



DOMINANT Die drei Superstock-600-Piloten vom ASR-Team stehen in Dijon in der ersten Reihe. Lydia spendet ihrem Freund Dominik Plüss Schatten.



IM GESPRÄCH Teamchef Adi Schwegler und Pilot Lorenz Sennhauser.



DER PS-FLÜSTERER Elektronik-Spezialist Jakob Wipf (70).

Die letzten Asphalt-Cowboys

Das Aargauer ASR-Team fährt an der Spitze der Schweizer Meisterschaft

ANDREAS FRETZ, DIJON

Am letzten Samstag auf dem Circuit de Dijon-Prenois (Fr). Der neunte Lauf der Schweizer Superstock-1000-Meisterschaft steht auf dem Programm. Die Fahrer befinden sich auf der ersten Runde. Zwei von ihnen stürzen. Rote Flagge, Rennabbruch. Zweiter Versuch: Die beiden Führenden der Gesamtwertung fliegen in der Aufwärmrunde von der Strecke. Rote Flagge, Rennabbruch. Dritter Versuch: In der ersten Runde stürzt ein Fahrer schwer. Schlüsselbein- und Schulterbruch. Rote Flagge, Rennabbruch. Es ist 17 Uhr. In einer halben Stunde haben die französischen Streckenposten Feierabend. Und der ist ihnen heilig, da mögen die Fahrer noch so weit herkommen. Die Rennleitung entscheidet, beide Läufe am Sonntag durchzuführen. Selbst die Hartgesottenen sagen: «So etwas haben wir noch nie erlebt.»

So zufällig diese Zwischenfälle auch sein mögen, sie können als Sinnbild für den Zustand der Schweizer Meisterschaft gewertet werden. So erfahren die Teams in Dijon per Lautsprecherdurchsage, dass die letzten beiden Meisterschaftsläufe auf dem Slovakiaring ausfallen werden. Ein Ersatztermin wird gesucht, ob er gefunden wird, scheint

fraglich. Auch die nächste Saison steht in den Sternen. Organisator Heinz Rohrer hat ein länderübergreifendes Konzept in der Schublade, «denn finanziell lohnt sich auf dem Aufwand längst nicht mehr». Vielleicht waren die Rennen in Dijon die letzten ihrer Art.

Mit 295 Sachen ins Ziel

Das wäre zu bedauern, denn obwohl die Teilnehmerfelder der Meisterschaft rückläufig sind, brauchen die Schweizer Asphalt-Cowboys den internationalen Vergleich nicht zu scheuen. Auf dem Ungaroring und im tschechischen Most halten sie seit dieser Saison die offiziellen Streckenrekorde. Ganz vorne mischt das Aargauer Adi-Schwegler-Racing-Team (ASR) mit. In der Kategorie Superstock 600 belegen Pascal Nadalet (26), Chris Burri (21) und Dominik Plüss (30) die ersten drei Plätze der Gesamtwertung. Lorenz Sennhauser (32) liegt in der Superstock-1000-Meisterschaft auf Rang vier. In Dijon donnern die Schnellsten mit 295 km/h über die leicht ansteigende Start-Ziel-Gerade.

Das ASR-Team gilt als eines der professionellsten der Schweiz. Vier Werkfahrer zählen dazu. Das Kernteam umfasst sieben Personen. Einer von ihnen ist der 70-jährige Elektronik-Spezia-

list Jakob Wipf, von dem man sich in der Szene wahre Wunderdinge erzählt. «Der PS-Flüsterer vom Katzensee» wird er liebevoll genannt. Um seinen Hals baumeln ständig zwei Stoppuhren. Jürg Aschmann aus Hermetschwil-Staffeln ist der Koch. Doch der Kopf der Truppe ist Adi Schwegler aus Niederwil. Der 52-Jährige leidet seit bald vier Jahren an Polyarthrit, einer entzündlichen Erkrankung der Gelenke. Heute geht es ihm besser als auch schon, doch sein schleppender Gang lässt die Leiden erahnen.

Teamchef mit Charisma

Da Schwegler seiner früheren Tätigkeit als Transportunternehmer nicht mehr nachgehen kann und IV bezieht, hat er mehr Zeit für sein Team. Früher fuhr der gelernte Landmaschinenmechaniker selbst Rennen, seit 1999 ist er als Betreuer und Teamchef im Motorradsport tätig. Lorenz Sennhauser, der seit fünf Jahren für das ASR-Team fährt, beschreibt Schwegler als Person mit Charisma. «Einer, der laut werden kann, wenn er laut werden muss. Und einer, der zuhören kann, wenn jemand etwas zu sagen hat.»

Im Gespräch mit seinen Fahrern ist Schwegler besonnen und

verliert auch nicht die Ruhe, wenn er während des Auslöffeln der Mittagssuppe mit technischen Fragen gelöchert wird. Geht es aber um die Rolle der Funktionäre im Verband Federation Moto Schweiz, hebt der sonst so Besonnene seine Stimme. Er spricht von Funktionären ohne Rennblut. Das Reglement sei eine Katastrophe. Es sei kein Wunder, dass sich immer mehr Fahrer zurückziehen. Auch Pascal Nadalet und Dominik Plüss hören am Ende der Saison auf.

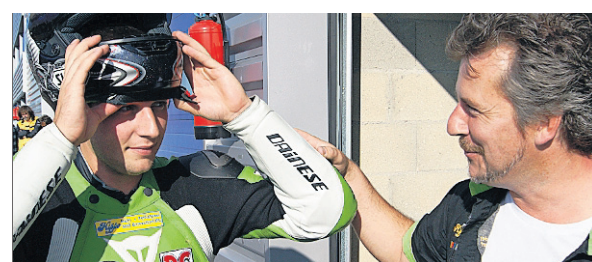
Minarette und Rundstrecken

Dass in der Schweiz keine Rundstreckenrennen erlaubt sind, bedauert Schwegler. «Es muss ja nicht gleich eine Formel-1-Strecke sein.» Unzählige Motorsport-Meisterschaften müssen wegen des Verbots im Ausland ausgetragen werden. «Das ist der wahre ökologische Unsinn», sagt Schwegler. In Dijon sammelte SVP-Nationalrat Walter Wobmann, Co-Präsident des Initiativkomitees «Gegen den Bau von Minaretten», Unterschriften für eine «Petition zur Aufhebung des Rundstreckenrennverbots». Gegen Minarette, für Rundstreckenrennen, jeder mag darüber denken, wie er will. Im Motorenlärm von Dijon stiess Wobmanns Petition auf viel Gehör.



ABGEBRANNT Ein Unfall kostet schnell mehrere 10000 Franken.

Mentales für Machos



Nach einem schweren Rennunfall 2008 suchte der Othmarsinger Marcel Beglinger die Hilfe von Mentaltrainer Beat Limacher (im Bild). «Ein untypischer Vorgang im machohaften Rennsport», sagt Limacher. Doch das Training trug Früchte. «Automatismen spielen eine wichtige Rolle. Das Programm startet mit dem Aufsetzen des Helms», sagt Limacher.

2009 wurde der Superstock-1000-Pilot Fünfter der Schweizer Meisterschaft. Danach gab der Geschäftsführer aus beruflichen Gründen den Rücktritt. Doch wenn es die Zeit erlaubt, fährt er mit. So auch in Dijon, wo er in beiden Läufen auf den zehnten Platz fuhr. Beglinger und «Fan» Limacher verbindet inzwischen eine tiefe Freundschaft. (AFR)



IN ACTION Markus Gloor (r.), der mit 17 Jahren mit dem Seitenwagen-Sport begann, am WM-Rennen in St. Mamet (F). PD

Geht der Motor von Gloor bald aus?

Markus Gloor aus Birrwil ist Beifahrer im einzigen rein schweizerischen Seitenwagen-WM-Team

Er fährt Wochenende für Wochenende vor Tausenden von Zuschauern in ganz Europa. Trotzdem denkt Markus Gloor mit erst 23 Jahren bereits laut über einen Rücktritt nach.

DARIO TROST

Die Beifahrer im Seitenwagen-sport: Das sind jene, die mit waghalsigen Manövern in den Kurven das Gewicht verlagern, damit der Wagen nicht kippt. Sie brauchen kräftige Beine, Arme und Schultern, müssen dazu über eine gute Kondition verfügen und hart im Nehmen sein. Der 23-jährige Markus Gloor, der durch seinen Vater

zum Seitenwagen-Sport kam, ist so ein harter Hund. Er ist Beifahrer des Illgauers Andy Bürgler im einzigen Schweizer «Sidecar-Crossteam», das die WM bestreitet.

Dass dieser Sport nicht gefahrenlos ist, zeigt ein kleiner Auszug aus Gloors bisheriger Verletzungsliste: 2008 brach er sich während eines Rennens den Fuss, ein Jahr später riss er sich im belgischen Genk das Kreuzband.

Der harte Hund aus Birrwil ist, wenn er nicht im Seitenwagen sitzt, eine sehr ruhige, bescheidene Person. Neben dem Sport arbeitet er als Automechaniker mit einem 100-Prozent-Pen-

sum und spielt Schlagzeug. Doch wie ist das möglich, voll zu arbeiten und jedes Wochenende ein Rennen irgendwo in Europa zu bestreiten? «Ich habe einen sehr toleranten Chef, sonst wäre dies alles nicht möglich», so Gloor und fügt an: «Diesen Sonntag zum Beispiel bestreiten wir ein Rennen in Dänemark. Das heisst, wir reisen am Donnerstag mit unserem Lastwagen los und kommen erst unter der Woche wieder nach Hause.»

Gedanken über einen Rücktritt

Finanziert werden die Reisen zum Teil durch Sponsoren, «aber ich griff auch schon in die eigene Tasche, um eine Reise mitzufi-

nanzieren», so der Hobbybeifahrer, wie er sich selber bezeichnet. – Ein Hobby, in das er sehr viel Zeit investieren muss, was ihn schon einige Male mit dem Gedanken eines Rücktrittes spielen liess. Schon nach seinem Kreuzbandriss machte sich Gloor ernsthafte Überlegungen, seine Karriere zu beenden. Durch die Anfrage von Andy Bürgler konnte er sich aber nochmals motivieren. Jetzt, wo sich die WM-Saison (aktuell 21. Rang) dem Ende zuneigt, kommen bei Gloor diese Gedanken wieder hoch: «Ich weiss nicht, ob ich nochmals in eine Saison starte. Ich werde mich in den nächsten Wochen entscheiden.»