

Beim Barte des Comini!

INTERNATIONAL Als zweiter Schweizer nach Giorgio Mondini im Jahr 2004 im V6-Eurocup errang **Stefano Comini** einen Meistertitel im Rahmen der World Series by Renault. In Silverstone gewann der Tessiner, der wie Mondini auch die italienische Staatsbürgerschaft besitzt, beide Läufe zur Mégane-Eurotrophy. Mit neun Siegen und zehn Polepositions in zehn Rennen war Comini so überragend wie kein Fahrer vor ihm. Zwei Veranstaltungen vor Schluss sind dem 21-jährigen und dem Oregon-Team beide Titel sicher, worauf Comini noch auf dem Podium mit der Rasur des seit Saisonmitte aus Aberglauen nicht mehr geschnittenen Bartes begann. Der Genfer Fabien Thuner belegte die Ränge 5 und 4 und kann in der Meisterschaft realistisch gesehen noch Dritter oder Vierter werden. Nach **Romain Grosjean** in der GP2 Asia Series stellt dies den zweiten internationalen Titelgewinn eines Schweizer in der laufenden Saison dar. Grosjean kann am Wochenende im Rahmen des GP Belgien auch die europäische GP2-Serie dingfest machen. Nach zwei weiteren Laufsiegen in der Formula-Pilota-China-Serie in Schanghai (ähnlich der italienischen Formel Abarth) ist zudem auch der erst 14-jährige Romand **Mathéo Tuscher** auf dem besten Weg, in seiner ersten Automobilsport Saison gleich die Meistertitel zu erobern. **PW**



Indien wird schön

FORMEL 1 Bernie Ecclestone macht sich trotz der mühsam vorangehenden Bauarbeiten keine grossen Sorgen um den GP von Indien. «Es wird einer der schönsten Kurse in der Formel 1 und alles rechtzeitig fertig», urteilt der F1-Chef nach einem Besuch vor Ort. «Ich bin sehr zufrieden mit dem, was ich gesehen habe. Es wird hart gearbeitet, und die Fortschritte werden täglich überprüft.» Die Premiere auf der noch immer nicht fertiggestellten Strecke in der Nähe der Hauptstadt Neu-Delhi soll am 30. Oktober über die Bühne gehen. **AW**

Schumacher testet

DTM Kaum hat Michael Schumacher wissen lassen, er werde bis zum Ende seines Vertrages 2012 in der Formel 1 für Mercedes fahren, wird schon über seine Zukunft spekuliert. Dabei soll ein Wechsel des siebenmaligen Weltmeisters in die DTM keine Utopie sein. «Sag niemals nie – Michael ist voller Respekt, was die Leistungen der DTM-Piloten betrifft», sagte Mercedes-Motorsportchef Norbert Haug dazu. «Er wird sicher mal unser neues DTM-Coupé für 2012 testen. Über eine etwaige DTM-Zukunft reden wir – wenn überhaupt – dann, wenn Michael nicht mehr Formel 1 fahren will», sagte Haug, für den Schumachers Karriere-Ende in der Königsklasse derzeit nicht absehbar sei. **AW**

Steiner bleibt ungeschlagen

BERGRENNEN LES RANGIERS Die Schweizer blieben beim EM-Lauf im Jura nahezu unter sich, boten aber guten Sport.

JÜRGEN KAUFMANN

Viele grosse Namen hatten schon im Vorfeld ihren Verzicht bekanntgegeben (vgl. Vorschau von vergangener Woche), und da auch von den eingeschriebenen Ausländern einige bekannte Namen wie Vitek, Kramsky oder der slowenische EBM-Leader Prek nicht am Doubs auftauchten, konnte das traditionelle jurassische Bergrennen in diesem Jahr seinem Ruf als einer der wichtigsten Motorsportanlässe auf Schweizer Boden kaum gerecht werden. So war das Bergrennen St-Ursanne-Les Rangiers heuer in erster Linie ein SM-Lauf mit einigen Gästen aus dem benachbarten Frankreich sowie einer Handvoll Tourenwagenspezialisten aus Osteuropa. Es ist zu hoffen, dass die europäische Bergeliste aufgrund der bereits geplanten Massnahmen an der Strecke in Zukunft wieder mit von der Partie sein wird.

STEINERS RÄTSEL Erstmals in dieser Saison wurde Marcel Steiner im Training seiner Favoritenrolle nicht gerecht. Er hatte den Eindruck, an seinem Osella nicht die richtige Abstimmung und Übersetzung gefunden zu haben, blieb er doch bei seinem besten Versuch am Samstagabend mit 1'52,28 genau sieben Sekunden über Simone Faggiolis Streckenrekord, den der gegenwärtige EBM-Leader 2009 mit einem gleichen Auto aufgestellt hatte. Trainingsschnellster war der Franzose Fabien Frantz mit seinem 92er-Reynard F3000, und auch Joël Volluz, der sich auch auf dieser superschnellen Strecke sofort sehr gut zurecht fand, lag nur knapp hinter dem Berner.

Steiner spürte das Auto nicht richtig, wusste aber auch nicht, wo den Hebel ansetzen; «Schliesslich haben wir für Sonntag nur Details wie die Härte der Anschlagummis verändert. Dass das Problem in erster Linie bei mir selbst lag, zeigte sich dann im ersten Rennlauf. Am Osella passte plötzlich alles recht gut, und so lag ich mit 1'48,71 klar in Front. Um in die Nähe des Streckenrekords zu kommen, hätte ich aber bereits am Samstag unter die 1'50er-Grenze kommen müssen, ausserdem wurden im Verlauf des Tages auch die Temperaturen zu hoch.»

Am Sonntagmittag konnte sich der SM-Leader dann noch auf 1'48,02 verbessern, und dies reichte schliesslich locker zum fünften Tagessieg, wenn auch erstmals im Jahr 2011 ohne die zwei Zusatzpunkte für einen neuen Streckenrekord. Fabien Frantz, der hier auch schon deutlich schneller gefahren war, konnte sich nicht erklären, wieso er sich nach dem Training nicht zu steigern vermochte, und so musste der Routinier prompt Volluz auf einem vergleichbaren Monoposto den Vortritt lassen. Der junge Walliser kam als Einziger neben Steiner unter 1'50 min und war damit mehr als zufrieden: «Das war meine erste Erfahrung mit derart hohen Geschwindigkeiten.

Ich habe mir gegen Marcel nie Chancen ausgerechnet.»

LACHATS SCHRECK Florian Lachat hatte sich für sein Heimspiel viel vorgenommen, denn hier hoffte er die Kraft des Turbomotors erstmals ausspielen zu können. Dass der Lokalmatador nach Massongex erneut leer ausging, lag denn auch nicht am exotischen Triebwerk. Im zweiten Training brach der Tatuus im Rechtsknick in der Anfahrt zur Autobahnunterführung Grignon bei weit über 200 km/h unvermittelt aus. Zum Glück konnte der Bergmeister von 2009 den Boliden auf der dort breiten Strasse nach mehreren Drehern zum Stehen bringen, ohne etwas zu berühren. Die Ursache war unübersehbar: Der Heckflügel war eingeknickt.

Das dritte Training absolvierte Lachat quasi als Funktionstest mit dem Ersatzflügel, und danach gab er sich zuversichtlich: «Mit einem einzigen Trainingslauf werden ich morgen zwar nicht vorne mitstreifen können, aber ich habe noch grosse Reserven.» Am Sonntagmorgen war er allerdings mit 1'52,18 nur wesentlich schneller, und als ihm ein Beobachter von der Strecke mitteilte, der Heckflügel habe sich schon wieder übermässig verformt, brach er die risikoreiche Übung ab. Falls sich das Malheur vom Samstag im Geschlängel des mittleren Streckenteils wiederholte, war nämlich ein schwerer Unfall vorprogrammiert. Es wird sich zeigen müssen, ob die Jenzer-Truppe in den wenigen Tagen bis Oberhallau eine haltbare Lösung für den verbreiterten Heckflügel findet, denn dort sind die Geschwindigkeiten bzw. Abtriebskräfte genauso hoch wie in Les Rangiers.

RESULTATE

ST-URSANNE-LAS RANGIERS

5. Lauf zur Schweizer Bergmeisterschaft und 9. Lauf zur Berg-EM; Klassiment = 2 Beste von 3 Läufen (in Klammern beste Laufzeit); komplette Rangliste unter www.rangiers.ch; 21. August.

Tourenwagen
Gruppe SuperSerie, bis 2000 cm³ (gestartet 3): 1. Wicki, Honda Integra R, 5'09,07 (2'34,18); 2. Scapozza, Renault Clio, 5'23,51 (2'39,55); **SS-Competition (2):** 1. Mächler, BMW 1 M-Coupé, 4'48,39 (2'24,18). **Gr. N bis 1600 (3):** 1. Rérat, 5'28,00 (2'43,71); 2. Marchand, beide Citroën Saxo V15, 5'29,28 (2'44,47). **Über 3000 (5):** 1. Büeler, 4'39,27 (2'19,63); 2. Jerman (CZ), 4'44,42 (2'20,75); 3. Sajjara, (CZ), alle Mitsubishi Evo X, 4'47,91 (2'23,64). **GT (1):** 1. Bühner, Porsche 997 GT3, 4'30,31 (2'15,08). **Gr. A bis 1600 (1):** 1. Monod, Citroën C2, 5'09,63 (2'33,82). **Bis 2000 (2):** 1. Blahou (CZ), Alfa Romeo 147, 5'03,91 (2'31,86). **Über 3000 (5):** 1. Vojacek (CZ), 4'34,05 (2'16,14); 2. Schnellmann, beide Mitsubishi Evo VIII, 4'36,27 (2'17,88); 3. Dytko (PL), Mitsubishi Evo IX, 4'38,31 (2'19,00). **Gr. R2 bis 1600 (1):** 1. Drexler, Ford Fiesta R2, 5'08,58 (2'33,82). **Gr. ISN über 1600 (1):** 1. Leibundgut, Honda Integra R, 4'58,65 (2'29,17). **Gr. Interwiss (IS) bis 1600 (1):** 1. W. Rohr, 4'36,73 (2'18,31); 2. Lanz, beide Toyota Corolla, 4'49,72 (2'24,11); 3. Oulevey, VW Scirocco, 4'52,81 (2'26,26). **Bis 2000 (2):** 1. Houllimann, Peugeot 205, 4'40,07 (2'19,12). **Bis 2500 (5):** 1. Koch, Opel Kadett C 16V, 4'24,52 (2'11,70); 2. Pagagna, Lancia Delta S4, 4'27,84 (2'13,91); 3. Zwiahlen, Opel Kadett 28V, 4'28,26 (2'14,01). **Über 2500 (2):** 1. Comby, Porsche 930 Turbo, 5'14,46 (2'36,63). **Gr. R1 bis 1600 (3):** 1. Thoma, VW Polo, 4'59,91 (2'29,33); 2. Bächler, VW Lupo, 5'11,59 (2'34,58). **Bis 1600 (5):** 1. Bürki, VW Polo, 4'41,40 (2'20,22); 2. Wenger, Peugeot 106, 4'58,41 (2'28,80); 3. Mühlmann, Citroën Saxo, 5'06,89 (2'33,35). **Bis 2000 (2):** 1. Steck, BMW M3, 4'11,19 (2'01,19); 2. Rothberger, Opel Kadett C VTEC, 4'46,11 (2'22,16); 3. Engel, VW Golf, 4'47,93 (2'23,40); 4. Eicher, BMW 320i, 4'48,42 (2'32,81); 5. Grünig, Opel Kadett C, 4'51,34 (2'25,16); 6. Kochli, Honda Civic, 4'52,30 (2'26,03). **Bis 2500 (10):** 1. Chabod, Renault 5 Turbo, 4'37,93 (2'18,05); 2. Brechbühl, Honda Civic, 4'58,56 (2'29,11); 3. Bürki, BMW 325i, 5'02,23 (2'29,89). **Bis 3000 (6):** 1. Neff, BMW E30, 4'36,22 (2'17,24); 2. Le Gaco, Lancia Delta S4, 4'46,15 (2'21,59); 3. Favre, BMW E30, 4'50,59 (2'24,26). **Bis 3500 (8):** 1. Ianniello, Lancia Delta S4, 4'22,70 (2'11,14); 2. Nicolas, Ford Esc-



Seppi Koch hinterliess von allen Tourenwagenpiloten mit seinem bewährten Opel Kadett den besten Eindruck..

In der Zweiliterklasse setzte Julien Ducommun seinen Siegeszug fort. Mit zwei 1'57er-Zeiten fiel sein Einstand auch auf dieser Piste vielversprechend aus, allerdings ist nun sein Budget erschöpft, sodass er in Hallau nicht mehr mit von der Partie ist. Teamchef Roland Bossy meint denn auch: «Wenn er Geld auftri-

ert/RC, 4'25,95 (2'12,23); 3. Gerspacher (D), Lancia Delta S4, 4'33,54 (2'16,24); 4. Hofmänner, Mitsubishi Evo X, 4'45,54 (2'21,50). **Über 3500 (8):** 1. Schori, Mitsubishi Evo RS, 4'19,35 (2'09,51); 2. Wervier (F), Porsche 997 GT3, 4'19,75 (2'09,70); 3. Ruch, Maserati Trofeo, 4'53,74 (2'26,52). **SM-Stand nach 5 von 8 Läufen:** 1. Schori, 74 Punkte; 2. Ianniello, 69; 3. Pagagna, 66; 4. Schnellmann, 65; 5. Büeler, 64; 6. Nicolas, 62; 7. Mächler, 60; 8. Koch, 59; 9. Leibundgut, 53; 10. Gerspacher, 52. **Renault Classic Club (9):** 1. Leuenberger, 4'50,39 (2'24,72); 2. Borer, 4'50,61 (2'24,46); 3. Schaffner, 4'53,05 (2'25,95); 4. Krebs, 4'55,11 (2'26,90); 5. Spiess, 5'01,73 (2'30,56). **Cup-Stand nach 7 von 12 Rennen:** 1. Spiess, 98; 2. Schaffner, 97; 3. Leuenberger und Krebs, je 93; 5. Salzmann, 90; 6. Borer, 78. **Fz. Porsche Cup (2):** 1. Piffaretti, 997 GT3, 5'05,57 (2'30,46). **Hst. Fz. (1):** 1. Cretegnry, Ford Sierra Cosworth, 5'05,24 (2'32,38). **Rennsportwagen**
Gr. CN bis 2000 (5): 1. Nuguet (F), Osella PA21, 4'02,29 (2'00,57); 2. Berreux (F), Norma M20, 4'04,71 (2'01,94). **Gr. E2-SM bis 1600 (2):** 1. Ducommun, 3'54,96 (1'57,44); 2. Salomon, beide Tatuus-Honda, 3'58,84 (1'59,19); 3. Balmer, Tatuus-Renault, 3'59,82 (1'59,66); 4. Armonin (F), Martini Mk79 F3, 4'06,81 (2'02,54); 5. Weber, Dallara F302-Opel, 4'08,32 (2'03,48); 6. Revaz, Tatuus-Renault, 4'09,84 (2'04,64). **Bis 3000 (5):** 1. Steiner, Osella FA30 Zytec, 3'36,73 (1'48,02); 2. Volluz, Reynard 950-Cosworth, 3'39,74 (1'49,69); 3. Frantz (F), Reynard 920-Mugen, 3'43,29 (1'51,87); 4. Ritchen (F), Lola B99/51-Ford, 3'44,87 (1'52,37). **SM-Stand nach 5 Läufen:** 1. Steiner, 83; 2. Volluz, 55; 3. Müller, 50; 4. Ducommun, 48; 5. Balmer, 44; 6. Lachat, 41; 7. Revaz, 31; 8. Bergeurand, 22. **Challenge ASS nach 5 Rennen:** 1. Krebs, 64; 2. Leuenberger, 61; 3. Bürki, Schaffner und Spiess, je 60; 6. Borer, 57. **Berg-EM, Kat. 1 (nach 10 von 12 Läufen):** 1. Prek (SLO), 200; 2. Vojacek, 156; 3. Borkovic (SRB), 133; ferner: 9. Schnellmann (F), 101; 10. Vitek (CZ), 90; 11. Faggioli (I), 125; 2. Zeria (I), 93; 3. Plassa (D), 80,5; 4. Bormolini (I), 72; 5. Vitek (CZ), 69; 6. Steiner, 68. **Nächste SM-Läufe:** 27./28. Aug. in Oberhallau und 3./4. Sept. am Gurnigel.



Die internationale Konkurrenz war diesmal zu wenig stark für Marcel Steiner, der nur im Training zurück lag. Fotos: Jürg Kaufmann

ben kann, startet Julien noch am Gurnigel, sonst konzentrieren wir uns auf die nächste Saison. Eine stärkere Version des Honda-Triebwerks (wie Lachat im Vorjahr, Red.) ist schon unterwegs.»

Da er alle Aufhängungsteile sofort auftreiben konnte, gelang es Christian Balmer, seinen Tatuus-Renault nach dem Unfall in Massongex für Les Rangiers zu reparieren. Der Berner Oberländer ging sofort vehement ans Werk, unterbot mit 1'59,66 seine eigene Bestzeit und musste sich Jean-Marc Salomon in einem weiteren Formel Master nur knapp beugen. Deutlich unter die Zweiminuten-grenze kam schliesslich auch Steiners Teamkollege Urs Müller im Osella PA30. Nach dem Ausfall des favorisierten Franzosen Cyrille Frantz (Antriebswellen gerissen) entschied er die Kategorie der Sportwagen (E2-SC) für sich.

ZU ALT... Bei den Tourenwagen wirkten sich die hochsommerlichen Temperaturen primär auf Fahrzeuge mit Turbomotoren aus. Daher hatten diverse Piloten besonders im zweiten und dritten Wertungslauf den Eindruck, ihre Fahrzeuge würden nicht die volle Leistung erbringen, und bei den besonders potenten Allradlern bauten auch die Reifen rascher ab als üblich. So erzielte zwar Hans Schori auf seinem «Bergmonster» mit 2'09,51 die schnellste Tourenwagenszeit, geriet aber durch den schnellen Franzosen Nicolas Werwer und dessen Porsche 997 GT3 Cup ziemlich in Bedrängnis. Mit dem vierten Et-Saisonsieg baute der Innerschweizer die Tabellenführung in der Tourenwagen-SM leicht aus. Sein Verfolger Bruno Ianniello wurde zwar mit 2'11,14 als Bestzeit Dritter, meinte jedoch, dass sein Lancia Delta S4 selbst bei solchen Bedingungen eigentlich mindestens für eine 2'08er-Zeit gut sein müsste: «Ich werde wohl langsam zu alt, um so viel zu riskieren...»

Auch Seppi Koch und sein Opel Kadett C GT/E sind zwar nicht die Jüngsten, aber der Luzerner war wieder einmal bestens aufgelegt und realisierte mit dem über 300 PS starken 2,5-Liter am Sonntagmorgen eine Bombenzeit. Die 2'11,70 reichten schliesslich sogar zum IS-Gruppensieg vor David Pagagna in einem

der vier Lancia von Ianniello und Markenkollege Christoph Zwiahlen, dessen 16-Ventiler in Hallau endlich zum Einsatz kommen sollte. Alain Pfefferli stellte seine Porsche 935 Biturbo nach dem ersten Durchgang beiseite, nachdem sich im oberen Streckenteil der Ladedruck abgemeldet hatte.

An Toni Büelers Mitsubishi drehte der Motor während des gesamten Wochenendes viel harziger hoch als üblich. Zwar gelang es dem amtierenden Tourenwagenmeister trotzdem, die ausländischen EBM-Teilnehmer der Gruppe N mit ihren erstaunlich leichten Evo X in Schach zu halten, die Zusatzpunkte für

den Klassenrekord musste er aber trotz vollem Einsatz vergessen.

AUSLÄNDERSIEG Roger Schnellmann versündete in der Gruppe A das gleiche Kunststück, scheiterte aber schliesslich knapp am Tschechen Lukáš Vojáček: «Les Rangiers gefällt mir zwar, aber irgendwie habe ich bei dieser Pisten den Dreh noch nicht ganz raus.» Immerhin bleibt Schnellmann mit dem zweiten Platz SM-Vierter, während sein Schwyzer Kantonskollege Albin Mächler trotz neuerlicher Rekordfahrt mit dem 1er-BMW in der SuperSerie im Zwischenklassement immer weiter zurückfällt.

Der Streckenrekord ist fällig

VORSCHAU Volle Felder beim Bergrennen in Oberhallau.

SECHS JAHRE ALT Marcel Steiner hat es in unserem Interview in AR 31 angekündigt: Nicht nur will der 31-jährige Berner 2011 sämtliche Schweizer Bergrennen für sich entscheiden, sondern auch überall – ausser in Les Rangiers – den Streckenrekord unterbieten. Der nächste ist am Sonntag in Oberhallau fällig, wenn das Wetter Volluz einen weiteren Anwärter auf den Tagessieg, falls Steiner nicht seinen besten Tag hat. Es

Klettgau hält Eric Bergeurand seit 2005 mit 1'12,26, wobei sie ohne Absage eines dritten Rennlaufs wohl schon im Vorjahr von Steiner oder Lachat unterboten worden wäre.

Während Florian Lachats Start von den Untersuchungen und Massnahmen nach den Problemen in Les Rangiers abhängt (siehe Bericht), gibt es mit Joël Volluz einen weiteren Anwärter auf den Tagessieg, falls Steiner nicht seinen besten Tag hat. Es

hängt auf jeden Fall ganz vom jungen Walliser ab, ob Steiner im besten Fall schon am nächsten oder dann am übernächsten Sonntag am Gurnigel den Sack zumachen kann. Theoretisch wäre dies schon in Hallau möglich.

Bei den Tourenwagen ist Hans Schori mit seinem Mitsubishi-Bomber auf der Powerstrecke der Favorit. Mit rund 250 Teilnehmern erreicht der Verein Bergrennen Oberhallau wie im Vorjahr die Kapazitätsgrenze auf der Strecke und im Fahrerlager-Dorf. Einige Nennungen mussten sogar zurückgewiesen werden. Wie 2010 bereichern der attraktive deutsche KW-Gruppe-H- und der AvD-Sportwagen-Berg-Cup mit vielen Fahrern aus Deutschland und Österreich das Renngeschehen. Bereits am Samstag absolviert die Mini Challenge ihren zweiten von drei Läufen bei Bergrennen. Ansonsten stehen am Samstag ab 7.30 Uhr drei Trainingsläufe und am Sonntag ab der gleichen Zeit drei Rennläufe für alle anderen Kategorien auf dem Programm. **PW**



Ralf Kroll kommt mit dem Lehmann-Golf nach Hallau. Foto: AR



Knapper Clio-Classic-Sieg für Leuenberger.



Büeler schlug in der Gruppe N alle Ausländer.



Vojacek vereitelte Schnellmanns Heimsieg.

Vojáček ist übrigens der einzige EBM-Spitzenpilot, für den sich die Präsenz im Jura gelohnt hat, rückte er doch in der Kategorie 1 auf den zweiten Platz vor. Den Leader Aleš Prek wird er allerdings nicht mehr einholen, wenn dieser bei einem der verbleibenden Läufe nochmals einermassen punktet.

Auch Frédéric Leuenberger verbesserte mit einem knappen Sieg über Daniel Borer seine Situation im Renault-Classic-Cup. Der Baselbieter liegt nun bloss noch fünf bzw. vier Punkte hinter den Cupleadern Erwin Spiess und Thomas Schaffner, während Patrick Salzmann nach einem Überschlag leer ausging.

TV

SAMSTAG, 27. AUGUST
SF2, 13.55–15.05 UHR
GP Belgien in Spa, Qual. (live)
SPORT1, 17–18 UND 23–00 UHR
GP Belgien in Spa, Qual. (Aufz.)
SONNTAG, 28. AUGUST
SF2, 13.55–16 UHR
GP Belgien in Spa, Rennen (live)
EUROSPORT 2, 9–10 UHR
GP3 Spa (Rennen 1 Aufz., R2 live)
SPORT1, 22.30–23.15 UHR
GP Belgien in Spa, Rennen (Zus.)



27./28. August 2011
www.bergrennen-oberhallau.ch