



Sie lassen die schöne Zeit der Formel aufleben: Hans Peter im Ralt RT1 vor Richard Meins im March 762 und Franz Guggemos im ehemaligen Artos-March 762 von Herbert Müller. Foto: Jörg Kaufmann

Keine Frage des Alters

HISTORIC RACING 2010 Weder die Autos noch deren Fahrer aus der Schweiz wären zu alt, um im Ausland Erfolg zu sammeln. Allen voran der 68-jährige Bruno Huber.

PETER WYSS

Vor 35 Jahren errang Bruno Huber aus Hünikon mit seinem Eigenbau namens Mungo T13 den Schweizermeistertitel bei den Sportwagen und wechselte später in die nationale Formel 3, in der er 1995 den Titel in der Div. B gewann. In der abgelaufenen Saison eroberte der bald 69-jährige Zürcher mit seinem Argo JMI, den er 1977 neu gekauft und nie in andere Hände gegeben hat, den ADAC-Graf-Berghe-von-Trips-Pokal, die am längsten (seit 1982) bestehende Rennserie im historischen Motorsport in Deutschland. In neun der zehn Rennen in Hockenheim, Spa, Zolder und auf dem Nürburgring klassierte sich Huber in der vier bis fünf Wagen starken Klasse immer als Erster oder Zweiter. «Ich war selbst überrascht, als ich vom ADAC den Anruf erhielt, dass ich den Pokal gewonnen habe. Ich fahre aus Spass und habe mich nicht um Punkte gekümmert. Ich hatte halt auch Glück, nie auszufallen. Es hat sich gelohnt, dass ich im Winter einen alten Toyota-Motor mit neuen Teilen zusammengebaut habe.»

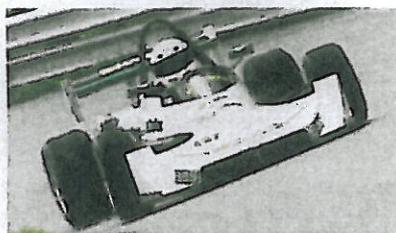
EIN PUNKT ENTSCIED Auf höherem Niveau geht es in den historischen FIA-Rennwagen-Meisterschaften zu. In der Lurani-Trophy für Formel Junior begann die Saison bei der Hockenheim Historic im April mit einem Schweizer Doppelsieg durch Christoph Burckhardt (Lotus 22) und Urs Eberhardt (Lotus 27). Nach zwei weiteren Gesamtsiegen in Spa und Dijon führte Burckhardt die Tabelle zusammen mit dem in der Klasse C startenden Amerikaner John Delane (Lotus 18) verlustpunktfrei an.

Aus beruflichen Gründen musste der Zürcher danach kurzfristig auf den Trip nach Brands Hatch verzichten und setzte die Siegesserie beim nächsten Start in Misano zunächst fort. Im zweiten Rennen rissen ihn dort Motorprobleme aus der Entscheidung, die bis zur vorletzten Veranstaltung in Zolder nicht zu eruieren waren. Erst der verzweifelte Austausch des Hauptstromschalters brachte das Übel zutage, offenbar sorgten Vibrationen für die nervenden Zündaussetzer.

Im französischen Nogaro kam es zum Showdown zwischen Burckhardt und Pierre Tonetti, mit einer waghalsigen



Heini Schneebeli und Jürg Hügli trieben den Porsche zu Langstreckenerfolgen. BRFoto



Mit seinem Argo JMI startete Bruno Huber auch beim Bergrennen Oberhallau. Foto: Menzjips



Schweizer Duell bei den Alfa-Klassikern: Angelo Scalia vor René Hadorn. Foto: Jörg Kaufmann

Aktion schlitterte der Italiener auf einer Ölspur am Schweizer vorbei und siegte somit knapp im Rennen und mit einem Punkt Vorsprung in der Meisterschaft der Topklasse E. «Mir war es wichtiger, das Auto heil ins Ziel zu bringen», rechtfertigt sich Burckhardt. 2011 nimmt der 31-jährige Vizedirektor eines Hotels in Luzern einen neuen Anlauf auf die Lurani-Trophy, die Delane vor Rabagliatti, Tonetti und ihm gewonnen hat: «Es wird schwierig, aber ich versuche es.»



Im Juniorenalter sind die Formel-Junior-Piloten nicht mehr: Marc Amez-Droz, Philipp Buhofer, Urs Müller, Christoph Burckhardt und Urs Eberhardt (v.l.). Foto: Jörg Kaufmann

Praktisch konkurrenzlos war dafür sein Vater Philippe mit dem BMW 328 in der historischen Berg-EM, in der er als Gesamtdritter in elf der zwölf Bergrennen punkte.

F2-SIEG IN MONZA Einen schweren Stand hatte Joaquin Folch in der Formel 1. Mit dem von Kumschick Racing eingesetzten Brabham BT49C aus der Sammlung von Ecclestone holte der Spanier im Vorjahr den Titel in der Topklasse C, heuer siegte er nur in Spa. Die Punkte reichten für Rang 3 in der Klasse und 6 insgesamt. Mit seinem wunderschönen Lotus 32 aus der legendären Tasman-Serie belegte Peter Studer zweite und dritte Klassenränge in der Meisterschaft der Historic Grand Prix Cars Association, was ihm den Vizemeistertitel einbrachte.

Knapp schrammte Hans Peter im Ralt RT1 am Schlusspodest der hart umkämpften Zweitelklasse in der Historic F2 Trophy vorbei, was dafür Walter Nef mit seinem March 712 als Dritter bei den 1600ern gelang. Highlight für Peter war der Laufsieg nach seiner ersten Poleposition in Monza. Die Trophy entschied der auch in der Formel 1 startende Japaner Katsu Kubota im March 712 vor den Briten Daryl Taylor (March 78B) und Peter Meyrick (March 782) für sich.

FORD-SETZUNG Weder richtig alt, noch neu sind die Formel-Ford-Rennwagen in der französischen Zetec-Trophy und die Crosslé in der Sports Car Challenge. In beiden Serien spielten die Schweizer Hauptrollen, wobei wir in AR45 speziell über die Crosslé-Trophy

berichteten. Zwar mussten unsere Zetec-Piloten am Ende dem Franzosen Manuel Beguinet den Vortritt lassen, doch belegten Jo Zosso, John Salmona und Vorjahresmeister François Jeanneret geschlossen die Plätze dahinter. Zusammen sicherten sie ihrem neu gegründeten Teamco-Eyra den Sieg im Klassement der Rennställe. Mit durchschnittlich 12 Autos war die Zetec-Trophy im zweiten Jahr deutlich besser besetzt als 2009.

International herausragende Einzelergebnisse waren die Siege von Bernard Thuner (Lola T70) und Jean-Marc Luco (Porsche 936) bei der Le Mans Classic im Juli, auf die wir in der grossen Reportage in AR29/30 eingegangen sind. Luco war auch der schnellste Schweizer in der Classic-Endurance-Serie. Grosse Freude herrschte auch bei Christian Traber (Brabham BT21) beim Histo-GP in Monaco, wo er im Feld der Formel 3 von 1964 bis 70 als Erster im Ziel war.

Auf dem Tourenwagensektor sind uns zwei gute Meisterschaftsergebnisse bekannt. Der Luzerner Angelo Scalia kam mit seinem Alfa Romeo 75 V6 in der Scuderia Alfa Classico, die in Dijon und Hockenheim auch im Rahmen zweier ASS-Weekends fuhr, auf den zweiten Gesamtrang. Und das Team Heini Schneebeli/Jürg Hügli pilotierte einen Porsche 911 ST 2.4 von 1969 im populären deutschen FHR-Langstreckencup zum Sieg in der Klasse der GT-Fahrzeuge von 1966 bis 1971 und zum dritten Gesamtrang der Perioden G und H. Für Schneebeli ein schöner Abschluss seiner Karriere, für Hügli der Ansporn für den Wechsel in einen historischen Rennwagen.