

Weniger ist für Bruno Weibel mehr

Viel PS unter der Haube und maximaler Komfort im Innenraum – das macht die meisten Fans von sportlichen Autos froh. Nicht so Bruno Weibel. Der Rennfahrer fühlt sich in jenen Sportwagen am wohlsten, die nur mit dem Nötigsten ausgerüstet sind. Daher schwört er auf seine Lotus Elise.

VON MICHEL SUTTER

Knallgelb, grosse, schwarze Lufteinlässe auf der Motorhaube und an der Seite, breites Gesäss. Sie fällt auf, die Elise, die in der Garage des Schaffner-Racing-Teams in Birmensdorf steht und noch auf einen Käufer wartet. Der Zweisitzer mit den Knopfaugen richtet sich an sportliche Fahrer. «Der Wagen kommt einem Rennauto wohl am nächsten», sagt Bruno Weibel.

Der Urdorfer muss es wissen. Er ist amtierender Europameister in der Formel Junior, jener Klasse, in der die Fahrer mit einsitzigen und offenen Rennwagen aus den 50er- und 60er-Jahren unterwegs sind. Weibel selbst jagt in der Serie mit dem Lotus 20 um die Kurven. Exakt mit demselben Fahrzeug, das nur etwas mehr als 400 Kilogramm wiegt, wurde die Schweizer Rennfahrerlegende Jo Siffert in der Formel Junior seinerzeit auch Europameister.

Doch Weibel fährt nicht nur auf der Rennstrecke einen Lotus, sondern auch privat. Und zwar auch eine Elise, eine ähnliche, wie sie im Showroom von Weibels Garage steht. «Ich hatte die Elise schon lange, bevor ich Rennen gefahren bin, gekauft», sagt Weibel. Die Elise war sein zweites Auto. Warum gerade einen Lotus? «Mich hat bei Lotus schon immer der Leitsatz von Gründer Colin Chapman fasziniert», erklärt Weibel. Chapman gründete Lotus vor über 60 Jahren. Er verfolgte damals das Ziel, Fahrzeuge zu bauen, die nur das Nötigste hatten. Soll heissen: Chapman liess sämtlichen Schnickschnack weg. Dadurch konnte Chapman bei seinen Autos enorm an Gewicht sparen, was sich wiederum positiv auf die Fahrleistungen auswirkte. «Er wollte, dass das Auto möglichst schnell um die Kurven kommt», erklärt Weibel. «Deshalb hat Chapman auf alles verzichtet, was seiner Meinung nach nicht wichtig war.»



FOTO: DIANA WEIBEL

Bruno Weibel ist Fan der Lotus Elise.



FOTO: NICOLAS NOGUE

Diesem Prinzip ist Lotus bis heute treu geblieben, also auch bei der Elise, die Weibel fährt. Der Wagen aus dem Jahr 1999 hat beispielsweise kei-

ne Servolenkung, geschweige denn eine Klimaanlage. Doch es geht noch spartanischer: Die Fenster muss man von Hand herunterkurbeln, und nur

ein schwereres Auto.» Wegen seines geringen Gewichts braucht die Elise auch nicht viele Pferdestärken, um so richtig auf Touren zu bekommen. Ihre 130 PS reichen völlig aus – zumindest für Weibel. «Man muss immer daran denken: Je weniger Gewicht, desto weniger Leistung braucht man», sagt der Rennfahrer. «Und je mehr Leistung man hat, desto grösser muss die Bremsanlage sein, was schon wieder mehr Gewicht bedeutet.»

Nun hat Lotus auch mit anderen Modellen für Furore gesorgt. Am bekanntesten ist wohl der Esprit, der in den James-Bond-Filmen «Der Spion, der mich liebte» und «In tödlicher Mission» eine Nebenrolle spielte. Der Esprit, der deutlich grösser ist als die Elise, ist zwar ein Blickfang. Doch Weibel würde ihn nicht kaufen. «Zu viel Kompromisse» sei man bei diesem Auto eingegangen, meint er. «Der Esprit ist ein tolles Auto, aber nicht dazu gebaut, auf ein der Rennstrecke zu fahren», erklärt er. «Mit der Elise hingegen könnte man auch Rennen bestreiten.»

Da eine überwiegende Mehrheit der Sportwagenkäufer aber nicht auf die Rennstrecke geht, sondern im Alltag möglichst komfortabel unterwegs sein will, verkaufen sich die PS-starken Boliden der deutschen Luxusmarken in diesem Segment deutlich besser. Da sind 500 oder gar 600 PS dann keine Seltenheit mehr. «Das ist eine ganz andere Philosophie», erklärt Weibel. «Diese Autos verfügen über die bestmögliche Ausstattung und haben deutlich mehr Gewicht, daher brauchen sie auch mehr PS.»

Hat es Weibel nie gereizt, mal einen Sportwagen aus dem Luxussegment zu besitzen, zum Beispiel einen Ferrari? «Natürlich sind das schöne Autos», gibt der Urdorfer zu. «Aber mich reizen eher die Wagen, die dieses Go-Kart-Feeling auslösen.» So wie eben seine Elise.

der Fahrersitz kann verstellt werden. Der Beifahrersitz dagegen lässt sich nicht bewegen.

Was für Fahrer von Luxusportwagen für ein Kopfschütteln sorgt, findet Weibel klasse. «Genau dieses Kompromisslose gefällt mir», sagt er. «Klar ist das Auto nicht sehr komfortabel, aber es verfügt dafür über andere Vorteile.»

Mehr Gewicht, mehr PS

Damit meint Weibel vor allem das Fahrverhalten. Nicht mal 800 Kilogramm wiegt seine Elise und ist damit ein absolutes Leichtgewicht. «Das gibt ein ganz spezielles Feeling», schwärmt Weibel. «Der Wagen liegt ganz anders in den Kurven als

Einmal komplett zerlegen, bitte!

Während der Wintermonate ruht der Rennbetrieb in der Formel Junior, in welcher der Urdorfer Bruno Weibel fährt. Doch der Rennfahrer hat trotzdem alle Hände voll zu tun: Er muss sein Auto für die nächste Rennsaison fit machen.

Den Titel als Europameister in der Formel Junior hat er schon im vergangenen Jahr gewonnen. Doch erst vor drei Wochen durfte Bruno Weibel auch die Trophäe zu diesem grandiosen Erfolg in die Höhe stemmen. Der Urdorfer war damals beim Internationalen Automobilverband FIA in Paris, um seinen Pokal entgegenzunehmen. Damit war die letztjährige Saison für Weibel nun auch offiziell abgeschlossen.

Die Vorbereitungen auf die nächste Saison, in der Weibel wieder in der-

selben Klasse fahren wird, haben allerdings schon lange begonnen. Und diese bestehen vorwiegend aus einer umfassenden Materialprüfung. So müssen Weibel und sein Team nach jeder Saison den Lotus 20 komplett auseinandernehmen. «Wir prüfen jedes einzelne Teil», erklärt Weibel und nimmt ein Kugellager aus dem Getriebe in die Hand. Dabei deutet er auf etwas, das sich erst bei genauerem Hinsehen als Schmauchspur erweist. «Das ist zwar nicht unmittelbar gefährlich», sagt Weibel. «Aber es kann sein, dass dieses Kugellager plötzlich

brüchig wird. Und daher muss man es ersetzen.»

Ersatzteile bekommt Weibel bei einem Rennwagen, der bald 60 Jahre alt ist, verständlicherweise nicht automatisch. Daher muss er sie selber machen oder extra anfertigen lassen, vor allem, was Teile des Getriebes anbelangt. Das kostet zwar viel Zeit und Geld, bringt dafür aber einen wichtigen Vorteil. «Die Qualität der Teile ist heutzutage besser als früher», hält Weibel fest. Das liege daran, dass das Material robuster geworden sei: «Stahl oder Aluminium von heute verschleisst weniger schnell



FOTO: MICHEL SUTTER

Der Lotus 20 auf dem Prüfstand.

als Stahl oder Aluminium aus der damaligen Zeit.»

Bei einigen Teilen dauert der Verschleiss jedoch deutlich weniger lang als eine Saison. «Die Bremsen zum Beispiel muss man alle drei oder vier Rennen erneuern», sagt Wei-

bel. «Zudem beanspruchen manche Rennstrecken den Boliden stärker als andere.» In jedem Fall aber wird der Wagen nach jedem Lauf geprüft. «Denn es geht schliesslich um die Sicherheit von uns Fahrern», gibt Weibel zu bedenken.