

Chance genutzt

Tagessieger des Nationalen Automobil-Slalom in Frauenfeld wurde Jean-Claude Debrunner im Formel Renault. Er nutzte seine Chance als gefährlicher Aussenseiter.

PETER WYSS

Die ACS-Sektion Thurgau bot auf dem Militärgelände von Frauenfeld (Grosse Allmend) rund 8000 Zuschauern mit ihren beiden «Auto-Renntagen» guten Motorsport mit modernen und historischen Rennfahrzeugen.

Insgesamt traten rund 400 Fahrzeuge in neun Rennfeldern an. Das Gros der Teilnehmer machen zwar die vielen LOC-Fahrer in Klassen mit bis zu 30 Autos aus; aus Platzgründen ist es uns hier und auch bei der weiteren Berichterstattung über Slaloms unmöglich, darauf einzugehen, obwohl die Besten sehr gute Leistungen bieten. Zu wünschen wäre es, wenn sich mancher zum Übertritt aufs nationale Parkett bewegen liesse, wo es nun erstmals einen nationalen Meistertitel zu holen gibt. Denn trotz des SM-Prädikats sind erstaunlicherweise gerade die eigentlich kostengünstigen Klassen eher schlecht besetzt. Immerhin starteten deutlich mehr Fahrzeuge in den verschiedenen FIA-Klassen als in der Vergangenheit.

Kam, sah und siegte

Die erste Überraschung erlebten Romeo Grimaldi und René Laubscher, als sie erfuhren, dass ein Konkurrent in die ISN umgeteilt wurde und daher ein Auto zu wenig in der Gruppe N bis 2 Liter am Start war, um volle Punkte zu erhalten. Grimaldi, der 2003 in allen zehn Slaloms und vier Bergrennen ungeschlagen blieb und Cup-Zweiter wurde, musste gegen Laubscher in einem nahezu identischen Honda Civic Type-R gleich eine Niederlage einstecken. «Ich will, dass nicht nur Grimaldi immer gewinnt», kündigte Laubscher schon vor dem Start an.

Bei den seriennahen Wagen war einzig die SuperSerie bis 2 Liter voll besetzt, und hier war Stephan Zbinden im Honda Integra der Dominator. Im Vorjahr durch einen Skiunfall lange ausser Gefecht gesetzt, ist er nun einer der klaren Titelfavoriten. Noch etwas schneller war nur noch Gruppensieger Peter Eisenbart im Ford Escort Cosworth.



Ein erfolgreicher Einstand gelang Werner Wermelinger in der Renault Speed Trophy. Zwar hatte er nur zwei Konkurrenten, aber die waren ein Massstab. Nach der Disqualifikation im ersten Lauf musste sich Matthias Hedinger im zweiten nur um eine Hundertstelsekunde geschlagen geben.

Fragwürdiger Entscheid

Mit Schützenhilfe der Jury ist Dominique Chabod zu seinem «Zwanziger» gekommen. Jean-Philippe Martin hätte nämlich in die Gruppe E1 umgeteilt gehört, da sein Kadett einen 2,4-L-Motorblock aufweist, was in der InterSwiss nicht reglementskonform ist (nur für die Modelle Ascona und Manta). Alfred Rüfenachts Selbstdeklaration beim SM-Lauf in Dijon (AR 16) sollte als gutes Beispiel dienen.

Die Jury liess aber Gnade vor Recht walten und auch Giovanni Russo (der einen 2,4-L-Block für seinen 2-L-16V benützt) in der InterSwiss fahren. «Wie oft habe ich schon eine Meisterschaft verloren, weil es zu wenig Starter in meiner Klasse hatte?», fragte sich Fritz Erb zu Recht. Die NSK sollte sich dringend mit diesem Thema beschäftigen, wenn man nicht weiterhin der Willkür Vorschub leisten will. Mit einem Reglement wie in Deutschland (Gruppe H) liessen sich alle Spezialwagen besser unter einen Hut bringen.

Erb gewann auch mit Russo als Gegner souverän die Klasse und die Gruppe IS und war damit schnellster Tourenwagenpilot.



Viele Zuschauer verfolgten die Showeinlagen (o. l.) und das Rennengeschehen (Tagessieger Debrunner).

Nicht wenige wünschen dem Doyen im Schweizer Slalomsport in seinem 60. Lebensjahr diesen ersten offiziellen Meistertitel.

Unbelohnte Leistungen

Auch die Rennwagenpiloten sind mit den Entscheidungen «aus Bern» nicht zufrieden. Sie hatten erwartet, dass künftig das Scratchklassament in der Punktevergabe mitberücksichtigt werde, da die Klassen der Tagesschnellen oftmals nicht mit fünf Wagen besetzt sind. Fehlanzeige – sie fahren weiterhin für einen Pokal und einen warmen Händedruck.

Immerhin gabs in Frauenfeld von Sponsor Carex für den Schnellsten einen Scheck über 500 Franken. Diesen nahm Jean-Claude Debrunner dankend und verdient entgegen, zumal er aus

RESULTATE «AUTO-RENTAGE» FRAUENFELD

(Resultatauszug)

Slalom-Meisterschaft

SuperSerie bis 2000 cm³ (gestartet 6): 1. Zbinden, Honda Integra, 1'47,66; 2. Kuhn, Renault Clio, 1'49,84; 3. Knaus, Honda Integra, 1'50,78; 4. Wicki, Renault Clio, 1'51,04. **Bis 3500 cm³ (3):** 1. Eisenbart, Ford Escort Cosw., 1'46,94; 2. Betticher, Opel Astra Turbo, 1'52,09. **Gr. N bis 1600 cm³ (2):** 1. Müller, Citroën Saxo, 1'49,34; 2. Antonini, Peugeot 106, 1'50,35. **Bis 2000 cm³ (4):** 1. Laubscher, 1'45,27; 2. Grimaldi, beide Honda Civic, 1'48,75. **Gr. A bis 1600 cm³ (3):** 1. Maeder, Citroën Saxo, 1'47,75. **Gr. ST (1):** 1. Niklaus, Toyota Carina, 1'44,59. **Gr. ISN bis 1400 cm³ (4):** 1. Bühler, 1'58,62; 2. Rothenbühler, beide Peugeot 106, 1'59,83. **Bis 2000 cm³ (2):** 1. Janz, Renault Clio, 1'50,19. **Renault Clio Speed Trophy (3):** 1. Wermelinger, 1'44,41; 2. Hedinger, 1'44,42; 3. Ryf, 1'44,88. **Gr. N-GT (1):** 1. Bühler, Porsche 911 GT3, 1'43,61. **Gr. IS bis 1600**

cm³ (5): 1. Chariatte, VW Golf, 1'40,90; 2. Lanz, Toyota Corolla, 1'44,98; 3. Willener, VW Golf, 1'45,29. **Bis 2000 cm³ (11):** 1. Erb, 1'36,28; 2. Russo, 1'41,70; 3. Ehrbar, 1'45,21; 4. Marty, alle Opel Kadett, 1'45,38. **Bis 2500 cm³ (5):** 1. Chabod, Renault 5 Turbo, 1'38,43; 2. Bosshard, Opel Kadett, 1'39,66; 3. Planchamp, Renault 5 Turbo, 1'43,43. **ISA (1):** 1. Weyeneth, Renault, 1'56,33. **Gr. E1 bis 1600 cm³ (3):** 1. H. Wüthrich, Mini Cooper, 1'42,89; 2. Schmid, Suzuki Swift, 1'51,65. **Bis 2000 cm³ (6):** 1. Reichmuth, Opel Kadett, 1'46,44; 2. Osio, VW Golf, 1'52,48. **E2 bis 1600 cm³ (4):** 1. Waeber, PRM, 1'38,11. **Bis 2000 cm³ (7):** 1. J. Debrunner, Tatuus-Renault, 1'32,04; 2. Beutler, Renault F2, 1'34,97; 3. Eigenmann, Ralt RT34, 1'42,26. **Über 2000 cm³ (2):** 1. Dufaux, Reynard 91D-Judd, 1'32,89; 2. Ferrini, Lola-Zytek, 1'34,69. **Formel 3:** 1. H. Debrunner, Dallara 398-Opel, 1'34,29; 2. Gysin, Dallara F394-Opel, 1'34,40; 3. Felix, Dallara 397-Opel, 1'36,33.

British Sportscar Cup

Bis 1400 cm³ (3): 1. Kraus, Mini Cooper, 2'00,92. **Bis 1800 cm³ (2):** 1. Egold, Lotus 23, 1'52,99; 2. Portmann, Lotus Europa, 1'55,29. **Bis 2500 cm³ (5):** 1. Rüegg, Lotus Elan, 1'49,57; 2. Sturzenegger, Lotus Europa, 1'51,04. **Über 2500 cm³ (2):** 1. Kuschall, HS Cobra, 1'53,42; 2. Brem, 1'55,23. **Typ Seven (6):** 1. Guhl, 1'46,39; 2. Ruprecht, 1'47,15; 3. Sägger, 1'49,68. **Typ Elise, Kat. 1 (9):** 1. Michel, 1'46,03; 2. Wintsch, 1'48,94; 3. Fridrich, 1'52,30. **Kat. 2 (8):** 1. Weibel, 1'44,95; 2. Dünki, 1'47,97; 3. Hotz, 1'48,27; 4. Huber, 1'48,78. **Lotus Elise Swiss Trophy (LEST) Kl. A (6):** 1. A. Sieber, 1'47,55; 2. Denzer, 1'48,06; 3. Haener, 1'49,36. **Kl. C (3):** 1. Suhr, 1'46,36; 2. Arn, 1'54,94. **Opel Speedster Slalom Trophy Kl. 1 (2):** 1. Loiello, 1'55,72; 2. Moser, 2'00,67. **Klasse 2 (3):** 1. Morgeneegg, 1'48,68; 2. Pinti, 1'49,31. **Kl. 3 (2):** 1. F. Rüfenacht, 1'53,89; 2. Mäder, 1'54,60.

Lotus-Festival

Paradoxerweise litten der British Sportscar Cup (BSC) und die Lotus Elise Swiss Trophy (LEST) in Frauenfeld etwas unter Teilnehmermangel. Das hatte mit der Entscheidung der Organisatoren zu tun, aus Kapazitätsgründen Doppelstarts eines Fahrers in zwei Klassen nicht zuzulassen.

In der LEST war Reiner Suhr im Exige der Schnellste. Der Basler hatte gegen seine zwei Gegner leichteres Spiel wie Andreas Sieber gegen Gilbert Denzer und Peter Haener bei den Elise.

Im BSC zeigte Bruno Weibel mit zwei auf 0,01 s gleich schnellen Läufen und 3,02 s Vorsprung auf Ronaldo Dünki, wo im Lotus Elise das Limit ist. Auch Remo Michel liess den sieggewohnten Dino Wintsch in der Kategorie der Standard-Elise um fast 3 s hinter sich. Bei den Typ Seven behielt Fabian Guhl im Caterham trotz Torfehlers in Lauf 2 knapp die Oberhand über Urs Ruprecht im Lotus. Lotus-Doppelsiege gabs auch in den BSC-Klassen bis 1,8 und 2,5 Liter.

Die mit den Lotus verwandten Opel Speedster fuhren erstmals um eine vom Importeur in Biel ausgeschriebene Slalom-Trophy. Leider sind es in drei Klassen bisher nur je zwei bis drei Fahrer, aber mit dem ehemaligen Slalom-Cupsieger Jakob Morgeneegg in einem Auto mit Steinmetz-Kit und Fredy Rüfenacht jr. in einem seriennässigen Mietwagen aus dem Familienbetrieb siegten gut bekannte Namen. Pw

Mini Race Challenge: Ein guter Kurs für den Sieger

Starteten 2003 in Frauenfeld 21 Leute in der Mini Race Challenge, so stieg die Teilnehmerzahl im zweiten Jahr auf 33. Schnellster Mini-Pilot war wie im Vorjahr Beat Siegenthaler.

Seit dem Auftaktdoppellauf in Hockenheim (Slalom und freies Training) haben viele MRC-Teilnehmer einen Ausbildungskurs auf dem Anneau du Rhin absolviert, der jedem volle 20 Meisterschaftspunkte eintrug.

Scharfe Kontrollen

Im Elsass tauchte auch Norbert Sieber wieder auf, der mit einem Cooper den Titel in der Kategorie 1 verteidigen möchte. Sein Vorhaben, mit einem Cooper S eine Klasse aufzusteigen, machte er nicht wahr, um nicht gegen seine Kunden von der Garage Jakob AG anzutreten.



Urs Hintermayer holte bisher als Einziger vier Mal die volle Punktzahl.

In Frauenfeld musste er jedoch kurzfristig umdisponieren. Die MRC-Organisation kreuzte nämlich ohne Vorankündigung mit drei Technikern von BMW (Schweiz) in Dielsdorf auf, um sämtliche Autos einer eingehenden Kontrolle zu unterziehen.

Einziges Opfer war ausgerechnet Norbert Sieber, dessen Auto zwar absolut serienmässig ist, mit dem Aerodynamik-Kit aus dem Zubehörkatalog jedoch nicht in die Kategorie 1, sondern laut dem glasklaren Reglement in die Kategorie Tuning 1 gehörte.

Da Sieber dort trotz seiner Fahrkunst chancenlos gewesen wäre, liess er das Auto stehen und fuhr abwechselungsweise mit Richard Schöller auf dessen Cooper. Leidtragende war Susanna Burgmer, die ihr Comeback als Doppelstarterin mit Siebers Auto geplant hatte. Der Widnauer gab sich mit dem «Leihwagen» keine Blöße und gewann souverän vor Armin Saurer und Schöller. Beste von vier Damen war Kathrin Jakob mit einem Mini aus dem Hause ihres Vaters.

Knappe Entscheidung

Bei den seriennässigen Cooper S führte nach dem ersten Lauf Daniel Hauri mit über einer Sekunde Vorsprung auf Fredy Eckstein und Remo Friberg. Letzterer beging jedoch einen Torfehler, setzte danach alles auf eine Karte und gewann. Mit 1'53,22 legte er

eine Zeit in die Bahn, die nur von vier der elf Tuning-Piloten unterboten wurde! Hauri rutschte auf Platz 2 und Eckstein trotz Zeitverbesserung auf Rang 3 ab. Markus Hänni, Überraschungssieger des Slaloms in Hockenheim, kam mit dem Parcours nicht so gut zurecht und wurde Fünftler.

Bei den moderat getunten Mini lag Urs Hintermayer nach dem ersten Lauf mit fast 1,7 s Vorsprung voraus. Doch Beat Waber wusste nach eigenen Worten, wo und wie es schneller geht, machte es im zweiten Durchgang dementsprechend besser und kam bis auf eine Hundertstelsekunde an die Vorlage des Thurgauers heran. Hintermayer ist der einzige, der bisher ungeschlagen ist.

Der Tagessieger hiess wie im Vorjahr Beat Siegenthaler. Ihm gelang in beiden Rennläufen eine

MRC-RESULTATE

Kat. 1, Cooper/Serie (8): 1. N. Sieber, 1'56,16; 2. Saurer, 1'59,29; 3. Schöller, 1'59,88. **Kat. 2, Cooper S/Serie (14):** 1. Friberg, 1'53,22; 2. Hauri, 1'53,31; 3. Eckstein, 1'53,61; 4. R. Sieber, 1'55,73; 5. Hänni, 1'55,78; 6. Oberli, 1'55,99. **Kat. 3, Tuning 1 (5):** 1. Hintermayer, 1'52,65; 2. Waber, 1'52,66; 3. Borer, 1'55,50. **Kat. 4, Tuning 2 (6):** 1. Siegenthaler, 1'48,42; 2. Brunner, 1'50,66; 3. Kubli, 1'53,83; 4. Lienhard, 1'54,76.

Zeit von deutlich unter 1'50, und er gab damit Hockenheim-Sieger Ralph Brunner klar das Nachsehen. «Solche Kurse, mit schnellen und auch engen Passagen, liegen mir halt. Zudem wusste ich aus dem letzten Jahr, was hier geht», erklärte der Emmentaler. Eine klare Steigerung im Vergleich zum Debüt in Hockenheim gelang Peter Kubli mit Rang 3. Pw

ANZEIGE

Exklusiv
auf



YOKOHAMA
Hochleistungsreifen

