corina Schneider
Anzeigen-Service: Telefon +41 44 259 60 50, Fax +41 44 259 68 94
Druck: Swissprinters AG, 4800 Zofingen
Herausgeber: Ringier AG, Brühlstrasse 5, 4800 Zofingen

Bekanntgabe von namhaften Beteiligungen i. S. von Art. 322 StGB: Addictive Productions AG, Betty Bossi Verlag AG, Bolero Zeitschriftenverlag AG, ER Publishing SA, Geschenkidee.ch GmbH, Good News Productions AG, GRUNDY Schweiz AG, Investhaus AG, JRP Ringier Kunstverlag AG, 2R Media SA, Mediamat AG, media swiss ag, Original SA, Previon AG, Presse TV AG, Radig AG, Radio Z AG, Rincovision AG, Sat.1 (Schweiz) AG, SMD Schweizer Mediendatenbank AG, SMI Schule für Medienintegration AG, Teleclub AG, Zana Media AG, Ringier France SA, Ringier Publishing GmbH, Juno Kunstverlag GmbH, Ringier (Nederland) B.V., Ringier CR a.s., Ringier Kiadó Kft., Europress Kft., Euromedia Bt., Népszabadság Zrt., Ringier Slovakia a.s., Ringier Pacific Ltd., Ringier Print (HK) Ltd., Beijing Ringier International Advertising Co. Ltd., Ringier Vietnam Company Ltd.

Überflieger Audi-Werkspilot Marcel Fässler

Der Le-Mans-Si Weltmeister werden

Der erste Schweizer Le-Mans-Sieger hat ehrgeizige Ziele. Marcel Fässler steuert nun im Audi R18 V6 TDI Hybrid die neue Sportwagen-Weltmeisterschaft an.

Von Stefan Lüscher

Das Ziel vor Augen: Marcel Fässler im Audi R18 TDI.

Die Karriere von Le-Mans-Sieger Marcel Fässler (35) hing mehr als einmal an einem seidenen Faden. Erstmals zu spüren bekam er dies 1999, als das Förderungsprogramm der FFSA (Fédération Francaise du Sport Automobile) auslief. In letzter Sekunde kaufte ihm ein Gönner ein Formel-3-Chassis. Fässler nutzte die Chance und ergatterte sich als Zweiter der deutschen Meisterschaft einen DTM-Vertrag.

Sechs Jahre später der zweite Schlag: Opel stieg aus der DTM aus. Fässler musste umsatteln, spezialisierte sich auf den Langstreckensport. Marcel Fässler: **«Ohne Sponsoren und eigenes Geld kann die Rennkarriere schnell zu Ende sein. Ich hatte Glück. Irgendwie ging es immer weiter.»**

Und tatsächlich: Die Karriere-Krönung kam im letzten Jahr: der Sieg bei Le Mans 2011. Vor Fässler konnte noch kein Schweizer den Langstrecken-Klassiker gewinnen. «Es ist verrückt», sagt er, «2010 war ich Zweiter, und das interessierte nur Insider. Mit dem Sieg stand ich plötzlich im medialen Blitzgewitter.» Beflügelt von diesem Triumph, blickt Fässler selbstsicher in die Zukunft. Seine schnelle, materialschonende Fahrweise und viel technisches Know-how haben seine Position im Team gestärkt.

> **«Die Langstrecken-WM ist eine tolle neue Herausforderung für mich.»**
> Marcel Fässler

Details zu den Fahrer-Paarungen und zum modifizierten R18 TDI gibt Audi zwar erst Ende Februar preis. Als Le-Mans-Sieger wird Fässler aber wohl die Startnummer 1 und das neue Hybrid-Modell erhalten. In Florida und Abu Dhabi soll er es bereits getestet haben. **Zur Technik des R18 TDI ist nichts bekannt. Sie dürfte ähnlich wie das KERS in der Formel 1 funktionieren.** Beim Bremsen wird Energie gespeichert. Beim Beschleunigen wird sie über Elektromotoren an die Vorderachse abgegeben. Damit könnte Fässler erneut Geschichte schreiben und erster Hybrid-Le-Mans-Sieger werden. Als Zugabe bestreitet er die neue Sportwagen-Weltmeisterschaft. Auch dort strebt Fässler den Titel an.

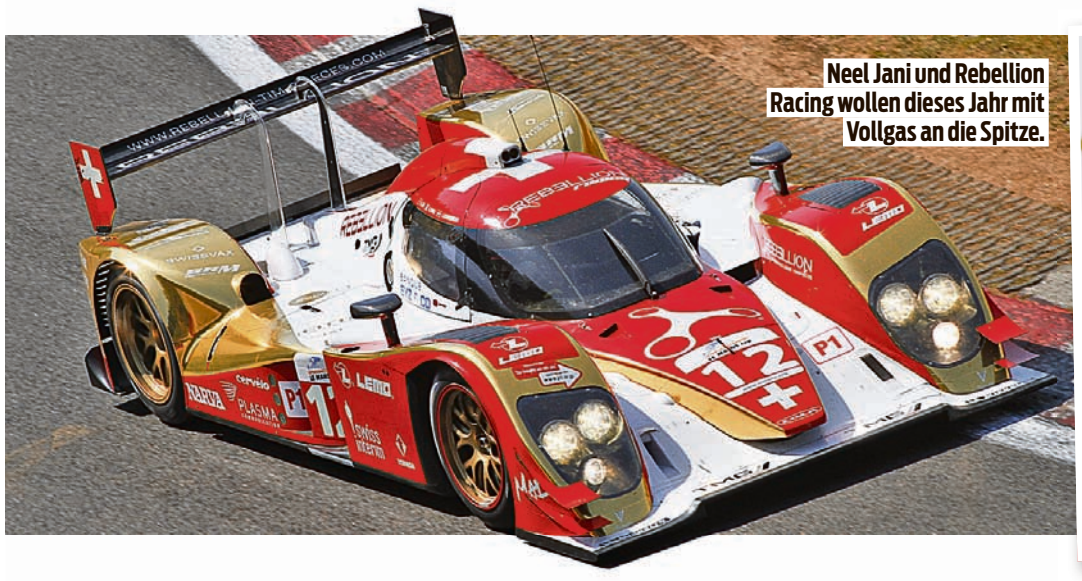
Auch auf den Skis ist Fässler schnell

Zum Rennsport kam Marcel Fässler (35) durch den Vater, einen Slalom-Spezialisten. Mit 9 Jahren der Karrierebeginn im Kartsport. Ohne eigenes Geld, aber mit viel Talent schaffte es Fässler ganz nach oben. Nur die Formel 1 verpasste er. Es blieb bei einem Test mit McLaren-Mercedes (2001) und einer Sitzprobe bei Sauber. Heute steht er als Werkspilot von Audi bei einem der besten Arbeitgeber des Motorsports unter Vertrag. Fässler wohnt in Gross bei Einsiedeln SZ. Er ist verheiratet, hat vier Töchter. Seine Hobbys: Familie, Skifahren (Gesamtsieger Inferno Skirennen 2004).

Saison-Highlights LANGSTRECKEN

17.3.	12 Stunden von Sebring (USA)
5.5.	6 Stunden von Spa (B)
16.6.	24 Stunden von Le Mans (F)
26.8.	6 Stunden von Silverstone (GB)

Schweizer mit Aussenseiterchancen



Neel Jani und Rebellion Racing wollen dieses Jahr mit Vollgas an die Spitze.

Ambitiös: Neel Jani und das Rebellion Team wollen im Windschatten des Audi-Werksteams die Privatteam-Wertung gewinnen.

Der Seeländer Neel Jani (27) setzt ganz auf die neue FIA Sportwagen-Weltmeisterschaft. Jani, ehemaliger F1-Testfahrer bei Toro

eger will

Siegerpose: So will Marcel Fässler auch diese Saison jubeln.

Marcel Fässler mit 17: Als Dritter der École Winfield gehts in die Formel Campus.

Die Stationen seiner **Karriere**

1996 **Bester Rookie und Gesamtdritter** von 36 Teilnehmern der französischen Formel Renault. Teamchef Pescarolo und die Nachwuchsschmiede La Filière sind begeistert.

1999 Im allerletzten Moment retten das Schweizer Bemani-Team und die Deutsche Formel 3 Fässlers Karriere. Er bedankt sich mit **vier Siegen und Gesamtrang 2.**

2000 Mercedes-Rennleiter Norbert Haug ist begeistert vom jungen Schweizer und engagiert ihn für die DTM. Im ersten Jahr holt er mit **sechs Podestplätzen** Gesamtrang 4.

2001 Im zweiten DTM-Jahr als Mercedes-Werksfahrer gelingen Fässler die **ersten Trainingsbestzeiten** und in Oschersleben der erste Sieg. Saison-Fazit wie im Vorjahr: Gesamtrang 4.

2004 Der Wechsel ins OPC-DTM-Team von Opel erweist sich als **Fehlentscheidung**. Der Vectra ist nie konkurrenzfähig. Nach zwei Jahren wird das Programm beendet.

2006 Neustart der Karriere im Langstreckensport. Mit dem Team Swiss Spirit wird Fässler **Vierter der Le Mans Series.** Beim 24-Stunden-Rennen fällt er auf Rang 5 aus.

2007 Nach Rang 2 im Vorjahr (Aston Martin) feiert **Fässler mit einer Corvette C6.R** beim 24-Stunden-Rennen von Spa (B) nach einer Meisterleistung den Gesamtsieg.

2008 Auf die FIA-GT-Meisterschaft mit einer Phoenix-Corvette, die GT Open im Ferrari und einen schweren Le-Mans-Unfall folgen **erste LMP1-Einsätze** im Audi R10 TDI.

2009 20 Rennen und **7 Siege für vier Arbeitgeber** (Corvette, Audi, Trottet Racing, Speedy Racing). Grösster Erfolg: GT Open Meister im Trottet-Ferrari F430 GTC.

2010 Als Werkspilot von Audi wurde Fässler mit dem R15 TDI Plus **Gesamtzweiter in Le Mans**. Dazu kommen Langstreckeneinsätze mit einem R8 LMS von Phoenix.

2011 In seinem 26. Motorsportjahr feiert Audi-Werkspilot Fässler im R18 TDI **als erster Schweizer einen historischen Gesamtsieg** bei den 24-Stunden-Rennen von Le Mans.

Rosso, IndyCar- und GP2-Pilot: «Diese Weltmeisterschaft wird trotz Rückzug von Peugeot eine grosse Sache.» Denn bis 2014 dürften sich nebst Audi weitere namhafte Hersteller beteiligen. Dann hofft auch Jani auf einen Werkvertrag.

Die Saison 2012 bestreitet der A1 GP-Weltmeister von 2008 wie im Vorjahr im Schweizer Rebellion Team von Alexandre Pesci. Teamkollegen sind Nicolas Prost, Nick Heidfeld, der Genfer Harold Primat und Andrea Belicci. Als Fahrzeuge stehen dem Team zwei Lola-Toyota zur Verfügung. Eine Besonderheit ist der Werksmotor von Toyota: Den standfesten 3,4-Liter-V8-Sauger fährt das Team dieses Jahr exklusiv. **Stefan Lüscher**

Fotos: ZVG (14)

Mit Schweizer Hybrid-Technik nach Le Mans

Bis zwei Sekunden schneller: Ex-Sportwagenpilot Benoit Morand setzt auf Hybrid-Technik.

Le Mans – Der Schweizer Ex-Sportwagenpilot Benoit Morand und dessen Fribourger Team Hope Pole Vision wollen in Le Mans mit einem selbstentwickelten LMP1-Hybrid-Sportwagen starten. Das Chassis stammt vom französischen Spezialisten Oreca. Der Vierzylinder-Turbo auf Audi-Basis wurde vom liechtensteinischen Motorentuner Heinz Lehmann auf 500 PS/560 Nm getrimmt. **Die Hybrid-Technik: eine Art KERS mit einem Schwungrad mit bis zu 60 000 U/min**. Das soll pro Runde 1,5 bis 2 Sekunden bringen. Erster Fahrer ist der Neuenburger Steve Zacchia (29).

Schweizer Team Hope Pole Vision: Hybrid-Technik für Le Mans.

Will mit seiner Callaway Corvette Z06 wieder an die Spitze vorfahren: Toni Seiler.

Sportwagen-Serie ADAC GT Masters

Schweizer in der Pole-Position

Das ADAC GT Masters hat sich zur Top-GT-Serie gemausert. Die Schweiz ist mit jeweils drei Top-Fahrern und drei Teams dabei.

Springt die Ampel auf Grün und donnern die rund 40 GT-Rennwagen der 12 Marken los, brennt die Luft. **Sportboliden über 500 PS, Einstundenrennen mit Fahrerwechsel und harten Positionskämpfen – das ist das Erfolgsrezept der deutschen Sportwagen-Serie ADAC GT Masters.**

Traditionell sind auch starke Schweizer am Start. Neu will sich die angehende Oberstufen-Lehrerin **Andrina Gugger (20)** in der Männerwelt bewähren. Mit einem Porsche GT3 R des Schwyzer Teams Auto Fach Tech aus Sattel SZ ist sie gut gerüstet. Beim 24-Stunden-Rennen von Dubai hat Andrina Gugger kürzlich ausgiebig geübt.

Mit einer Callaway Corvette Z06 startet **Toni Seiler (53)**. Der Carrossier aus Bonstetten ZH bestreitet seit 23 Jahren erfolgreich GT-Rennen. Er feierte bereits Klassensiege in Daytona. In der GT Masters startet er mit einem ambitionierten Ziel: Er will wie 2010 die Amateur-Wertung gewinnen.

Letzte Saison musste Seiler diese Auszeichnung einem anderen Schweizer überlassen: Uhrenboss **Marc A. Hayek (50)**. Im Lamborghini Gallardo LP 600+ des deutschen Teams Reiter Engineering versucht der Hobbyracer den Titel zu verteidigen. Das Novidem Swissracing Team steht mit einem Audi R8 LMS am Start. **stl**

Andrina Gugger will sich im Porsche GT3 R bewähren.

Porsche Carrera Cup

Der Schweizer Raffi Bader fährt mit um Punkte und Prestige.

Bader und Frommenwiler im schnellsten Markencup

Der Porsche Carrera Cup im Rahmen der DTM garantiert Hochspannung. 2012 wollen auch zwei Schweizer um Punkte und Prestige kämpfen. Karosseriespengler **Raffi Bader (23)** fuhr bereits erfolgreich im Porsche Sports Cup Suisse und Deutschland. **Philipp Frommenwiler (22)** konnte sich im Vorjahr als bester Porsche-Rookie feiern lassen. Zuvor bestritt er Rennen in der Formel Lista, Formel Palmer und Seat Supercopa.

Kampf Giganten

DTM/WTCC-Serien

In den Tourenwagen-Serien ist die Konkurrenz knallhart. Die Fahrer liefern sich erbitterte Positionskämpfe. Mit im Kampf dabei: Rahel Frey, Fredy Barth und Alain Menu.

Von Stefan Lüscher

Zuschauern scheinen die Renn-Tourenwagen etwas vertrauter, denn diese stammen optisch von Serienfahrzeugen ab. Geben sie aber Gummi, lassen sie das schnell vergessen. **Die Autos mit ihren verschalten Rädern liefern sich erbitterte Positionskämpfe als Formel-Rennwagen.**

Speziell in diesem Bereich will sich die Solothurnerin Rahel Frey (25) verbessern. In ihrem ersten DTM-Jahr als Audi-Werksfahrerin ging sie zu respektvoll ans Werk. Audi-Motorsportchef Dr. Wolfgang Ulrich lobte sie trotzdem, attestierte

Alain Menu, WTCC mit Chevy

Geboren am 9. August 1963 in Genf, Rennfahrer seit 1986. Seine Karriere: Formel Ford, Formel 3000, Meister BTCC auf Renault und Ford, DTM, FIA GT, seit 2005 WTCC mit Chevrolet.

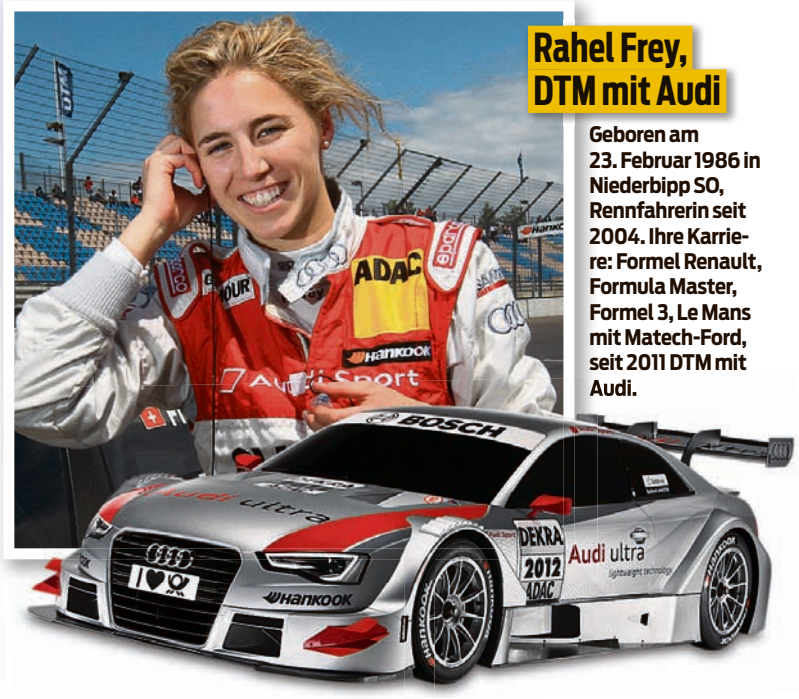
Fotos: ZVG (9)

Anzeige

der nten

Fredy Barth, WTCC mit Seat

Geboren am 5. Dezember 1979 in Lausanne, Rennfahrer seit 2001. Seine Karriere: Formel Campus, Renault, VW, Seat Supercopa und Eurocup, seit 2010 WTCC mit Seat Swiss Racing.



Rahel Frey, DTM mit Audi

Geboren am 23. Februar 1986 in Niederbipp SO, Rennfahrerin seit 2004. Ihre Karriere: Formel Renault, Formula Master, Formel 3, Le Mans mit Matech-Ford, seit 2011 DTM mit Audi.

Rahel eine steile Lernkurve und behielt sie im Fahrerkader.

Die Konkurrenz ist aber auch knallhart. In DTM-Qualifyings liegt oft bloss eine Sekunde zwischen dem Schnellsten und Langsamsten im Feld. Da ist es keine Schande, im Premierenjahr hintenanzustehen. Das mussten selbst gestandene F1-Grand-Prix-Sieger wie Ralf Schumacher und David Coulthard erfahren.

2012 will Rahel Frey das Schlusslicht an andere abgeben. Über Teams und Lackierungen der Fahrzeuge schweigt sich Audi zwar noch aus. Den brandneuen Audi A5 durfte Rahel jedoch bereits testen. Und die zierliche Garagistentochter trimmt Körper und Geist mit einem strammen Training schon mal fit.

Fit wie ein Turnschuh startet auch der Genfer Alain Menu (48) in die neue Saison. Sein Ziel ist der Weltmeistertitel in der Tourenwagen-WM. Und die Chancen stehen gut, dass er das Ziel erreicht. Mit dem Cruze 1.6T verfügt der Chevrolet-Werksfahrer über das wohl beste Fahrzeug der Klasse. Nur: Mit dem zweifachen französischen Weltmeister Yvan Müller (42) und dem Briten Rob Huff (32) verfolgen zwei starke Teamkollegen das gleiche Ziel. Geschenke wird es wohl für niemanden geben. Glück oder Pech werden in den ersten Rennen über Menus Titelchance entscheiden.

> **« Der WM-Titel bleibt trotz starker Teamkollegen mein Ziel. »** Alain Menu

Endlich sein rabenschwarzes Pech abstreifen will der Zürcher Fredy Barth (32). Unermüdlich schnürt er Projekte und Sponsorenpakete. Nach seinem schweren Trainingsunfall beim Saisonfinale 2011 in Macau (MO) will er mit Seat Swiss Racing und dem neuen 1.6-Liter-Turbo vom Werk eine weitere WTCC-Saison in Angriff nehmen. Darüber hinaus plant er einen Einsatz mit Seat Swiss Racing beim 24-Stunden-Rennen auf dem legendären Nürburgring. Auch die Karriere nach der Karriere hat er bereits vorausgeplant: mit der Übernahme der Rennstrecken-Trainings von Wirz Motorsport.

Saison-Highlights

WTCC

11.3.	Saisonauftakt Monza (I)
1.4.	Valencia (E)
20.5.	Salzburgring (A)
18.11.	Saisonfinale Macau (MO)

DTM

29.4.	Saisonauftakt Hockenheim (D)
1.7.	Norisring Nürnberg (D)
19.8.	Nürburgring (D)
21.10.	Saisonfinale Hockenheim (D)

SEAT
EINE MARKE DER VOLKSWAGEN GRUPPE

NEU: DIE SEAT CUPRA R-EVOLUTION SONDERMODELLE.

Zwei kompromisslose Sportboliden für den Alltag. Entdecken Sie die limitierten Sondermodelle mit R-EVOLUTION Aerodynamik-Kit, schwarzen Alufelgen, exklusivem Interieur, Einparkhilfe und Bi-Xenon Scheinwerfern. Testen Sie wie Christina Surer und Fredy Barth die ungezähmte Energie der neuen R-EVOLUTION Modelle jetzt bei Ihrem SEAT Partner.

LEON CUPRA R R-EVOLUTION
2.0 TSI mit 265 PS schon ab Fr. 40'400.–[1)]

IBIZA CUPRA R-EVOLUTION
1.4 TSI mit 180 PS schon ab Fr. 27'650.–[2)]

SEAT.CH

1) SEAT Leon Cupra R 2.0 TSI 265 PS, Fr. 40'400.– (inkl. Euro-Bonus Fr. 4'500.–). Treibstoffverbrauch gesamt 8.1 l/100 km. CO_2-Ausstoss 190 g/km. Energieeffizienz-Kategorie F. 2) SEAT Ibiza Cupra 1.4 TSI 180 PS, Fr. 27'650.– (inkl. Euro-Bonus Fr. 2'300.–). Treibstoffverbrauch gesamt 6.4 l/100 km. CO_2-Ausstoss 148 g/km. Energieeffizienz-Kategorie D. CO_2-Mittelwert aller Neuwagenmarken und -modelle in der Schweiz 188 g/km. Alle Preise sind empfohlene Netto-Verkaufspreise inkl. Euro-Bonus (gültig bis auf Widerruf) und 8 % MwSt.

MENSCHENLEERE LANDSCHAFTEN,
ENDLOSE STRASSEN,
STEIGENDER PULS.
NUTZEN SIE IHRE CHANCE.

DER NEUE CHEVROLET CAMARO
AB CHF 48’490.–*

www.chevrolet.ch

CHEVROLET

VOLT

AVEO

CRUZE

ORLANDO

CAPTIVA

SPARK

*Camaro Coupé 6.2 V8, 2-türig, 6162 ccm, 432 PS/318 kW, CHF 48’490.–, Verbrauch gesamt 14.1 l/100 km, CO_2 329 g/km, Energieeffizienz-Kat. G, CO_2-Ø aller verkauften Neuwagen in CH = 159 g/km.

Zwischen Kühen und Motoren

Starkes Team: Rallyefahrerin Iris Thurnherr fährt den zweiten Subaru von Bauer Urs Hunziker.

Rallyes Vom Bauern zum Spitzenfahrer

Der Aargauer Urs Hunziker bewirtschaftet den elterlichen Bauernhof, nebenbei tunt er Töffmotoren und fährt erfolgreich Rallyes.

Von Jürg Kaufmann

Wie die übrigen Vertreter der nationalen Rennszene sind die Rallyepiloten reine Amateure. So auch der gelernte Landwirt Urs Hunziker (44). Zurzeit ist er der erfolgreichste Deutschschweizer in dieser sonst von Welschen dominierten Disziplin. Der Aargauer interessiert sich schon früh für alles, was Räder und einen Motor besitzt. So landet er zuerst im Motorrad-Geländesport. Vor allem aus finanziellen Gründen beginnt er, die Töffmotoren selbst zu präparieren, und entwickelt rasch das richtige Feeling für die Mechanik.

Erste Kunden klopfen an – und **heute ist das Motorentuning Hunzikers Hauptbeschäftigung.** Rückenprobleme provozieren später den Wechsel auf vier Räder, aber erst 2009 findet er mit dem Rallyesport eine Sparte, die ihm wirklich zusagt. Für Spitzenresultate braucht es neben Talent auch Routine. Nicht zuletzt dank etlicher Abstecher nach Deutschland schafft Hunziker in nur drei Jahren den Anschluss an die Spitze. Beim grossen Saisonfinale im Wallis verpasst er 2011 den dritten Gesamtrang haarscharf. Erst in der allerletzten Prüfung muss er einem Tschechen und dessen Skoda Super2000 den Vortritt lassen.

Auch seinen Gruppe-N-Subaru Impreza bereitet er übrigens selbst vor. Natürlich mit der ihm eigenen Gründlichkeit: **Noch nie ist er wegen eines Defekts ausgeschieden.** Zur Wahl des Autos meint er: «Seit ich die WRC-Boliden mit Colin McRae in Aktion gesehen und den speziellen Boxer-Sound gehört habe, kam für mich nur ein Subaru in Frage.» Für die kommende Saison hat Hunziker einen neuen Impreza erstanden und visiert damit in der Schweizer Meisterschaft sowie in Deutschland Spitzenränge an.

Urs Hunziker bereitet sein Rallyeauto in der eigenen Werkstatt vor.

«Mein Subaru Impreza STi hat mich noch nie im Stich gelassen.» Urs Hunziker

Sein bisheriges Auto steuert nun die Innerschweizerin Iris Thurnherr. Als Beifahrerinnen gehören Frauen im Rallyesport zur Tagesordnung, am Lenkrad hingegen schaffen nur ganz wenige den Durchbruch. Bei der 27-jährigen KFZ-Mechatronikerin, die ihre ersten Lorbeeren im Karting und Formelsport geholt hat, stehen die Chancen gar nicht so schlecht.

Saison-Highlights RALLYES

20./21.4.	Schweizer Auftakt Critérium Jurassien
1./2.6.	Rallye du Chablais
22./23.6.	kompakte Action an der Rally del Ticino
25.–27.10.	Grosses internationales Finale im Wallis

Förderprogramme der Importeure

Das ideale Einstiegsmodell: Der Renault Twingo.

Citroën DS3 R3T: Für gehobene Ansprüche.

Mit Renault und Citroën schreiben zwei Schweizer Automobilimporteure eigene Rallyepokale aus. Den erfolgreichsten Piloten winken fette Prämien.

Chance für Nachwuchs

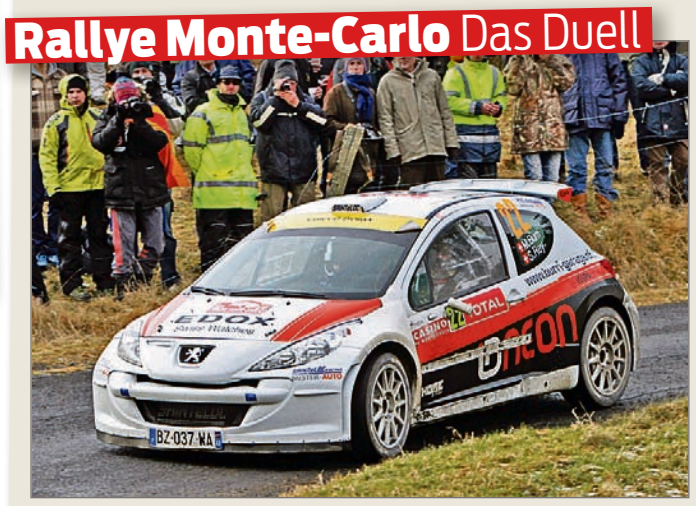
In dieser Saison konzentriert **Renault** seine Schweizer Motorsportaktivitäten auf **die Twingo R1 Trophy**. Bescheidene Einsatzkosten und hohe Zuverlässigkeit prädestinieren die seriennahen Frontriebler für den Einstieg in den Rallyesport. Mit rund 130 PS kommen die handlichen kleinen Flitzer zwar nicht für Spitzenränge in der Gesamtwertung in Frage, dafür herrscht dank identischem Material grösstmögliche Chancengleichheit. Gemeinsam mit **Auto Sport Schweiz** schreibt **Renault** überdies die **Schweizer Rallyemeisterschaft Junior** (Alterslimite: 28 Jahre) aus. Der Preis ist heiss: Der Gewinner darf im folgenden Jahr bei vier Schweizer Rallyes ohne Kostenfolge einen Twingo R2 Evo mit 190 PS pilotieren. Bei **Citroën** können Interessenten zwischen **zwei Racing Trophys** wählen. Der moderne DS3 R3T mit 1600er Turbomotor ist das optimalste Gerät seiner Kategorie, kommt aber nur für solvente Piloten in Frage. Deutlich erschwinglicher sind die älteren C2-R2-Modelle. Mit rund 190 PS bilden sie in den richtigen Händen ebenfalls eine schlagkräftige Waffe. **Jürg Kaufmann**

Mehr Infos zum Thema unter www.twingor1.ch und www.citroën.ch

Fotos: Philippe Rossier (2), Jürg Kaufmann (3)

Sohn schlägt den Vater

Rallye Monte-Carlo Das Duell



Der junge Michaël Burri will 2012 weitere WM-Läufe bestreiten.

Die Rallye Monte-Carlo steht bei den Schweizern traditionell hoch im Kurs. Von den sieben Mannschaften, die dieses Renn-Abenteuer im Rahmen der prestigeträchtigen WM in Angriff nahmen, schnitten Vater und Sohn Burri wie erwartet am besten ab. **Mit einem Peugeot 207 S2000 besass Michaël (24) die besseren Karten** als Senior Olivier (48), der einen seriennahen Mitsubishi steuerte. Michaël gab sich bei seinem zweiten Monte-Start keine Blösse und war als 16. der Gesamtwertung bestklassierter Eidgenosse. Sein Vater, der bereits zum 14. Mal mit von der Partie war, kam nicht ganz mit (18. Rang), hielt sich jedoch mit dem Gruppe-N-Sieg schadlos.

Sauber-Aerodynamik-Chef Willem Toet (59) ist seit 30 Jahren im Rennsport.

Mit frischem Wind zu Spitzenzeiten

Formel 1 Saubers Wunderwerk – der Windkanal

In der streng reglementierten Formel 1 können Tüftler oft nur noch eines verbessern: die Aerodynamik. Zu Besuch in den heiligen Hallen der F1-Fabrik von Sauber.

Von Stefan Lüscher

Sauber-Aerodynamikchef Willem Toet (59) bringt es auf den Punkt: «Damit Formel-1-Autos nicht dramatisch schneller und auch teurer werden, versucht man sie per Reglement stark abzubremsen.» Die Reifen sind mittlerweile für alle gleich, und das Minimalgewicht ist so angesetzt, dass man es selbst mit einem KERS-System problemlos erreicht. Toet: «Darüber hinaus sind die Motorspezifikationen eingefroren. Alle Teams fahren mit Einheitselektronik. **Für Ingenieure bleibt entsprechend wenig Spielraum. Einzig bei der Fahrwerk-Kinematik und der Aerodynamik bleibt Raum für Kreativität.»**

Wir stehen in der Sauber-Zentrale in Hinwil ZH. Im Hintergrund brummt der mit Karbon-Rotoren bestückte Ventilator mit 3000 kW Leistung. Das im Frühjahr 2004 eröffnete Gebäude ist in zwei Bereiche aufgeteilt. Ein Teil ist für Sponsoren und Partner reserviert – das Kernstück aber bildet der 141 Meter lange Windkanal.

Die UBS trumpft seit 2010 in der Formel 1 gross auf.

Schweize

Motorsport-Sponsoring

Viele erfolgreiche Schweizer Firmen nutzen die Bühne des internationalen Motorsports für ihre Werbe- und Marketingzwecke.

Seit Bernie Ecclestone die Vermarktung der Formel 1 kontrolliert, ist sie ein Milliardengeschäft. Das Interesse an der PS-Show und die TV-Einschaltquoten sind gigantisch: In 187 Ländern fiebern jährlich über 520 Millionen Menschen bei F1-Rennen mit. Diese Präsenz nutzen auch

Spitzenklasse: Der Windkanal von Sauber gehört noch immer zu den besten der Welt.

Bis zum Saisonstart werden unzählige Flügel in 60-Prozent-Grösse getestet.

Sein Rohrdurchmesser beträgt maximal 9,4 Meter. Die Stahlkonstruktion inklusive Ventilatorgehäuse wiegt 480 Tonnen. Toet: «Unser Windkanal gehört noch immer zu den besten der Welt. Wir können Windgeschwindigkeiten bis zu 300 km/h erreichen und mit Originalfahrzeugen testen.»

Leider darf das die Sauber-Crew nicht mehr. **Die FIA hat die Nutzung der Windkanäle stark eingeschränkt.** «Wir dürfen nur noch mit 180 km/h fahren und, ausser an vier Tagen, nur mit 60-Prozent-Modellen», sagt der Profi. Der Aerodynamiker gehört mit seinem Team unverändert zu den wichtigsten Entscheidungsträgern von Sauber. Denn oftmals brachten Geniestreiche bei der Aerodynamik ein Team vorwärts, auch wenn diese damit die Grauzone ausloten: flexible Frontflügel, der Doppeldiffusor oder das umstrittene Anblasen des Diffusors im Leerlauf. Der in Neuseeland aufgewachsene Holländer arbeitet seit dreissig Jahren im Rennsport und tüftelt ständig an Innovationen. Toet: **«Ideen gibts schon. Die sind aber immer risikoreich und können für ein kleines Team schnell zum Bumerang werden.»**

> **«Der C31 ist mutiger und innovativer als sein Vorgänger.»** Willem Toet

Am 6. Februar enthüllte Sauber seinen C31. Ob dieser bahnbrechende Ideen beherbergt, will Hobby-Rennfahrer Toet (der englische Bergrennen auf einem Pilbeam-Openwheeler mit 700 PS bestreitet) nicht verraten. «Der C30 war eher konservativ. Mit dem C31 sind wir aggressiver und mutiger positioniert.» Klingt vielversprechend.

Seit 6. Februar enthüllt: Der neue C31 aus dem Hause Sauber.

Saison-Highlights FORMEL 1

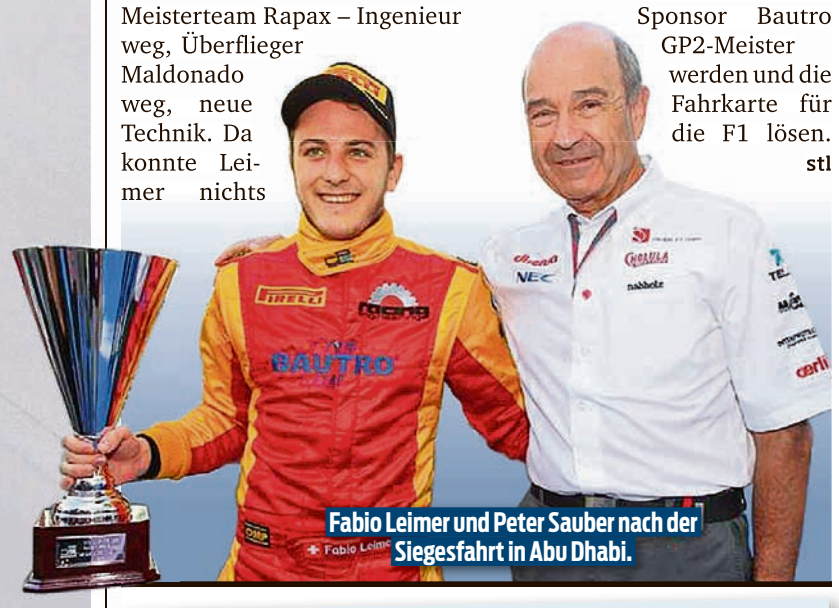
18.3.	Saisonauftakt Melbourne (Aus)
13.3.	Europastart Barcelona (E)
27.5.	Monaco (MC)
22.7.	Hockenheim (D)
9.9.	Monza (I)

Fabio Leimer will in die Formel 1

Super im Rennen

In seinem dritten Jahr in der GP2 Series gehört Fabio Leimer (22) zu den Favoriten. Auch in Sauber-F1-Tests überzeugte er.

Leimers Karriere ist von Höhen und Tiefen geprägt. Nach dem Gesamtsieg 2009 in der Formula Master das Debakel in der GP2. Zuerst bei Ocean Racing, später beim Meisterteam Rapax – Ingenieur weg, Überflieger Maldonado weg, neue Technik. Da konnte Leimer nichts reissen. Ende Saison kam die Wende: glanzvoller Sieg in Abu Dhabi. Zwei Tage später überzeugte er bei seinem ersten F1-Test im Sauber C30. Jetzt will er mit Racing Engineering und Sponsor Bautro GP2-Meister werden und die Fahrkarte für die F1 lösen. **stl**



Fabio Leimer und Peter Sauber nach der Siegesfahrt in Abu Dhabi.

Buemi bleibt Bulle

Buemi bleibt Red Bull-Ersatzpilot in der Formel 1.

Aigle VD – Sébastien Buemi (23) bleibt der F1 erhalten. Nach dem Rauswurf bei Toro Rosso wird er Testpilot bei Red Bull. Sollten Vettel oder Webber ausfallen, ist er am Drücker. Fit hält sich Buemi im Red Bull-Simulator. Rennpraxis sammelt er in Le Mans im Hybrid-LMP1 von Toyota.

Zweite F1-Chance bei Lotus-Renault

Romain Grosjean hat sich als amtierender GP2-Champion das F1-Ticket verdient.

Der schweizerisch-französische Doppelbürger Romain Grosjean ist wieder Stammfahrer in der Formel 1 – als Teamkollege von Kimi Räikkönen bei Lotus-Renault. Der 25-Jährige hat die letztjährigen Piloten Bruno Senna und Vitali Petrow ausgestochen, nun gehört er zum Team. Romain Grosjean ist schnell und beim Überholen kompromisslos. Das bewies er 2011 auch im keineswegs überragenden Team DAMS in der GP2 Serie. Mit fünf Laufsiegen wurde er souveräner Champion. Weniger ruhmreich waren seine Formel-1-Rennen 2009. Als Piquet-Ersatz, neben Überflieger Alonso und ohne Testfahrten, war er chancenlos. **stl**

GP2-Champion Romain Grosjean.

er Firmen im Rennsport-Zirkus

Schweizer Firmen. Im Jahr 2010 stieg die **UBS** mit Logos rund um alle Rennstrecken ein.

Die Verantwortlichen versprechen sich in Asien, Lateinamerika und im Mittleren Osten mehr Präsenz. Zudem nutzen sie das Engagement für Kundenanlässe. Auch die **Uhrenmarke Certina** nutzt die Dynamik der Formel 1. Das in 60 Ländern aktive Label strebt als Sauber-Sponsor ein sportlicheres Image an. Ähnliches gilt für **TAG Heuer** bei McLaren. Mit Jo Siffert schloss die Traditionsmarke 1969 gar einen der ersten Sponsoringverträge der Motorsport-Geschichte ab. Auch **Oris** (Williams-Sponsor) sowie **Hublot** (Formel-1-Zeitnehmer) und **Hanhart** als wiederauferstandener Hersteller von Sportuhren mischen im PS-Geschäft mit. Mit Erfolg: Der Motorsport hat zum Exportrekord der Schweizer Uhrenbranche von 2011 sicherlich mit beigetragen.

Philippe Gaydoul (l.) mit seinem Navyboot-Botschafter Michael Schumacher.

Auch andere Branchen setzen auf den Rennsport. Die **Emil Frey Gruppe** etwa rüstet das Sauber F1 Team mit einer Fahrzeugflotte aus. Im Gegenzug nutzt man die F1-Präsenz, um Kunden einen Blick hinter die Kulissen zu ermöglichen. **Nabholz** will sein Comeback als Kleidersponsor von Sauber forcieren. Die **Pilatus Flugzeugwerke AG** wiederum profitiert als Lieferant hochwertiger Composite-Teile an Sauber von der Formel 1. Und Chef Peter Sauber darf dafür mit einer speziell lackierten PC12 zu den Rennen fliegen.

Philippe Gaydoul ging für **Navyboot** und **JetSet** sogar eine Partnerschaft mit Ex-Weltmeister Michael Schumacher ein. Er ist jetzt auch Markenbotschafter und Designer. **Stefan Lüscher**

Fotos: S. Lüscher (1), J. Froidevaux (1), ZVG (6)

CHF 5'300.–
Kundenvorteil*

Der CORSA OPC NÜRBURGRING EDITION

GRÜNE HÖLLE. UNTER DER MOTORHAUBE.

In 6.8 Sekunden von 0 auf 100 km/h beschleunigen.

Jetzt Probe fahren. Mehr Infos unter 0848 900 111.**

www.opel.ch

*Preisbeispiel: Opel Corsa OPC «Nürburgring Edition» 1.6 Turbo ECOTEC® ab CHF 32'600.–, 155 kW (210 PS), 3-türig, 6-Gang manuell, Basispreis CHF 35'900.–, inkl. Gratisoptionen CHF 37'900.–, Kundenvorteil CHF 5'300.–, neuer Verkaufspreis CHF 32'600.–, 178 g/km CO_2-Ausstoss, Durchschnittsverbrauch 7.6 l/100 km, Energieeffizienzklasse F. Alle Preise inkl. MwSt. Der durchschnittliche CO_2-Ausstoss aller verkauften Neuwagen in der Schweiz beträgt 159 g/km. Kundenvorteil gültig bis 31.03.2012. Nicht kumulierbar mit anderen Marketing- und Verkaufsaktivitäten von General Motors Suisse SA. Bei den angegebenen Angeboten handelt es sich um unverbindliche Preisempfehlungen.
**Mo.–Fr.: 0.08 CHF/Min., Sa. u. So.: 0.04 CHF/Min.

OPEL
Wir leben Autos.

Nachwuchsserien Schweizer sind spitze

Traumziel Formel 1

Die Schweiz hat zwar keine Rennstrecke, aber viele talentierte Piloten. Und diese wollen wie Buemi und Sauber die Formel 1 erobern. In den Nachwuchsserien GP2, WSR und GP3 zeigen sie ihr Können. Wir beurteilen ihre Chancen.

Von Stefan Lüscher

Startschuss: An den Rennstrecken warten schon die sexy Boxen-Girls.

Saison-Highlights GP2, GP3 & WSR

11.–12.5.	Barcelona (E), GP2, GP3
25.–26.5.	Monaco (MC), GP2 & WSR
23.–24.6.	Valencia (E), GP2, GP3
30.6.–1.7.	Nürburgring (De), GP2, GP3
21.–22.7.	Hockenheim (De), GP2, GP3

Im Vorhof der Königsklasse F1

Amberg will in der World Series by Renault Karriere machen.

Zoel Amberg
Der 19-Jährige Innerschweizer ist startklar für grosse Ziele. Nach dem Gewinn der Schweizer Rennwagenmeisterschaft Formel Renault mit Jenzer Motorsport (2010) und einer Saison GP3 (2011) hat Amberg einen Vertrag für die World Series by Renault (3.5 V6, 480 PS, 628 kg) in der Tasche. Er fährt im spanischen Team von Töfflegende Sito Pons.

Chancen: Er ist jung, hat Talent und einen guten Überblick. Einzig an Erfahrung fehlt es ihm noch.

Simon Trummer Der 22-jährige Automechaniker aus Frutigen BE ist über Kart, Formel Renault, Formula Master und GP3 (bei Jenzer Motorsport und Arden) bereits in der zweithöchsten Motorsport-Klasse angekommen. Für 2012 konnte er im britischen Team Arden von der GP3 (Gesamtrang 18) ins F1-Vorzimmer GP2 (Renault 4.0 V8, 612 PS) wechseln.

Chancen: Im Training ist er oft der Schnellste, im Rennen etwas ungestüm. Doch sein Ehrgeiz ist gross.

Trummer hat bei Arden für die GP2 Series unterschrieben.

Die Aufsteiger ins Profilager

Nico Müller

Der Berner Oberländer mutierte vom Gymnasiasten zum Rennprofi. Nach dem Gewinn der Schweizer Rennwagen Meisterschaft wurde der 20-Jährige im ersten Jahr GP3 Gesamtdritter. Obwohl eine Steigerung im Vorjahr ausblieb (Rang 4), testete Müller in der GP2 und strebt nun den Aufstieg in die World Series by Renault an.

Chancen: Ein Strahlemann, der sich präsentieren kann – jung, selbstbewusst, schnell. Nur das Budget macht ihm Sorgen.

Christopher Zanella

Der Schaffhauser ist amtierender Vizemeister in der FIA Formel 2. Trotzdem arbeitet der 22-Jährige weiterhin als Polymechaniker – und weiss noch nicht, wie die Karriere weitergeht. Angefangen hat er mit Kart, Formel Renault und Formel 3. Jetzt sucht er Sponsoren und ein Cockpit in der WSR oder der Formel 2.

Chancen: Für sein Alter ziemlich abgebrüht und cool im Rennwagen. Braucht aber dringend Sponsoren und mehr Charisma.

Alex Fontana

Nach vielversprechenden Testfahrten will der 19-jährige Tessiner mit griechischen Wurzeln die FIA-Formel-2-Meisterschaft bestreiten. Fontana stieg zuerst vom Kart in die Formel BMW auf, dann in italienische Meisterschaften und in die Formel 3. Dank seiner Zielstrebigkeit wurde er 2011 Gesamtsieger der spanischen Formula 3.

Chancen: Schon im Kart fiel er auf. Bei einem GP3-Gastrennen holte er 2011 auf Anhieb Punkte. Die F2 dürfte ihm liegen.

Kevin Jörg

Auf der Strasse darf er noch lange nicht Auto fahren. Auf der Rennpiste hat der 16-jährige Gymnasiast aus Weesen SG bereits einige Pokale eingefahren, zuletzt als Sieger der Mediterranean Rookie Trophy in der Formula Abarth. Für 2012 steht nun die komplette italienische und europäische Formula Abarth mit dem Team Jenzer auf dem Programm.

Chancen: Grosses fahrerisches Talent, hat im BMW Talent Cup knapp eine Berufung ins Red Bull Junior Team verpasst.

Patric Niederhauser

2011 gewann Patric Niederhauser die italienische Formel Abarth Meisterschaft. Parallel dazu wurde er Vizemeister im Abarth Europacup. Nach dieser Reifeprüfung will der 20-Jährige aus Münsingen BE mit Jenzer Motorsport in die GP3 Series im Vorprogramm der Formel 1 aufsteigen. Jetzt fehlen nur noch Sponsoren.

Chancen: Hat vom Kart schnell den Umstieg in den Rennwagen geschafft. Vizemeister im ersten Formal-Abarth-Jahr 2010.

Yann Zimmer

Noch fehlt es zwar am Budget, sein neues französisches Management ist aber kräftig auf der Suche. Daher startet der 21-Jährige aus Yverdon VD auch wie Grosjean mit französischer Lizenz. Nach der Formel Renault Alps (2011 Vizemeister) sucht Zimmer Sponsoren und ein Team in der Populären World Series by Renault 3.5 V6.

Chancen: Seit dem Besuch der Rennfahrer-Academy in Le Mans beweist er grosses Können und Professionalität.

Ein Schweizer ist Dragster-Europameister

In 3,98 Sekunden auf 528 km/h

Urs Erbacher wurde 2011 zum 5. Mal Dragster-Europameister. Jetzt träumt der Baselbieter von einem Sieg in der Dragster-Heimat USA.

Superlativ: Die Reifen des 8000-PS-Monsters kleben wie Kaugummi.

Der Harley-Veredler und Dragster-Europameister Urs Erbacher (50) ist ein Besessener. Besessen von schierer Kraft und unvorstellbarer Beschleunigung. Erbacher: «Viertelmeilenrennen haben mich immer fasziniert. Während der Vorbereitung sind sie ein Teamsport – **im Rennen kommt es zum gnadenlosen Duell Mann gegen Mann.**» Da braucht es Erfahrung und extremes Reaktionsvermögen. Wenn man reagieren muss, ist meist alles zu spät. Motorexplosionen und Unfälle sind daher fast an der Tagesordnung, so Erbacher. Der Arlesheimer und sein Team Fat-Attack frönen ihrer Leidenschaft seit 1982. Inzwischen ist Erbacher der schnellste Mann Europas. **Seine Höllenmaschine beschleunigt schneller als ein Kampfjet: von 0 auf 100 km/h in 0,7 Sekunden!** Sein Rekord: In 3,98 Sekunden auf 528 km/h!

Wahnsinn: Der mit Raketentreibstoff befeuerte und mit einem V8-Zylinder bestückte Dragster entwickelt über 8000 PS und 150 Dezibel. **Das entspricht mehr als zehn Formel 1!** Während eines Viertelmeilenrennens (402 m) verfeuert er 80 Liter Nitromethan! Gebremst wird mit Bremsfallschirmen. 2012 will der FIA-Europameister seinen Traum wahr machen und auch im Dragster-Heimatland USA ein Rennen gewinnen.

Stefan Lüscher

Cool: Urs Erbacher ist fünffacher Dragster-Europameister.

Fotos: imago/Thomas Melzer (1), ZVG (10)

Mit Fitness-Guru Otmar Keller

Schwitzen für den Erfolg

Einst trimmte Trainer Otmar Keller die Alinghi-Crew. Nun profitieren Rennfahrer von seinem eigenwilligen Körpertuning.

Otmar Keller (r.) weist Töff-Profi Randy Krummenacher an, wie er auf der pneumatischen Beinpresse Kraft und Reaktion trainiert.

Sein Übername «Schinder-Otti» trifft auf den Mann nur halbwegs zu. Denn Fitness-Trainer Otmar Keller (45) ist zwar ein harter Hund – aber einer mit Herz, Charisma und viel Humor. «Im Kraftraum und in Ausdauertrainings gehe ich gezielt an die Grenzen», sagt der erfahrene Sport-Trainer. **«Für die Optimierung der Leistung sind aber Freude, Abwechslung und Regeneration ebenso wichtig.»** Deshalb führt Keller seine Kunden schon mal auf eine Schneeschuhtour und schliesst den Ausflug mit Wellnessen und Fondue ab.

Otmar Keller betreibt in Schindellegi SZ ein hochspezialisiertes Fitnessstudio. Seine Programme sind legendär. Rennprofis wie Fabio Leimer, Simon Trummer, Nico Müller und Randy Krummenacher werden von Keller betreut. **Zuvor war er Physiotherapeut und Trainer bei Swiss Ski, den Grasshoppers, beim Team Alinghi und der Fussball-Nati unter Köbi Kuhn.**

Balanceakt: Rumpf- und Nackentraining mit Helmgewichten.

Mit Motorsport befasst sich Otmar Keller seit über zehn Jahren. Für Le-Mans-Sieger Marcel Fässler entwickelte er sogar ein eigenes Programm. «Wer im Motorsport Erfolg haben will, braucht Ausdauer, Koordination, Muskelkraft und mentale Stärke», sagt der Profi. Gezieltes Feintuning bei Körper und Geist sei gesund – und darüber hinaus deutlich billiger als beim Auto. Keller: «Das gilt auch bei Amateuren.»

Stefan Lüscher

Trainieren wie die Profis

Was Profi-Rennfahrer in die Pole-Position bringt, hilft auch Amateuren. Sechs Punkte zum Erfolg.

Nackenmuskulatur: Das Nackentraining ist wichtig und schwierig. Keller setzt eine spezielle Nackenkraftmaschine ein. Gut sind auch spezielle Übungen mit einem Helm mit Gewichten.

Wichtig für Rennfahrer: Nackenmuskulatur.

Rumpfmuskulatur: Eine starke Rumpfmuskulatur erleichtert den optimalen Einsatz von Armen und Beinen – und verhindert Rückenbeschwerden durch Schläge im Fahrzeug.

Ausdauer: Sie ist unverzichtbare Basis für eine lange Konzentrationsfähigkeit. Die Grundkondition lässt sich durch verschiedenste Disziplinen wie Skilanglauf, Nordic Walking, Seekajak, Inline-Skating oder Klettern stärken.

Reaktionsvermögen: Lässt sich durch realistische Computerspiele mit Lenkrad und Pedalerie gut trainieren. Otmar Keller setzt dafür eine spezielle, mit Luftdruck gesteuerte Beinpresse ein – was gleichzeitig auch Krafttraining ist.

Perfekter Ausgleich: Kajakfahren.

Koordination: Um die Feinmotorik der Muskeln zu optimieren, empfiehlt Keller Krafttraining auf instabilen Ebenen: Jonglieren und Balanceübungen.

Regeneration: Das Training darf nie zur Qual werden. Deshalb sollte dieses möglichst vielfältig sein und spassige Elemente enthalten – samt Wellness, Massagen oder Magnetfeld-Therapien.

Fotos: Stefan Lüscher (3), Archiv Keller (1)

Anzeige

Das Angebot gilt für alle derzeit verfügbaren, zwischen dem 1. Februar und dem 31. März 2012 verkauften und immatrikulierten Fahrzeuge, nicht mit dem Flottenrabatt kumulierbar. Empfohlener Verkaufspreis. Das Angebot gilt für Privatkunden; nur bei den an der Aktion beteiligten Händlern. Citroën DS3 1.6 THP 207 6-Gang-Manuell Racing, Nettopreis Fr. 33'990.–; Verbrauch gesamt 6,4 l/100 km; CO_2- Emission 149 g/km; Treibstoffverbrauchskategorie D. Leasingzins 5,9 %, 49 Monatsraten zu Fr. 299.–, 10'000 km/Jahr, Restwert Fr. 14'035.–, erste Rate um 30 % erhöht. Effektiver Jahreszins 6,06 %. Unter Vorbehalt der Genehmigung durch Citroën Finance, Division der PSA Finance Suisse SA, Ostermundigen. Eine Kreditvergabe ist verboten, falls sie zur Überschuldung des Konsumenten führt. Vollkaskoversicherung obligatorisch. CO_2-Durchschnitt aller angebotenen Fahrzeugmodelle 159 g/km.

Bergrennen Power allein genügt nicht

Der Bemani-Mitsubishi Evo RS von Hans Schori leistet dank Turbo- und Kompressoraufladung rund 800 PS/800 Nm. In 2,3 Sekunden ist er auf 100.

Hier geht die Post ab

Stärker, schneller, verrückter. An Schweizer Bergrennen wird kräftig aufgerüstet. Schiere Kraft ist aber nicht alles.

Von Jürg Kaufmann

Beruflich kümmert sich Hans Schori (51) um die Postauto-Flotte des Kantons Nidwalden. Sein knallgelber Mitsubishi Evo RS aber hat nichts mit öffentlichem Verkehr zu tun, dieser ist kompromisslos zum Bergmonster umfunktioniert. **Seit 2008 macht der Innerschweizer in seinem Allrad-Geschoss (1080 kg) Jagd auf den nationalen Bergtourenwagen-Meistertitel.** In der vergangenen Saison ist die Rechnung prompt aufgegangen.

Schoris Rennlimousine wurde vom Tuner Bemani aus Beinwil am See AG entwickelt. Dank ausgeklügelter Zwangsbeatmung – mittels Turbolader und Kompressor (!) – ist sie auf rund 800 PS erstarkt und damit das stärkste Geschoss der Schweizer Bergszene – ja wohl sogar europaweit. Doch die vielen Pferde verlangen dem Fahrer viel Fahrkönnen ab. Die Kraft lässt sich spontan abrufen, dank Allradantrieb verpufft sie erst gar nicht zwischen Reifen und Fahrbahn. Die Folge: eine raketenhafte Beschleunigung und das auf holprigen und engen Strässchen der Schweizer Bergstrassen. Bis man dort schadlos Vollgas geben kann, brauchts viele Trainings und Geduld.

Hans Schori benötigte für seinen Erfolg denn auch etwas Zeit. Mittlerweile hält er den ehemaligen Dominatoren der Szene, «Raketen-Bruno» Ianniello und dessen Lancia Delta S4, aber regelmässig in Schach. In der kommenden Saison will «Bomben-Hans» seinen Titel bei den Tourenwagen verteidigen. Dafür hat er das Bergmonster über den Winter weiter aufgerüstet.

Dass schiere Kraft in den Bergrennen nicht ausreicht, musste im Vorjahr Florian Lachat erfahren. Er rüstete seinen Tatuus Honda Formel Master mit Turbomotor auf. Bei vollem Ladedruck ist zwar der Leistungsvorteil beträchtlich. Aber die sich schlagartig aufbauende Turbopower und der Hinterradantrieb machen es schwierig, das Potenzial tatsächlich auszuschöpfen. Darüber hinaus gibts wenig Strecken, die sich für Trainings eignen.

Im Allrad-Lancia (460 PS) wurde Bruno Ianniello zum Raketen-Bruno.

Publikumsliebling: Reto Meisels Ex-DTM-Mercedes 190 RM1 mit Formel-1-Motor (3,5-Liter-V8-Judd, 564 PS!).

Giftig: Turbomotor (1750 cm³, 500 PS) in Florian Lachats Tatuus Formel Master.

Fotos: Jürg Kaufmann (4), Jimmy Froidevaux (4), Gerry Born (1)

Saison-Highlights CH-BERGRENNEN

1.7.	Saisonauftakt Bergslalom, Reitnau AG
18.–19.8.	Superschneller EM-Lauf, Les Rangiers JU
25.–26.8.	Bergrennen, Oberhallau SH
8.–9.9.	Traditioneller Höhepunkt: das Gurnigel-Bergrennen, Rüti BE

Marcel Steiner ist unbestrittener Bergmeister der Rennsportwagen. Vater Heinz macht die Siegesfahrten erst möglich.

Marcel Steiners Siegesgeschoss: Der Osella-Zytek 3.0 V8 mit 475 PS.

Der Vater schraubt wacker mit

Oft wird der Rennsportvirus vom Vater auf den Sohn übertragen. Das ist auch bei Bergmeister Marcel Steiner (37) so. **Bereits als Dreikäsehoch durfte er dabei zuschauen, wie Vater Heinz erfolgreich im Schweizer Autosport mitmischte** – und zu einem der härtesten Widersacher des ehemaligen Bergkönigs Fredy Amweg wurde.

Nun weist Sohn Marcel die Konkurrenten in die Schranken. Den Durchbruch schaffte er am Steuer des Zweisitzers seines Vaters, eines Martini. Auch sonst stellt sich Papa ganz in den Dienst seines Sohnes. Die beiden sind im gemeinsamen Garagenbetrieb und auf dem Rennplatz längst ein eingespieltes Team.

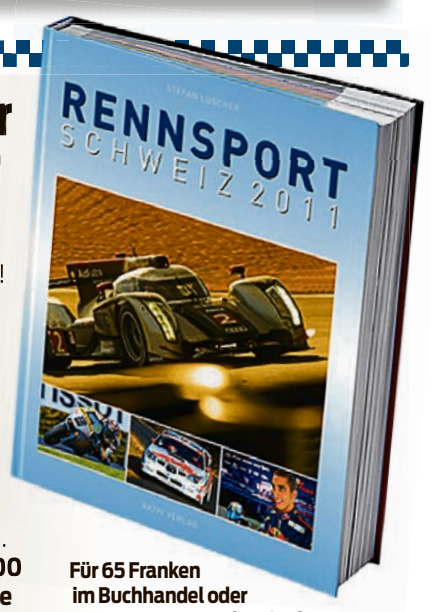
Über ein Jahrzehnt hielt das Duo den Martini in Schuss. Für ein neues Auto reichte das Geld nicht. Aus Budgetgründen setzte Marcel auch auf die Karte Bergrennen. Rasch wurde er zum Gipfelstürmer.

Dank einem grosszügigen Mäzen verfügt Marcel Steiner heute über Top-Material. **In seinem Osella-Zytek 3.0 V8 (440 PS, 575 kg) jagt er nicht nur Schweizer Bergrekorde.** Auch an Bergrennen in Deutschland geht Steiner als Top-Favorit ins Rennen. Sagen wirs doch: Fast keiner ist schneller. **Jürg Kaufmann**

Vater Heinz Steiner (r.) ist seinem Sohn Marcel mit Rat und Tat behilflich, den Osella-Zytek (475 PS) perfekt in Schwung zu halten.

Jahrbuch über die Schweizer Rennszene

Werden Sie Motorsport-Insider! Fachjournalist Stefan Lüscher präsentiert im Jahrbuch «Rennsport Schweiz» alle wichtigen Informationen, Hintergründe und Bilder aus allen nationalen Meisterschaften sowie internationalen Rennserien mit Schweizer Beteiligung aus der Saison 2011. **Auf 360 Seiten mit über 600 Bildern gibt es eine geballte Ladung Insiderwissen und Rennaction:** von Formel 1, Nachwuchsserien und CH-Meisterschaften bis zum Kart-Sport ist alles dabei. Auch der Schweizer Motorradsport kommt in der 28. Ausgabe zum Zug: vom Motocross bis zur MotoGP-Szene mit Lüthi & Co.



Für 65 Franken im Buchhandel oder www.rennsport-schweiz.ch

Rennkalender 2012

Alle internationalen und nationalen Renntermine von der Formel 1 bis zu den Slalom- und Markencups.

www.rennsport-schweiz.ch

Slalomrennen Für ambitionierte Einsteiger

Torjagd auf Asphalt

Autoslaloms sind in der Schweiz sehr populär. Hier können Anfänger gefahrlos Erfahrungen sammeln.

Von Jürg Kaufmann

Die Rennwagen brettern teilweise mit über 200 km/h über Flugplatzpisten.

Manche Rennfahrer rümpfen schon beim Gedanken an Slaloms die Nase, denn für diese sind Slaloms kein vollwertiger Automobilsport. Sicher fehlt der Disziplin der direkte Kampf Mann gegen Mann, und man benötigt weniger Risikobereitschaft als etwa in Bergrennen. Trotzdem ist die Schweizer Spezialität ein idealer Einstieg in die Rennsportszene.

Die Teilnahme ist einfach und günstig. Das Programm, inklusive An- und Rückreise, lässt sich an einem Tag abwickeln, und für die sogenannten LOC-Klassen reicht durchaus ein normales Alltagsauto. Mit einem tauglichen Sturzhelm im Gepäck kann man sich direkt auf dem Rennplatz einschreiben. **Ideal für alle, die auf einem abgesperrten Parcours Gas geben möchten, ohne mit dem Gesetz in Konflikt zu kommen.**

Wer Ambitionen hat, kann die Torjagd aber auf höherem Niveau fortsetzen. An nationalen Slaloms reicht die Fahrzeugpalette vom seriennahen kleinen Sportflitzer bis zum fast 500 PS starken Formel-3000-Boliden. Speziell auf Flugplatzpisten sind die Tore sehr zügig gesteckt, **die Schnellsten wedeln bisweilen mit über 200 km/h über den Asphalt.**

Martin Bürki ist Slalommeister 2011. Sein VW Polo hat 230 PS unter der Haube.

Der Slalomsport birgt also durchaus Action – für Aktive wie Zuschauer. Zudem ist er eine ausgezeichnete Schule. Hier können Anfänger ohne grössere Risiken die Grenzen von sich und ihrem Sportgerät ausloten und die richtige Linienwahl lernen: Bevor sie sich allenfalls auf Rundstrecken oder an Bergrennen wagen.

Infos über anfängertaugliche Slalomrennen finden Sie unter www.motorsport.ch.

Saison-Highlights SLALOMSPORT

28.–29.4.	Auftakt mit Demofahrten, Frauenfeld TG
4.–5.5.	Vollgas auf dem Flugplatz, Interlaken BE
9.–10.6.	Torlauf im Kasernenareal, Romont FR
6.–7.10.	Finale auf dem Tessiner Flugplatz Ambri TI

Internes Kräftemessen: Porsche organisiert für seine Kunden eigene Rennen.

Porsche Sports Cup Suisse

Tradition verpflichtet

Seit Jahren bietet Porsche seinen rennsportbegeisterten Schweizer Kunden eigens für sie organisierte Anlässe an. Für bescheidenere Fans gibts einen Slalom-Cup mit ein paar Läufen im Inland. Weit spannender sind jedoch die Rundstreckenrennen auf prestigeträchtigen ausländischen Circuits wie Imola, Le Castellet, Magny-Cours oder Mugello. Fast alle Porsche-Modelle können auf den Rundstrecken ihre Stärken ausspielen. Gute Idee: Damit nicht nur Piloten in den potenten GT2- oder GT3-Varianten des 911 Gewinnchancen haben, erfolgt die Wertung in zahlreichen Modell- und Leistungskategorien. Infos unter **www.porsche-clubs.ch.**

Markencups Für Hobby-Piloten

Mini, Suzuki, Abarth und Opel organisieren Meisterschaften für durchaus erschwingliche Autos. Einige der Cups umfassen neben Slaloms auch Sprints und Bergrennen.

Fahrspass für Amateure

Mini Challenge
www.minichallenge.ch

Mit ihren Cooper S können die Fahrer auch an Sprints und Bergrennen teilnehmen.

Obschon auf der Piste knallhart um Hundertstelsekunden gekämpft wird und Top-Klassierungen mitunter sogar mit Preisgeldern belohnt werden: Die meisten Teilnehmer der Markencups fahren aus purem Spass mit und wegen der kameradschaftlichen Stimmung an den Rennen. Was diese Klasse ebenfalls auszeichnet – **um Chancengleichheit herzustellen, müssen die Fahrer der meisten Markencups mit identisch präparierten Fahrzeugen und Einheitsreifen antreten.** Deshalb entscheidet vor allem fahrerisches Können über Sieg und Niederlagen, und Erfolge sind ein Leistungsausweis. Einzig Abarth verzichtet auf ein eng gefasstes Reglement und stellt bewusst den Plausch in den Vordergrund. Jürg Kaufmann

Suzuki Grand Prix
www.suzukiautomobile.ch

Bei den Slaloms und Sprints kommt erstmals der neue Suzuki Swift Sport mit 136 PS zum Einsatz.

Abarth Trofeo Slalom
www.abarthtrofeoslalom.ch

In der Plauschserie von Abarth sind sämtliche Modelle der italienischen Kultmarke willkommen.

Opel OPC Challenge
www.opc-challenge.ch

In diesem Jahr können wieder Kunden mit den schnellen Corsa OPC starten – zusammen mit Opel-Händlern.

Fotos: J. Kaufmann (6), ZVG (1)

Swiss Miss Simona De Silvestro

Heiss auf die IndyCar-Rennen

Neues Auto, neuer Motor, neuer Mut. Im dritten Jahr in der US-Rennserie IndyCar will Simona De Silvestro (23) den Erfolg.

Im Vorjahr erlebte Simona De Silvestro (23) in der US-Rennserie IndyCar Himmel und Hölle. Zum ersten Mal verfügte sie über neues, konkurrenzfähiges Material, dank Sponsor Entergy, dem zweitgrössten Energie-Riesen der USA. Damit trumpfte sie schon im ersten Rennen gross auf und fuhr als Vierte von Startplatz 17 haarscharf am Podest vorbei.

Dies sollte aber ihr bestes Resultat bleiben. **Beim Training zum Indy 500 verunglückte sie mit über 300 km/h.** Ihr Auto überschlug sich, ein Feuerball schockte Millionen TV-Zuschauer. Doch: Simona verbrannte sich «nur» die Hände und qualifizierte sich eine Woche später sogar für den Saisonhöhepunkt. «Es war richtig, schnell wieder ins Rennauto zu steigen», erinnert sich Simona De Silvestro: «Glück hat mir das aber keines gebracht. Letztlich war ich froh, als die Saison vorbei war.»

Für 2012 ist die schnelle Swiss Miss voller Optimismus. Mit dem komplett neuen Chassis von Dallara und dem Motor von Lotus erhofft sie sich beim Team Lotus HVM Racing Chancen auf Spitzenplätze. De Silvestro: «Ich bin stolz, dass ich die ersten offiziellen Tests mit dem neuen Lotus-Triebwerk fahren durfte. Das ist ein Privileg und die 870 Meilen haben mir extrem gut getan. Auch die Ingenieure waren richtig happy.»

Simonas Fazit: Das neue Aggregat (2,2-Liter-V6-Doppelturbo) scheint viel Potenzial zu haben. Jetzt ist sie wieder richtig heiss auf die neue Saison.

Stefan Lüscher

Simona De Silvestro durfte das neue Lotus-Triebwerk ausgiebig testen – und attestiert diesem viel Potenzial.

Saison-Highlights INDYCARS SERIES

25.3.	Saisonauftakt St. Petersburg
15.4.	Grand Prix Long Beach
27.5.	Indianapolis 500
3.6.	Detroit Belle Isle
15.9.	Saisonfinale Fontana

Wettbewerb

Ab nach Monza!

Hier riechts nach Gummi und Benzin: In unserem grossen Leser-Wettbewerb können Sie eine Reise nach Monza gewinnen – oder das Steuer übernehmen und selber Gas geben. Mitspielen lohnt sich!

Mit uns erleben Sie den Motorrennsport hautnah!

1. Preis VIP-Wochenende mit Chevrolet für zwei Personen zum WTCC-Auftakt in Monza am 10. und 11. März

Sie fahren ab Kloten ZH mit einem Chevrolet Cruze nach Italien. Im königlichen Park von Monza erleben sie die WTCC-Rennaction hautnah. Sie haben freien Zugang zur Chevrolet-Zone, lernen die Piloten Alain Menu, Yvan Muller sowie Rob Huff kennen, essen mit dem Team im nahe gelegenen Hotel und erleben eine Führung durch die Chevy-Boxen. Übernachtung im Doppelzimmer, alle Mahlzeiten und die Rückfahrt im Chevrolet Cruze nach Kloten sind im Preis inbegriffen. **Keyword: Motor 1**

2. Preis Exklusive Führung durch die heiligen Hallen des Sauber F1 Teams in Hinwil ZH

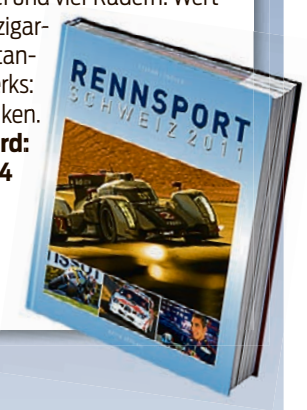
Ein Experte führt Sie und Ihre Begleitperson durch die Geburtsstätte des Sauber C31 – und durch die Welt der Formel 1. Als Krönung gibts ein Apéro im legendären Windkanal. **Keyword: Motor 2**

3. Preis Fahrtraining mit Wirz Motorsport by Fredy Barth auf der legendären Rennstrecke von Dijon (F)

Nehmen Sie auf der legendären Hochgeschwindigkeitspiste Dijon an einem eintägigen Fahrkurs mit viel freiem Fahren teil: in Ihrem eigenen Auto. An- und Abreise erfolgt individuell. **Keyword: Motor 3**

4.–8. Preis Je 1. Exemplar des Schweizer Jahrbuchs «Rennsport Schweiz»

Die fast druckfrische Ausgabe von «Rennsport Schweiz» macht Sie zum Insider. Auf insgesamt 360 Seiten finden Sie alles über den Schweizer Motorsport auf zwei und vier Rädern. Wert des einzigartigen Standardwerks: 65 Franken. **Keyword: Motor 4**



So machen Sie mit

Sie können wählen, für welchen Preis Sie sich bewerben wollen. Schicken Sie das entsprechende Keyword ins Rennen – mit etwas Glück gehört Ihnen der Hammerpreis. So funktionierts:
Per SMS: Senden Sie das Keyword Ihres Lieblingspreises gefolgt von Ihrem Namen und Ihrer Adresse an Zielnummer 530 (Fr. 1.50/SMS).

Falls Sie die Super-Reise nach Monza gewinnen wollen:
MOTOR 1 Hans Muster Musterstrasse 1 8000 Zürich
Per Telefon: Wählen Sie Telefonnummer 0901 560 006 (Fr. 1.50/Anruf und Anrufversuch v. Festnetz). Folgen Sie den Anweisungen ab Band.
Per WAP: Sie können chancengleich und ohne Zusatzkosten auch per WAP teilnehmen: http://m.vpch.ch/BLI12345 (gratis übers Handynetz).

Teilnahmeschluss

Montag, 20. Februar 2012, 23.59 Uhr.

Teilnahmebedingungen: Ringier-Mitarbeiter sind nicht teilnahmeberechtigt. Rechtsweg und Korrespondenz sind ausgeschlossen. Automatisierte Teilnahmen sind nicht gewinnberechtigt.

Fotos: Gerry Born (1), ZVG (5)

SUBARU
Confidence in Motion

BLACK BULL.

Viel Feuer für wenig Kohle: WRX STI 4x4, 300 PS, 407 Nm, ab Fr. 44’100.–.

Der Boxer mit Köpfchen. Mit der Power von 300 Pferden. Und Symmetrical AWD, der sie auf dem Boden hält. 2,5 Liter Turbo, DCCD, VDC, 6-Gang-Sportgetriebe und SI-Drive, der Ihnen die Wahl zwischen drei Fahrmodi – sparsam, sportlich, supersportlich – lässt. Heisser denn je. Und jetzt brandaktuell bei Ihrem Subaru-Vertreter. Wo es den Black Bull übrigens auch in White, Silver, Dark Grey, Blue und Red gibt. Zum absoluten Hammerpreis. Willkommen zur Probefahrt.

Energieeffizienz-Kategorie G, CO_2 243 g/km, Verbrauch gesamt 10,5 l/100 km. Durchschnitt aller verkaufter Neuwagenmodelle (markenübergreifend): 159 g/km.

WRX STI AWD Sport
Die Kraft, die Freude, die Herrlichkeit des STI zum nie da gewesenen Tiefpreis. 4- oder 5-türig. Fr. 44’100.–.

WRX STI AWD Active
Smart Entry, Push-Start-Engine-System, Audiosystem mit Navi und 10-Lautsprecher-System. 4- oder 5-türig. Fr. 52’100.–.

WRX STI AWD Luxury
18-Zoll-BBS-Leichtmetallräder, Nebellampen vorne, Recaro-Ledersitze. 4- oder 5-türig. Fr. 60’100.–.

www.subaru.ch SUBARU Schweiz AG, 5745 Safenwil, Tel. 062 788 89 00. Subaru-Vertreter: rund 200. www.multilease.ch

Unverbindliche Preisempfehlung netto, inkl. 8% MWSt.

«Hier feiern wir 1994 den Indy-500-Sieg. Das Bild zeigt (v. l.) meinen 2001 verstorbenen Partner Paul Morgan, Teamchef Roger Penske, mich und Sieger Al Unser jr. Ein absolutes Highlight meiner Karriere! Wir gewannen in Indy insgesamt 15 Mal, das erste Mal 1988. Der 1994 für Mercedes und Penske gebaute V8-Zweiventiler mit zentraler Nockenwelle hatte 1024 PS. Auf der Zielgeraden waren wir 412 km/h schnell.»

Mario Illien erzielte mit seinen Ilmor-Motoren über 350 Rennsiege.

Der Motoren-König

Mario Illien wurde 1949 in Chur geboren. Erst lernte er Maschinenzeichner, dann studierte er Maschinenbau. Am Anfang seiner Karriere baute er Diesel-Aggregate für Panzer. Danach ziehts ihn zum Motorsport, in die Formel 1 – er entwickelt den Ilmor-F1-Motor. Heute leitet Illien «Ilmor Engineering Limited» mit Sitz in Drixworth (GB) und beschäftigt ca. 150 Mitarbeiter. Zurzeit tüftelt die Firma an einem umweltfreundlichen Fünftakt-Motor. Auch privat liegt ihm Umwelttechnik am Herzen. Er hat sein Haus in Bäch SZ so optimiert, dass dessen Energieverbrauch auf ein Viertel reduziert wurde.

Bündner Pferdeflüsterer

PS-Guru Mario Illien (62) macht Männer zu Weltmeistern

Was für eine Karriere! Seit 30 Jahren baut Mario Illien erfolgreich Motoren für den Rennsport: Für BLICK öffnet er sein privates Fotoalbum.

Was macht eigentlich Motoren-Tüftler Mario Illien? Die Antwort: Der 62-Jährige mischt im Rennsport noch immer gross mit. Nach dem Verkauf seiner Motorenfirma Ilmor an Mercedes kauften Illien und Roger Penske die Namensrechte zurück, sie gründeten 2005 Ilmor Engineering Limited. Und das Auftragsgeschäft brummt. **Bis 2011 war er für Honda alleiniger Motorenausrüster der IndyCar Series.** Ausserdem entwickelte der Bündner die NASCAR-V8-Motoren von Dodge weiter. Produzierte parallel Schiffsmotoren für die Power Boot WM und Bootshersteller Master Craft. Derzeit konstruiert Illien mit seinen rund 150 Mitarbeitern ein IndyCar-Triebwerk für Chevrolet. Eine Herausforderung, denn das Reglement ist völlig neu. Illien: «2012 gibt es bei den IndyCars wieder drei Motoren-Hersteller. V6 statt V8-Motoren, Turbos statt Sauger, nur noch 2,2 Liter Hubraum und Ethanol 85 als Treibstoff.» **Stefan Lüscher**

«Hier war ich 34 – und mitten in der Formel 1. Damals entwickelte ich den Ford Cosworth DFY. Ein letztes Aufbäumen vor der Turbo-Ära. Wir erreichten 532 PS. Alboreto gewann im Tyrrell auf Anhieb das Rennen in Detroit.»

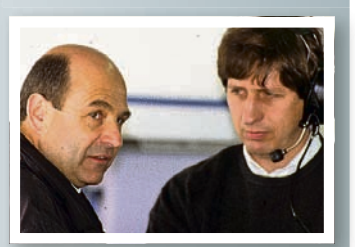
«Aktuell bauen wir IndyCar-Motoren für Chevrolet – eine Herausforderung!» Mario Illien

«Unser erster Indy-500-Sieg 1988 mit dem Team Penske – ein grossartiger Moment! Es war auch der erste Sieg für Chevrolet, mittlerweile sind daraus sieben geworden. Fahrer Rick Mears steht in der Mitte, rechts kniet Paul Morgan.»

«Mit unseren Bootsmotoren, auf Viper-V10-Basis, wurden wir zweimal P1-Weltmeister. Heute rüsten wir sämtliche Master-Craft-Jachten mit Ilmor-V8-Motoren aus. Kürzlich präsentierten wir den neuen 7,4-Liter-V8.»

«Mit Red-Bull-Konstrukteur Adrian Newey (53) arbeite ich seit 1987 zusammen. Er ist ein richtig guter Typ und als Aerodynamiker ein Ausnahmetalent. Ich habe ihm das Skifahren beigebracht.»

«Mario Andretti ist eine Legende. Von 1987 bis 1994 fuhr er mit unseren Chevy-Motoren und war immer sehr zufrieden. Auch beim letzten Sieg in Phoenix waren sie mit von der Partie: Ich auch.»



«1992 – das Premierenjahr mit Peter Sauber. Ohne Elektronikprobleme im ersten Rennen hätten wirs aufs Podest geschafft. Das Auto war gut, wir hatten jedoch wenig Potenzial für Entwicklungen.»

Mit Nico Müller war Jenzer Motorsport Dritter der GP3 Series.

Fotos: Stefan Lüscher (1), ZVG (10)

Jenzer schleift den Nachwuchs

8 Piloten in 3 Meisterschaften: Jenzer hat für junge Rennfahrer den richtigen Riecher.

Seit 1993 ist das Profiteam von Ex-Rennfahrer Andreas Jenzer (48) **die erste Adresse für Nachwuchspiloten aus dem In- und Ausland.** Zurzeit konzentriert sich die Truppe aus Lyss BE auf die GP3 Series und Formula Abarth. Der Teamchef ist stolz, dass beim Rookie-Test der Formel 1 Ende 2011 drei ehemalige Jenzer-Piloten erstmals F1-Luft schnupperten: Dani Clos, Oliver Turvey und der Schweizer Fabio Leimer. Auch der DTM-Star Bruno Spengler sowie Neel Jani, Rahel Frey und Ryan Sharp sind Ex-Jenzer-Piloten. Jenzer: «**Es ist immer ein Kampf, schnelle Junioren zu finden,** die für ihren Einsatz auch über das nötige Budget verfügen.» Für 2012 fix sind der Schweizer Kevin Jörg sowie Samin Gomez und Robert Visoiu. Kurz vor Vertragsunterzeichnung steht Jenzer mit den Schweizern Patric Niederhauser und Matheo Tuscher und mit dem Russen Maxim Zimin. **stl**

Talent: Auch Matheo Tuscher (15) fährt wahrscheinlich für Jenzer.

NEWS MOTORSPORT

Markus Bösiger will wieder an die Spitze

Truck-EM – Der Langenthaler Unternehmer Markus Bösiger (53) hängt nach einer etwas enttäuschenden Saison 2011 (Gesamtrang 6) eine weitere Saison in der Truck-EM an. Als Werkspilot von Renault (im Bild) fährt er im tschechischen Team MKR. Sein Ziel: besser sein als im Vorjahr. 2010 war Markus Bösiger bereits Vize-Europameister.

Ein Meister auf Abwegen

Rallye – Laurent Reuche (36) ziehts diese Saison auf Schotter. Nach seinem Titelgewinn in der Schweizer Rallyemeisterschaft 2011 plant der Ingenieur aus Neuenburg vier Einsätze in einem Peugeot S2000: im Rahmen der IRC, WRC, in Frankreich und im Wallis.

Maurer schickt zwei Russen ins Rennen

ETCC/Procar – Das Rennteam von Beat Maurer (49) setzt 2012 auf die aufgewertete Tourenwagen-EM (ETCC) und die deutsche ADAC Procar-Serie. Zum Einsatz kommen je zwei von Maurer selbst entwickelte Chevrolet Aveo 1600. Als Fahrer stehen die Russen Alexander Frolov und Vadim Meshcheriakov unter Vertrag.

Yannick Mettler startet für die Briten

Formel 3 Cup– Yannick Mettler (22), Formel Lista Vizemeister von 2010, startet diese Saison – nach einem harzigen Premierenjahr in der Formel 3 – mit dem britischen Team Performance Racing 2012 im deutschen ATS Formel 3 Cup.

Joel Camathias wieder im Cockpit

GT-Open – Nachdem der Tessiner Joel Camathias (31) dem Franzosen Soheil Ayari mit zwei Laufsiegen zum GT-Open-Titel verholfen hat, will der Meister von 2007 und 2009 nun wieder die komplette Saison bestreiten. Als Fahrzeug steht ein Ferrari 458 GT2 Italia des Teams JMB zur Verfügung.

Nachwuchsfahrer auf der Überholspur

Lotus Junior Driver – Der 17-jährige Jeffrey Schmidt aus Liestal BL wird offizieller Lotus Junior Driver. Der Vettel-Fan bestreitet mittlerweile seine zweite Saison in der Nachwuchsklasse ADAC Formel Master (VW-1.6-Liter, 145 PS). Neu startet Schmidt im deutschen Team Motopark.

Profitipps

Das bringt Sie an die Spitze!

Wie startet man erfolgreich zu einer Rennsportkarriere? Christina Surer und Martin Tomczyk sagen, worauf es ankommt.

«Im Kart hat alles angefangen»

«Ich wollte schon immer mein eigenes Ding durchziehen.»
Martin Tomczyk

Christina Surer (37) ist Rennfahrerin aus Leidenschaft, Model und Moderatorin. Ihr Verlobter Martin Tomczyk (30) ist amtierender DTM-Meister. Neu fährt er für BMW.

Fotos: Thomas Buchwalder (1), ZVG (5)

Von Stefan Lüscher

Christina Surer: Mein Vater war Motocross-Fahrer. Motorsport war deshalb für mich das Natürlichste der Welt. Und so wollte ich bereits als kleines Mädchen immer Kart fahren. Wann hast du angefangen?

Martin Tomczyk: Mit fünf. Damals fuhr ich in den Ferien Kart. Das war aber nicht so toll. Ich war extrem langsam, holte mir am Auspuff eine Verbrennung und weinte deshalb bitterlich. Dennoch machte es bei mir kurz danach klick.

CS: Voraussetzung für eine Rennsportkarriere ist das Motorsportvirus. Dazu braucht es Leute, die einem helfen, die Leidenschaft umzusetzen. Meine Idole waren Ayrton Senna und Michael Schumacher.

MT: Grosse Idole hatte ich nie. Ich wollte immer mein eigenes Ding durchziehen.

«Für den Speed musst du üben, üben, üben – bis dir die Arme abfallen.»
Christina Surer

CS: Na gut, ich suchte anfangs primär den Spass. Deshalb modelte ich parallel zu meiner Rennkarriere. Wenn man aber im Rennsport etwas erreichen will, muss man sich zu 100 Prozent darauf konzentrieren. So wie du.

MT: Ich wollte als junger Rennfahrer unbedingt in die Formel 1 oder in die DTM. Jetzt fahre ich bereits seit elf Jahren in der DTM und habe mit dem Gesamtsieg 2011 eines meiner grossen Ziele erreicht. Generell gilt: Für ganz an die Spitze braucht es eine gewisse Grundschnelligkeit. Und dazu wiederum viel Ehrgeiz und Leidenschaft.

CS: Aber auch eisernes Durchhaltevermögen, Geld oder Sponsoren und die richtigen Berater. Als ich 2001 nach einem Unfall im Kart mit gebrochenem Schulterblatt im Spital lag, war ich nah daran, aufzugeben. Nachdem es mir besser ging, wollte ich aber sofort wieder fahren.

MT: Auch ich hatte Höhen und Tiefen. Läufts jedoch rund, kann man unendlich viel Selbstvertrauen tanken.

CS: Das kenne ich. Im Vorjahr bin ich am Norisring als Letzte zum Seat Supercup gestartet – nach einem Jahr Rennpause. Im Ziel war ich Sechste. Einmal konnte ich ein Regenrennen trotz Startplatz 26 als Vierte beenden. Auch in der McLaren SLS GT-Trophy war es toll, mich gegen Gegner wie Mika Häkkinen oder Jean Alesi zu behaupten.

MT: Wichtig ist, Niederlagen schnell wegzustecken und sich immer neu zu motivieren.

CS: Und für den Speed musst du üben, üben, üben. In den Anfangsjahren drehte ich im Kart oft meine Runden, bis es dunkel wurde – und mir fast die Arme abfielen. Im Rennwagen kommt man nicht mehr derart oft zum Fahren. Aus Kosten- oder Reglementsgründen.

MT: Der Kartsport ist wichtig. Da beginnen fast alle Rennkarrieren. Denn dort kann man sich in jungen Jahren das nötige Rüstzeug zum Rennfahrer holen.

CS: Zu einem Rennfahrer gehört aber auch ein guter Umgang mit Menschen und mit den Medien. Man muss an sich glauben, sich gut vermarkten und hart an seiner Fitness arbeiten.

MT: Stimmt. Motorsport ist aber auch Teamsport. Zudem sollte der Fahrer technisches Knowhow entwickeln.

Autos für Sieger

Der Schritt kam überraschend: Martin Tomczyk wechselt nach elf Jahren bei Audi Motorsport zu BMW. Dem amtierenden DTM-Champion steht 2012 ein brandneues Fahrzeug zur Verfügung: Der **BMW DTM 2012** (Bild oben) basiert auf dem M3 der 3. Generation, gemäss Reglement verfügt er über ein Karbon-Einheitschassis und einen 4-Liter-V8 mit rund 480 PS. BMW war mit dem M3 bereits von 1987 bis 1992 in der DTM vertreten und feierte 40 Siege. Christina Surer pilotiert einen seriennahen **Seat Leon Supercopa** mit 300 Turbo-PS und einem sequenziellen 6-Gang-Getriebe.