

auto sport

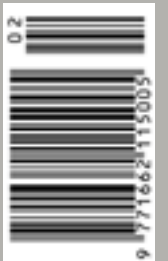
Das Schweizer Magazin für Automobil-Sport und Karting
Le magazine suisse pour le sport automobile et le karting



Rennen auf Schweizer Flugplatz
Courses sur un aérodrome suisse

Neue Gruppe R für den Rallyesport
Nouveau groupe R pour les rallyes

Porträt eines langjährigen Helfers
Portrait d'un fidèle commissaire





Bald beginnt die Bergsaison
La côte est pour bientôt Seite 12
page 12



Slalom – eine CH-Spezialität Seite 22
Slalom - une spécialité suisse page 22

Titelbild: Der Schweizer Bösiger wurde schliesslich doch noch Truck-Europameister.
Couverture: Le Suisse Bösiger a finalement été sacré Champion d'Europe en Truck Racing.

Inhalt

Editorial	3
Der schnellste Chauffeur der Schweiz	6
Neue Kategorien im Rallyesport	9
Die Läufe zur Bergmeisterschaft	12
Helfen ist sein Leben - Armin Jungi	16
Kartrennen in Lodrino	18
Sicherheitsitz für die Jüngsten	20
Slalom ist echter Rennsport	22
Weitere genehmigte Serien	25
Der NSK-Präsident nimmt Stellung	26
Haben wir zu viele Reglemente?	28

Sommaire

Editorial	3
Le chauffeur le plus rapide de Suisse	6
Nouvelles catégories en rallye	9
Les manches du championnat montagne	12
Aider est sa devise – Armin Jungi	16
Courses de Karting à Lodrino	18
Siège de sécurité pour les plus jeunes	20
Le slalom est une véritable compétition	22
Autres séries approuvées	25
Le Président de la CSN prend position	26
Avons-nous trop de règlements?	28



Der schnellste Chauffeur der Schweiz

Sollten Sie sich einmal über einen vor Ihnen herfahrenden Lkw genervt haben, mag es Ihnen ähnlich ergangen sein wie Markus Bösiger. Nur mit dem Unterschied, dass sich der Unternehmer aus Langenthal längst einen Sport daraus gemacht hat, andere Brummifahrer vor sich herzujagen. Allerdings wurde er selbst im vergangenen Jahr zum Gejagten. Bösiger fuhr erstmals einen Freightliner von Buggyra aus Tschechien, führte damit die FIA-Truck-Europameisterschaft ab dem ersten Rennen an und ward nicht mehr eingeholt.

Den ersten EM-Titel eines Schweizer musste sich der 50-jährige Oberaargauer aber nicht nur auf der Strecke, sondern am Ende der Saison auch noch am grünen Tisch erkämpfen. Zehn Wochen hatte

es gedauert, bis das oberste Motorsportgericht des Automobil-Weltverbandes seinen Titelgewinn bestätigte. Zwar war Bösiger bereits bei der Feier nach dem letzten Rennen in Jarama von der FIA-Beauftragten als Champion ausgezeichnet worden, doch das Team seines schärfsten Rivalen Antonio Albacete hatte Protest gegen die Verhängung einer 10-Sekunden-Strafe eingelegt. Diese hatte sich der spanische Lokalmatador wegen einer nach Ansicht der Rennleitung unfairen Attacke gegen Bösigers Buggyra-Teamkollegen David Vrsecky eingefangen. Der Titelverteidiger aus Spanien war so vom zweiten auf den dritten Platz gerutscht, und damit fehlten ihm auch die entscheidenden beiden Punkte zum Titel.

Vier Wochen später hob der spanische

Motorsportverband die gegen den eigenen Landsmann in Jarama verhängten Sanktionen wieder auf und hievte Albacete so kurzfristig auf den Thron. Bösiger schäumte vor Wut und zog das Urteil weiter: Nach sechs Wochen kippte die FIA in Paris den Spruch von Madrid abermals, und Markus Bösiger war damit unwiderruflich Europameister. Eine leidige Geschichte, die er und sein Team lehrt: „In Zukunft werden wir Protest einlegen, wenn uns etwas nicht passt, und nicht mehr darauf bauen, dass wir es auch so schaffen.“

Der umtriebige Geschäftsmann war im Vorjahr zusammen mit Urs Erbacher (Story im ASS-Magazin 1/08) einer der erfolgreichsten Schweizer Lizenznehmer und ist wie der Basler quasi ein Aussenseiter im Mo-



torsport. Drag und Truck Racing – zwei Disziplinen, die hierzulande ein Mauerblümchendasein fristen, aber in vielen anderen Ländern eine riesige Fangemeinde hinter sich haben. Diese Popularität ist Teil des Business, als welches Markus Bösiger den Truck-Sport versteht. Die Zuschauerzahlen, oft zwischen 100'000 und 200'000 Besucher liegend, locken auch Sponsoren an. „Truck Racing ist für mich daher eine der wenigen Meisterschaften, für die man das Budget aufreiben und die Kosten überschauen kann. Ein Hobby, mit dem man Geld verdienen kann, ist natürlich doppelt so gut.“

Auf den Geschmack gekommen ist Bösiger nach dem Niedergang der Seitenwagen-Weltmeisterschaft, an der er in den Neunzigerjahren teilnahm. „Im Truck Ra-

cing kann man bis ins fortgeschrittene Alter fahren, das ganze Umfeld entspricht den guten Seitenwagenzeiten. Es herrscht ein harter Konkurrenzkampf in einer familiären Atmosphäre.“

Familiär, wie Figura zeigt, geht es nicht immer zu. Dass Truck Racer deswegen eher Raubeine sind, lässt Bösiger aber nicht gelten. Wer hier bestehen will, müsse wie jeder andere Rennfahrer eine Grundschnelligkeit haben und viel technisches Verständnis aufbringen. „Es hat sehr viel mit Erfahrung zu tun. Man ist während des Fahrens ständig am Drehen irgendwelcher Knöpfe im Cockpit, denn wir haben weit über hundert Sensoren, welche uns Telemetriedaten liefern. Man muss wahnsinnig auf die Bremstemperaturen schauen. Es braucht enorm viel, um für

ein fünf Tonnen schweres Fahrzeug mit solch einem Drehmoment die richtige Balance zu finden und es dann schnell bewegen zu können.“

Mit einem herkömmlichen Lastwagen hat ein rund 1500 PS starker Race Truck nach Schätzung des schnellsten Schweizer Chauffeurs nur noch etwa 10 bis 15 Prozent gemeinsam. Nur die Bremsscheiben, der Motorblock und bis auf ein paar Teile das Getriebe seien serienmässig. „Wir verrichten sehr viel Entwicklungsarbeit, was auch den Herstellern zugute kommt“, betont Bösiger. Denken Sie also das nächste Mal daran: Im Truck vor Ihnen könnte Technik stecken, die im Rennsport erprobt worden ist. Und dürfte der Chauffeur schneller fahren – er würde es tun. Wie Markus Bösiger.