

Erinnerungen an grosse Zeiten

HIST. FORMEL-3-NATIONENCUP Ein Schweizer Team belegte bei der Neuauflage des Nations Cup, zu dessen Gewinn einst Clay Regazzoni zweimal beitrug, den dritten Rang.

Einst war die kleine Schweiz in der Formel 3 eine Grossmacht, als Leute wie Clay Regazzoni, Silvio Moser, Jürg Dubler und Roland Salomon am Lenkrad dieser Rennwagen mit 1000er-Motoren sass. Den 1966 ins Leben gerufenen Nationencup gewannen die Schweizer 1967 in der Besetzung Regazzoni/Moser vor Frankreich und Grossbritannien, und im Jahr darauf gelang Regazzoni, Dubler und Salomon die erfolgreiche Titelverteidigung. Aus diesem Länderkampf wurde mit der Zeit ein Europa-Cup und später die Europameisterschaft, in der die Eidgenossen aber nie mehr so stark auftraten wie Ende der Sechzigerjahre. Jene abenteuerliche Zeit schildert übrigens Jürg Dubler in einem lesenswerten Buch.

Von diesen kleinen Monoposti, die wegen ihrer kreischenden Motörchen von den Briten «screamer» genannt werden, gibt es immer noch eine ganze Menge. Vor elf Jahren schufen deren Besitzer zwar eine Historic F3 1000cc European Trophy, doch erst am ersten Oktober-Wochenende 2012 kam es auf dem französischen Circuit de Dijon-Prenois zu einer Neuauflage des Nations Cup nach ehemaligem Muster. Mit Grossbritannien A und B, Deutschland A und B sowie

Frankreich, Schweden, Monaco und der Schweiz waren immerhin acht Teams mit zwei oder drei Fahrern vertreten, die sechs Nationen repräsentierten.

SO EIN PECH Leider begann das Week-end für das Team Switzerland ziemlich unglücklich. Jürg Tobler drehte sich im ersten freien Training am Freitagmorgen am Ende der Zielgeraden beim Bremsen auf einer Öllache, verursacht durch einen kapitalen Motorschaden von einem vorausfahrenden Fahrzeug, und prallte anschliessend heftig in die Leitplanke. Tobler blieb zwar unverletzt, der Schaden an seinem Chevron B17 war aber an Ort und Stelle nicht zu beheben.

Besser lief es Louis Maulini, der sich bei seinem ersten Renneinsatz mit einem frisch revidierten Merlyn Mk10 rasch zurecht fand und im Qualifying am Samstagmorgen gleich die viertschnellste Zeit realisierte. Im Rennen am Nachmittag bei Sonnenschein konnte sich der bis in die 80er-Jahre in der Schweizer Formel 3 und 2004/05 auch in der Formel Renault erfolgreiche Romand sogar noch deutlich steigern. Nach einem spannenden Mehrkampf sicherte der Genfer in einem tollen Fotofinish den zweiten Platz hinter dem



Louis Maulini (l.) und Christoph Widmer legte Ehre für die Schweiz ein. Im Bild oben wird Roland Fischer von Forward, Derossi und Maulini gejagt.

Fotos: zVg

Britten Dean Forward auf einem Brabham BT21 und vor dem Deutschen Roland Fischer auf Tecno. Der als Koordinator für die Schweiz zuständige Christoph Widmer nahm das Rennen mit seinem Brabham BT18 als Zehnter in Angriff und kam nach 16 Runden als Elfter von 25 ins Ziel. Damit war auch er zufrieden, vermochte er sich doch gegenüber dem Vorjahr um drei Sekunden pro Runde zu steigern.

Am Sonntagmorgen regnete es bis kurz vor dem zweiten Rennen, sodass praktisch alle Fahrer mit Profireifen an den Start gingen. Nur der Sieger vom Vortag und Maulini, welche beide auf eine abtrocknende Piste hofften, wählten Slicks. Regenreifen erwiesen sich auf der feuchten Piste und bei den tiefen Temperaturen jedoch als die bessere Wahl. Das Rennen gestaltete sich wiederum sehr spannend mit vielen Positionswechseln, aber auch ein paar Drehern, Ausfällen und Autos im Kiesbett.

Als Sieger ging mit Jim Chapman auf einem Lotus 59 wieder ein Engländer hervor. Er hatte für seine Räder allerdings eine zu weiche und nicht zugelassene Gummimischung verwendet, weshalb er nicht für die European Trophy und den Nations Cup gewertet werden konnte. So rückte der Franzose François Derossi als

Erster nach, der mit seinem Chevron B17 zugleich den Gesamtsieg in der European Trophy eroberte. Louis Maulini klassierte sich nach dem Ausschluss von Chapman als Vierter, Christoph Widmer als Siebter.

EHRENVOLL Gespannt warteten danach alle auf die Wertung für den Nations Cup. Die mit eigenen Landsleuten unterbesetzten Teams Switzerland, Frankreich und Deutschland erhielten je einen Reservefahrer aus England; für die Schweizer übernahm Franck Lyons mit einem Brabham BT21 diese Aufgabe. Obwohl Lyons das Tempo von Maulini und Widmer nicht ganz mitgehen konnte, reichte es mit 64 Punkten zum dritten Rang in diesem neu aufgelegten Länderwettkampf hinter Grossbritannien A (Dean Forward, Jim Timms und Keith Messer) mit 71 und Frankreich mit 66 Punkten.

In der Historic F3 1000cc European Trophy kamen Roland Fischer und Dean Forward auf die Ehrenplätze hinter Champion Derossi. Mit neun teilweise guten Klassierungen in den Punkterängen der zehn Rennen endete Christoph Widmer auf dem fünften Meisterschaftsrang hinter dem Schweden Leif Bosson (Brabham BT28).

Dijon-Pechvogel Jürg Tobler hatte im ersten Lauf von Spa für einen Schweizer Triumph gesorgt und im zweiten Durchgang in Belgien für den zweiten Platz, was ihn mit den weiteren Punkten von der Veranstaltung in Croft (GB) auf den neunten Schlussrang brachte. Christoph Widmer ist überzeugt: «Mit Jürg hätten wir wohl den Nations Cup nach Hause geholt, denn letztes Jahr hatte er in Dijon einen Rennlauf gewonnen – schade!» Vielleicht klappt es ja 2013, wenn es zu einer Wiederholung kommt. **PW**

HANS PETER RETTET DEN DRITTEN EM-RANG

HIST. FORMEL 2 In Dijon ging auch die Europameisterschaft der historischen Formel 2 zu Ende. Hans Peter holte im ersten Lauf nach einer Boxendurchfahrtsstrafe just die noch nötigen zwei Punkte, um sich mit seinem Ralt RT1 den dritten EM-Rang in der Klasse C der 2-Liter-Rennwagen zu sichern. Anderntags musste der Luzerner das Rennen krankheitshalber wegen Atemproblemen aufgeben. Die letzten zwei Laufsiege gingen an Phil Harper (Ralt RT1) und Martin Stretton (March 742). Historic-Profi Stretton wurde auch Meister der Klasse C, der Gesamtsieg ging jedoch mit einem Pünktchen Vorsprung an seinen britischen Landsmann Tim Barrington auf einem Lola T240 aus der Klasse A der 1600er. Hier errang der Zürcher Luciano Arnold im Ex-Silvio-Moser-Brabham-BT36 hinter Barrington zweimal den zweiten Rang. **PW**

Saisonende mit Knalleffekt

LAMBORGHINI SUPER TROFEO Cédric Leimer gelang die erfolgreiche Titelverteidigung, geriet beim Finallauf aber an Landsmann Zaugg. Lambo-CEO Winkelmann präsentierte ein neues Auto.

Im Rahmen der Blancpain-Endurance-Serie, die das Audi-R8-Team Haase/Mies/Ortelli (D/D/MC) gewann, ging in Navarra auch die von der gleichen Uhrenmanufaktur unterstützte Lamborghini Super Trofeo zu Ende. Zu den Schnellsten der abgelaufenen Saison gehörten die Schweizer Cédric Leimer und Adrian Zaugg. Der Yverdoner sicherte sich zum zweiten Mal in Folge den Meistertitel, und der Berner mit südafrikanischen Wurzeln feierte in Spanien endlich seinen ersten Laufsieg.

Etlliche Male hatten technische Probleme oder Fehler seines italienischen Bonaldi-Teams den Vorwärtsdrang des im Qualifying und im Rennen vorne gelegenen Zaugg gebremst. Im ersten Rennen von

Navarra konnte der Lotzwiler die Poleposition endlich problemlos in einen Sieg ummünzen. Mit knapp zwei Sekunden Rückstand folgte der von Autovitesse Garage R. Affolter unterstützte Lamborghini mit Cédric Leimer und Julien Piguet (F), der den Romand seit der vorletzten Veranstaltung auf dem Nürburgring mit seinem Fahrkönnen unterstützt.

Da die nach dem Startunfall auf dem Nürburgring um 19 Punkte zurückliegenden Franzosen Enjalbert/Delhez wiederum Probleme bekundeten und bloss als Zehnter einliefen, war Leimer der zweite Meistertitel nach 2011 nicht mehr zu nehmen. Zwei Laufsiege in Silverstone und in der Eifel, ansonsten lauter zweite und dritte Plätze und

nur eine Klassierung ausserhalb der Podestränge zeugen vom Speed und von der Konstanz Leimers. Der Flecken im Reinheft passierte dann ausgerechnet im allerletzten Rennen im Zweikampf mit Landsmann Zaugg um den Sieg.

Leimer verfügte über das offenbar schnellere Auto als Zaugg, der ihn jedoch vom Start weg unter Druck setzte. Im Inflight kam es in der fünften Runde bei Zauggs Angriff auf den Leader zur Kollision, die für beide zum Aus führte. Der alte und neue Meister sah die Schuld bei Zaugg und verpasste ihm an den Boxen einen Klaps an den Helm. Die Mehrheit im Lamborghini-Lager sah die Schuld aber eher beim Waadtländer, der Glück hat, dass es nach Abschluss der



Der Bulle aus Porrentruy war wie 2012 der Stärkste.



Demofahrt des Gallardo Super Trofeo für 2013. Fotos: Werk

Meisterschaft nicht noch zu einem Disziplinarverfahren kommt. So kam das 2012 ebenfalls nur zweimal siegreiche Franzosen-Duo Enjalbert/Delhez mit elf Punkten Rückstand auf den zweiten Gesamtrang, während sich der beim Endlauf vom Zwift der

Schweizer profitierende Italiener Andrea Amici, der zuvor schon viermal siegte, mit dem dritten Schlussrang begnügen muss. Ihm wurden insgesamt drei Nuller zum Verhängnis.

NEUES AUTO Am Rande des Saisonfinales präsentierte

CEO Stephan Winkelmann himself das ab 2013 verwendete neue Auto auf der Basis des bestehenden Modells. Der neue Gallardo LP 570-4 Super Trofeo weist umfangreiche Überarbeitungen im Bereich der Aerodynamik auf, zu denen ein in zehn Positionen einstellbarer Heckflügel gehört. Die Massnahmen steigern die aerodynamische Effizienz im Vergleich zum bisherigen Modell um 20 Prozent. In der Konfiguration für geringen Abtrieb wird der Anpressdruck so um 128 kg gesteigert, während für hohen Abtrieb sogar ein um 160 kg höherer Anpressdruck erreicht werden kann. Auch die Bremsleistung konnte nochmals verbessert werden. Insbesondere durch eine verbesserte Kühlung der Bremsscheiben an der Vorderachse wurde die thermische Belastung um 50 % gesenkt. Ob damit die gute Teilnehmerzahl von durchschnittlich 20 Supersportwagen pro Rennen gehalten werden kann, wird sich zeigen. **PW**