

SPORT

Keiner bremst den Steiner

BERG-SM Mit dem Tagessieg in Les Paccots sicherte sich Marcel Steiner überlegen seinen ersten Schweizer-Meister-Titel. Bei den Tourenwagen endete das Rennen mit einem Eklat.

JÜRGEN KAUFMANN

Die kurze, aber ausgesprochen schnelle Piste von Les Paccots ist sicher kein idealer Austragungsort für das Meisterschaftsfinale. Bei etlichen Aktiven findet nämlich der Parcours wenig Anklang, und es figurieren denn auch nur 118 Autos (inkl. REG-Rennen) auf der Schlussrangliste. Wenigstens spielte das Wetter mit, und nicht zuletzt dank eines absoluten Minimums an Unterbrüchen verlief die Veranstaltung auf der Strecke vorbildlich.

KEIN MUSIKGEHÖR Nach seinem Missgeschick in Deutschland eine Woche zuvor wollte sich Marcel Steiner beim Schweizer Bergfinale keine Fehler leisten, und so ging er die für ihn neue Piste ungewohnt vorsichtig an. Der letztjährige Tagessieger Jean-Jacques Dufaux hingegen wollte es zum Abschluss seiner Karriere nochmals wissen und blieb bereits am Samstag nur wenig über dem eigenen Streckenrekord von 1'00,16. Beim abschliessenden Trainingslauf am Sonntagmorgen setzte allerdings Tiziano Riva mit 58,93 eine inoffizielle neue Bestmarke, und da auch Steiner sowie Dufaux

unter die Minutengrenze kamen, durfte man sich auf eine spannende Auseinandersetzung gefasst machen. Im ersten Wertungslauf schlug Routinier Dufaux zwar mit 58,64 prompt zurück, Riva büsste jedoch bloss neun Hundertstel ein. Mit einer tiefen 59er-Zeit wollte Steiner offensichtlich zuerst einen sicheren Lauf ins Trockene bringen. Er richtete nämlich sein Rennen nach eigenen Aussagen ganz auf Florian Lachat aus – von diesem drohte ihm allerdings an diesem Wochenende nie Gefahr.

Der Jurassier kam im Gegensatz zum Gurnigel hier nicht richtig in Fahrt und musste sogar Christian Balmer im klar schwächeren Tatuus-Renault den Vortritt lassen. Während Lachat mit der Technik und wohl auch mit sich selbst haderte, war der Berner Oberländer topmotiviert: «Dieser Parcours sagt mir zu, und mein Abflug vom Vorjahr bremst mich nicht, denn dieser ereignete sich ja im strömenden Regen.»

Im zweiten Durchgang legte dann der angehende Meister wie erwartet einen Zacken zu, und seinen 58,06 vermagte die Konkurrenz nichts mehr entgegenzusetzen. Riva bewahrte mit 58,49 trotz eines heftigen Schlenkers immer-



1 Marcel Steiner freut sich mit Freunden und Familie über den ersten Titelgewinn in der Schweiz. Foto: Menzicipics

hin die Führung. Der Tessiner machte sich aber keine Illusionen, dass Steiner im dritten Versuch nochmals zuschlagen würde, obschon er ihm im Scherz bat, ihm doch wenigstens diesen Tagessieg zu überlassen. Dafür hatte der ehrgeizige Steiner natürlich kein Musikgehör und machte mit fantastischen 57,98 die Sache endgültig klar. Nach mehreren Titeln in Deutschland gelang dem 35-jährigen Oberdiessbacher mit lauter Tagessiegen in den letzten sechs der neun Rennen der erste Meisterschaftstriumph in der Heimat.

BALMER VOR LACHAT Nachdem er im unteren Streckenteil erneut einen Fehler begangen hatte, konnte Riva den dritten Lauf abhaken. Weil aber bei Dufaux weder im zweiten noch im dritten Durchgang alles passte und er seine Zeit aus dem ersten Versuch jeweils klar ver-

fehlte, ging das Duell der beiden F3000-Piloten klar zugunsten des jüngeren Tessiners aus. Lachat war zwar im zweiten Lauf etwas schneller als Balmer und lag damit genau zeitgleich mit diesem auf Rang 4, im dritten Versuch warf er aber wegen Hydraulikproblemen das Handtuch. So hatte Balmer dank der besseren Zeit in Lauf 1 in der Endabrechnung bei den Zweitlern zum zweiten Mal nach Massongex die Nase vorn. In der Endabrechnung belegen Lachat und Riva die zwei weiteren SM-Podestränge.

ENDE MIT EKLAT Während die Titelvergabe bei den Rennwagen erwartungsgemäss verlief, war dies bei den Tourenwagen keineswegs der Fall. Einzig das Fernbleiben des chancenlosen Bruno Ianniello stellte kaum eine Überraschung dar. Das Ganze begann bei der Wagenabnahme, welche in der Gruppe N nur sie-



2 Stefano Comini (links) und Nicky Catsburg (rechts) bei den Renault World Series in Silverstone. 3 Albin Mächler (links) und Roger Schnellmann (rechts) bei den Renault World Series in Silverstone. 4 Albin Mächler (links) und Roger Schnellmann (rechts) bei den Renault World Series in Silverstone.

ben der neun gemeldeten Konkurrenten absolvierten, was definitiv halbe Punkte für Tabellenleader Toni Büeler bedeutete. Nach all dem, was schon im Vorfeld vorgefallen war, liessen gewisse Gegner offenbar keine Gelegenheit aus, dem Schwyzer den Titelgewinn so schwer als möglich zu machen. Auf der Piste sorgte Büeler allerdings gleich für klare Verhältnisse. Er war auch in Les Paccots eine Klasse für sich, und die 2'10,63 im dritten Rennlauf lagen um Welten unter dem bisherigen Kategorienrekord. Mit diesen 9,5 Zählern für den Gruppe-N-Sieg und den neuen Rekord schien ihm der Titel unabhängig von den Ergebnissen seiner Kontrahenten sicher. Am Ende der Veranstaltung setzte es allerdings einen Eklat ab, der all dies infrage stellt (siehe Kasten).

FALSCHETAKTIK Roger Schnellmann unterbot den eigenen Streckenrekord aus dem Vorjahr schon im ersten Rennlauf deutlich und hatte damit den zweiten SM-Endrang hinter Büeler auf Nummer Sicher. Im Bestreben, seinem Kollegen Albin Mächler noch die Bronzemedaille in der Meisterschaft zu ermöglichen, leistete er allerdings dem nur minimal langsameren BMW-Piloten in der Folge keinen Widerstand mehr. Prompt gingen die Zusatzpunkte für den Gruppe-A-Rekord an Mächler. Doch das taktische Manöver war für die Katz, denn aufgrund des besseren Ergebnisses beim EM-Lauf in Les Rangiers bleibt der punktgleiche Schori Gesamtdritter. In der Gruppe E1 setzte sich schliesslich trotz nicht kurierbarer Aussetzer im Teillastbereich Schoris Markenkollege René Laubscher durch. Der Mitsubishi-Pilot war allerdings nur knapp schneller als Valère Hulmann, der den weit schwächeren, aber auch viel leichteren Mazda 323 einmal mehr fliegen liess. Nur mit Mühe konnte auch Alain Pfefferlé im ebenfalls nie perfekt funktionierenden Porsche 935 Turbo den wie immer auf dem letzten Drücker fahrenden Christoph Zwalhen auf dem Achtventiler-Kadett in Schach halten. Trotz seines Startverzichts am Gurnigel stand übrigens Werner Rohr bereits vor einem weiteren klaren Sieg in Les Paccots als Gewinner der internen InterSwiss-Trophy fest.

HAT BÜELER DEN TITEL VERSPIELT?

FEHLVERHALTEN Nachdem dem zweiten Rennlauf nahmen die Technischen Kommissäre bei etlichen Fahrzeugen Gewichtskontrollen vor. Für Toni Büelers Mitsubishi Evo X registrierte die Radlastwaage von Auto Sport Schweiz (ASS) 1330 kg, und dieser um 40 kg unter der Angabe auf dem Homologationsblatt liegende Wert sorgte umgehend für eine Reaktion der Sportkommissäre. Auf Intervention des Piloten und von Fahrzeugbesitzer Schori wurde das Auto nach dem dritten Lauf nochmals gewogen, denn beide waren überzeugt, dass der Mitsubishi weit schwerer sei. Das Resultat war das gleiche, und so versuchte Büeler die Jury davon zu überzeugen, eine Vergleichsmessung auf einer normalen Waage in Châtel-St-Denis vorzunehmen. In der Vergangenheit hatte die Radlastwaage nämlich bisweilen auch



Messung des Autos am gleichen Abend. Als die Jury auf dieses Ansinnen nicht einging, sondern den Dingen den üblichen Lauf lassen wollte, rastete der genervte Büeler völlig aus, beschimpfte die Kommissäre in übler Form und bestieg dann den für die Nachkontrolle sichergestellten Evo X. Schori versuchte später zu retten, was zu retten war, und liess den Wagen noch in der Nacht von der Polizei in Stans wägen. Mit gegen 1500 kg für das leere Auto fiel das Ergebnis sogar eindeutiger aus als erwartet, und eine Berufung

hätte also sehr gute Chancen gehabt. Selbst wenn die Equipe die Berufung aufrecht erhalten sollte und diese angenommen würde, obschon das Beweisobjekt zwischenzeitlich nicht mehr unter der Kontrolle der Offiziellen war, hat Büeler den Titel, den er mit seinen Leistungen auf der Piste mehr als verdient hätte, mit seinem unentschuldbaren Ausraster mit hoher Wahrscheinlichkeit verspielt. Denn solch unsportliches Verhalten pflegt die Disziplinarkommission in der Regel hart zu sanktionieren. **JK**

POLIZEIKONTROLLE In der Folge gelang es Büeler schon vor Ort, die Gebühr von 4500 Franken aufzutreiben, und so forderte er eine

RESULTATE

LES PACCOTS
Bergrennen Châtel-St-Denis-Les Paccots, 9. und letzter Lauf zur Schweizer Bergmeisterschaft, Streckenlänge: 2,58 km; Klassement - 2 bestle von 3 Läufen (in Klammern die beste Laufzeit); komplette Rangliste unter www.eauriedeslions.ch
Gruppe SuperSerie bis 2000 cm³ (gestartet 2): 1. M. Scappozza, Renault Clio RS, 2:47,28 (1:23,62). **Gr./N/ISN bis 2000 (4):** 1. Lovey, Honda Civic, 2:31,78 (1:15,81); 2. Leibundgut, Honda Integra, 2:32,83 (1:16,39). **Bis 3000 (1):** 1. Droxler, BMW M3, 2:29,21 (1:14,47). **Wertungsausschluss, solo Klasse über 3000:** Büeler, Mitsubishi Evo X, 2:22,92 (1:10,62). **Gr./A/ISA bis 1600 (4):** 1. Maeder, 2:34,61 (1:17,20); 2. Schneider, beide Citroën Saxo VTS, 2:37,19 (1:18,42). **Bis 2000 (1):** 1. Mächler, BMW 320i, 2:24,41 (1:12,06). **Über 3000 (3):** 1. Schnellmann, Mitsubishi Evo VII, 2:26,57 (1:12,28); 2. Crétegnay, Ford Sierra Cosworth, 2:33,05 (1:16,47). **GT (1):** 1. Bühner, Porsche 997 GT3, 2:18,71 (1:08,75). **Gr. IS bis 1400 (2):** 1. Schöpfler, Audi 50, 2:27,55 (1:13,37). **Bis 1600 (5):** 1. Rohr, Toyota Corolla, 2:23,30 (1:11,34); 2. Quilley, VW Scirocco, 2:32,88 (1:16,43); 3. Bianchini, VW Golf, 2:34,81 (1:17,21). **Bis 2000 (2):** 1. Vallat, VW Golf, 2:23,56 (1:11,49). **Bis 2500 (1):** 1. Zwalhen, Opel Kadett C 8V, 2:18,05 (1:08,82). **Über 2500 (2):** 1. Pfefferlé, Porsche 935 Turbo, 2:15,13 (1:07,30). **Gr. E1 bis 1400 (1):** 1. Sprecher, Peugeot 106, 3:06,46 (1:33,00). **Bis 1600 (5):** 1. Wenger, Peugeot 106, 2:29,35 (1:16,62); 2. Bieri, VW Scirocco, 2:34,47 (1:16,57); 3. Bilger, VW Golf, 2:37,18 (1:18,31). **Bis 2000 (1):** 1. Steck, BMW M3, 2:19,90 (1:09,59); 2. Tenti, 2:25,40 (1:12,49); 3. Farina, beide VW Golf, 2:26,61 (1:13,22); 4. Pettinat, Peugeot 309 16V, 2:27,55 (1:13,71); 5. Magnin, Renault Clio RS, 2:28,63 (1:14,01). **Bis 2500 (3):** 1. Casset, Opel Kadett C, 2:37,24 (1:18,49). **Bis 3000 (5):** 1. Neff, BMW E30, 2:20,49 (1:10,20); 2. Millsson, BMW Compact, 2:24,23 (1:11,98). **Bis 3500 (7):** 1. Hümann, Mazda 323 GTX, 2:12,40 (1:06,06); 2. Hofmänner, Mitsubishi Evo X, 2:22,01 (1:10,98); 3. Halter, Mitsubishi Evo IX, 2:23,72 (1:11,59); 4. Wiedmer, Subaru Impreza GT, 2:29,38 (1:14,41). **Über 3500 (1):** 1. Chevuit, BMW 318 Turbo, 2:31,04 (1:24,54). **SM-Schlussland (grov.):** 1. Büeler, 115 Punkte; 2. Schnellmann, 113,5; 3. Schori, 107; 4. Mächler, 107,5; Crétegnay, 99; 6. Zwalhen, 98,5; 7. Pfefferlé, 94,5; 8. Ianniello, 93,5; 9. Droxler, 93; 10. Hulmann, 84,5.
Hist.-Fz. bis 2000 (3): 1. N. Scappozza, Renault Alpine A110, 2:41,19 (1:16,69). **Gr. E2-SH (1):** 1. Biaggi, Westfield-Mini, 2:32,38 (1:15,81). **E2-SS bis 1150 (3):** 1. Maurer, Jedi-Honda, 2:28,83 (1:14,17); 2. Grand, Funia Excess, 2:29,61 (1:14,61). **Bis 1300 (1):** 1. Revoz, Mygale-BMW, 2:20,32 (1:10,14). **Bis 1600 (1):** 1. Rey, Martini MK45-VW, 2:22,26 (1:13,15). **Bis 2000 (5):** 1. Balmer, Tatuus-Renault, 2:01,32 (1:00,47); 2. Lachat, Tatuus-Honda, 2:01,32 (1:00,39); 3. Volluz, Tatuus-F-Renault, 2:07,89 (1:03,91). **Über 2000 (4):** 1. Steiner, Dacia F430 212k, 1:56,04 (57,38); 2. Dufaux, Reynard 950-Cosworth, 1:57,22 (58,49); 3. Beutler, Martini MK69-BMW, 2:06,18 (1:03,09). **SM-Schlussland (neff.):** 1. Steiner, 120; 2. Lachat, 109; 3. Riva, 97; 4. Balmer, 92,5; Dufaux, 88; 6. Beutler, 73; 7. Volluz, 51,5; 8. Debrunner, 42,9; Gysin, 30,10; Planchant, 25,5.



Werner Rohr ist Sieger der InterSwiss-Trophy.

EIN SCHÖNES MEMORIAL

Tausende Zuschauer verfolgten das Retro-Bergrennen Ollon-Villars, bei dem es nicht um Bestzeiten ging, Stargast war Sébastien Buemi, im Bild mit Opa Georg Gachnang im Ceggia-Maserati und Papa Antoine (Fotos: ARC). Mehr in AR 39. **AR**



NEWS

Saubers 3. Mann

FORMEL 1 Sauber Motorsport hat GP3-Champion Esteban Gutiérrez für 2011 als Test- und Ersatzfahrer unter Vertrag genommen. Der 19-jährige Mexikaner ist bereits seit dieser Saison als «affiliated driver» bei allen technischen Besprechungen und an den Boxen dabei. Im November wird er im Anschluss an das GP-Finale in Abu Dhabi mit dem C29 testen. Erste F1-Erfahrung sammelte er im Dezember 2009 bei den Young Driver Days mit dem BMW-Sauber F1.09. **AR**

Bitterer Abschluss einer Ära

SCHWEIZ In Monza werden die letzten SAM-Titel vergeben. 2011 wird die Rundstreckenmeisterschaft nicht ausgeschrieben.

SCHWANENGESANG Mit den zwei Finalläufen in Monza geht am kommenden Wochenende eine Ära zu Ende. Angesichts der immer stärker rückläufigen Beteiligung hat die Sportbehörde nämlich beschlossen, die Schweizer Automobilmeisterschaft (SAM) in Zukunft nicht mehr auszuschreiben. Gingen vor Jahren bei unseren nationalen Rundstreckenrennen noch über 200 Teilnehmer an den Start, zählt man beim Finale im Rahmen eines deutschen AvD-Rennweekends gerade mal zwei Schweizer Felder. Bei den Tourenwagen treffen die aktuellen und die ehemaligen Cup-Clio sowie ein paar Einzelkämpfer aufeinander. Da die italienische Formula Light kurzfristig absagte, hat SAM-Organisator Kupferschmid aus finanziellen Gründen auch alle Rennwagen (Formel Lista, angereichert mit einigen Gloria-Einsitzern, und Formel Renault) in einem einzigen Feld zusammenfassen müssen.

Da Zoel Amberg in der Formel-Renault-Trophy bereits als Gewinner feststeht, verzichtet der junge Luzerner auf die Rennen in Monza und startet stattdessen am gleichen Wochenende in Vallelunga in der italienischen Formula Abarth. So werden Yann Zimmer sowie Bastien Borget in Abwesenheit des Jenzer-Teams um die Siege und Ehrenplätze kämpfen. Noch offen ist hingegen die Entscheidung um den Gesamtsieg in der Formel Lista. Neben Tabellenleader Michael Lamotte hat auch noch der Luzerner Yannick Mettler gewisse Chancen, falls es Jo Zellers amerikanischem Schützling in Monza nicht rundläuft.

Der letzte SAM-Titel wird auf jeden Fall an einen Ausländer (mit Schweizer Lizenz) gehen, nämlich an Lamotte oder an den Engländer Melville McKee. Nach seinen tollen Auftritten bei den WSR-Rennen von Hockenheim ist Frédéric Yerly mit 21 Punkten Vorsprung auf Verfolger Reto Wüst klarer Anwärter auf den Gewinn des offiziellen Renault-Markenpokals. Auch im Renault Classic Cup ist die Ausgangslage für Tabellenleader Marcel Wolf ähnlich komfortabel. **JK**

Der dritte Sieg

RENAULT Bei den Renault World Series in Silverstone feierte Stefano Comini seinen dritten Saisonsieg im Mégane Trophy Eurocup. Der Tessiner übernahm im Rennen 1 die Spitze nach einer Safety-Car-Phase und konnte diese nach dem Pflichtboxenstopp gegen den Tabellenführenden Nicky Catsburg behaupten. Den zweiten Lauf beendete er hinter dem Niederländer als Zweiter. In der Meisterschaft führt Catsburg vor dem Finale in Barcelona mit 131 Punkten vor Thiriet (F) mit 120 und Comini mit 99. **PW**

Debüt des Abruzzi

SPORTWAGEN Der amerikanische Sportwagenhersteller Panoz wird beim «Petit Le Mans» am 2. Oktober in Road Atlanta mit dem neuen Modell Abruzzi in der American Le Mans Series debütieren. Da das Auto noch nicht für die vorgesehene GT2-Klasse homologiert ist, wird er wie der Porsche GT3 Hybrid ausser Konkurrenz starten. Angetrieben wird der Abruzzi von einem 6,2-L-V8. Einer der Piloten beim ersten Teilsteinsetzung im Hinblick auf die Saison 2011 ist der Solothurner Benjamin Leuenberger, der schon 2003 mit dem LMP1-Roadster von Panoz in Le Mans fuhr. Verläuft die Premiere gut, will Panoz den Abruzzi auch zum Finale des Intercontinental Le Mans Cup nach Zhuhai (7. Nov.) senden und dort den Schweizer ans Steuer lassen. **PW**

Ende einer Formel

FORMEL BMW Mit Siegen von Robin Frijns (NL) und Jack Harvey (GB) endete im Vorprogramm des GP Italien in Monza die Formel BMW Europa 2010. Obwohl der 17-jährige Harvey die Tabelle ab dem ersten Rennen angeführt hatte, reichte dem 19-jährigen Holländer am Ende der dritte Platz. Christof von Grünigen als einziger Schweizer im Feld war im ersten Rennen auf dem Weg zum besten Saisonresultat, ehe er im Kampf um den dritten Rang von der Strecke gedrängt wurde. Eine Kollision beendete auch sein letztes Rennen. Die Formel BMW, welche GP-Piloten wie Ralf Schumacher, Vettel, Glock, Hülkenberg und Buemi hervorbrachte, wird durch einen Talent-Cup ersetzt. **PW**

Nächste Trainingstage

Wie üblich beschränkte Teilnehmerzahl
Dijon-Prenois / Montag, 27. 9. 2010
Anneau du Rhin / Montag, 11. 10. 2010
wirzmotorsport.ch / info@wirzmotorsport.ch