

# Zürcher Oberländer

**ZRZ**  
Zürcher Regionalzeitungen

Redaktion 044 933 33 33, redaktion@zol.ch  
Abo-Service 044 933 32 05, abo@zol.ch  
Inserate 044 933 32 04, inserate@zol.ch  
AZ 8620 Wetzikon

Die Tageszeitung des Zürcher Oberlandes

## CALAMIAS AUFSTIEG

Motorenprobleme bei der Premiere

Kurzfristig wechselte der Laupner Bemfahrer Mauro Calamia in eine höhere Serie. Das Debüt war von technischen Problemen geprägt. **SEITE 45**

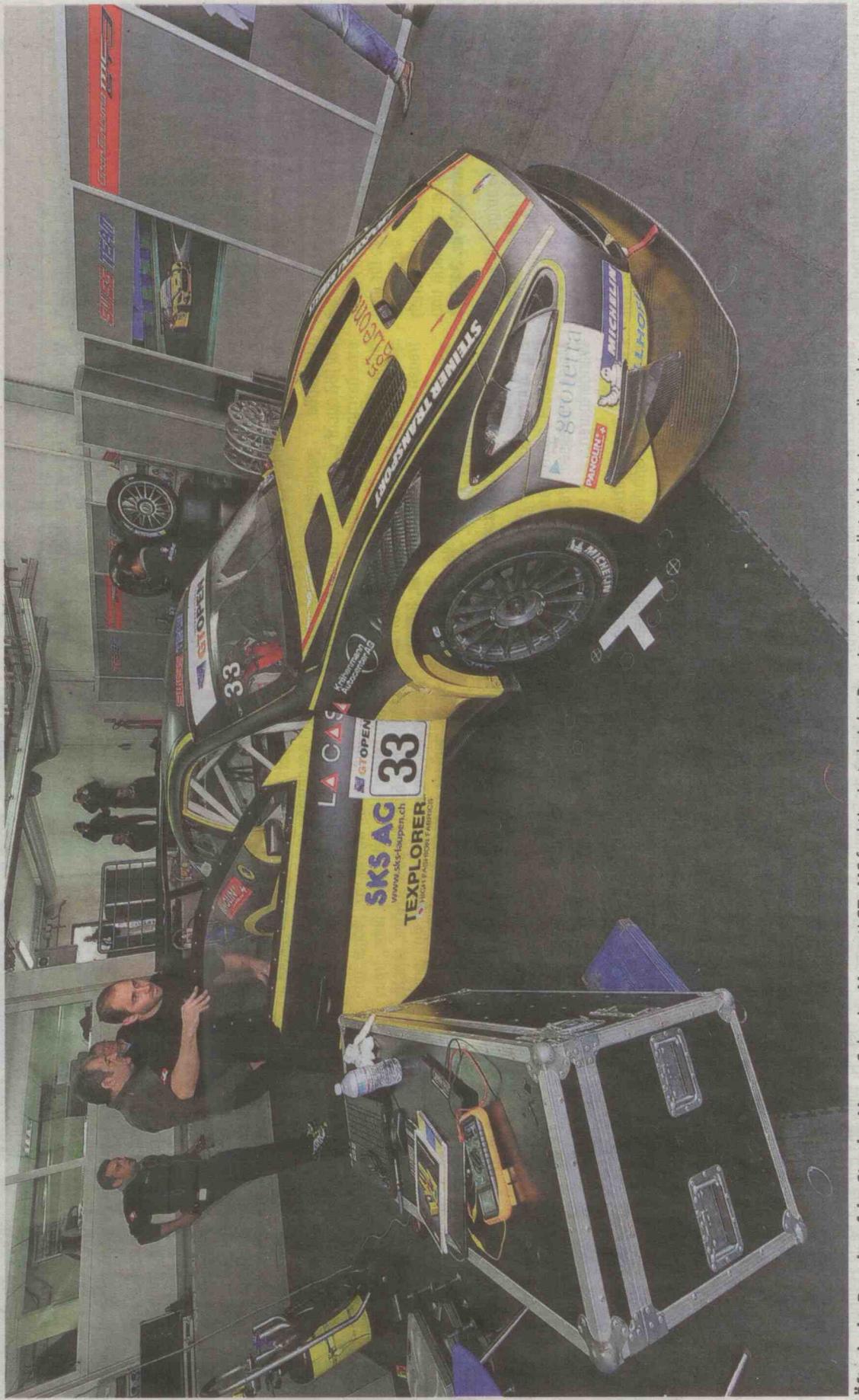
## GELUNGENE AUFRISCHUNG

Seegräbner Dorfladen lädt zum Verweilen ein  
Mit dem von Spendern finanzierten neuerlichen Umbau wird der Laden der Stiftung Netzwerk in Ottenhausen noch mehr zum Treffpunkt. **SEITE 9**



## WASSERGESETZ HAT FO

Wassermenge im Aa soll konstanter werden  
Zum Schutz des Fischbestands im Aabach soll der sogenannte Schwunkbetrieb bei der Wasserregulierung vermindert werden. **SEITE 5**



Öfter in der Box als auf der Strecke: Mauro Calamia's Maserati GT3 MC funktionierte bei der Premiere in Le Castellet nicht wie gewünscht.

# Beim Debüt vom Motor gebremst

**AUTOMOBIL** Kurz vor Saisonstart wechselt der Laupner GT Open missriet aber – der Motor macht Probleme.

Mauro Calamias Auto fällt auf. Nur schon fairlich ist der Maserati GT3 MC des Laupners ein Hingucker im Feld der internationalen GT-Open-Meisterschaft, einer markenübergreifenden Gran Turismo-Serie. Schwarz-gelb ist der Bolide lackiert und hebt sich damit ab vom Rest des Felds.

Gut sichtbar war Calamias Auto am Wochenende beim Saisonstart auf dem Circuit Paul Ricard in Le Castellet – zum mindesten in der Startphase des ersten Rennens. Calamia nahm es im Feld mit 14 Autos vom elften Startplatz in Angriff und tauchte schon nach wenigen Kurven auf dem sechsten Rang auf. Es gelang dem 23-jährigen Debutanten in der Serie allerdings nicht lange, die gute Position zu halten.

«Wir hatten das ganze Wochenende Probleme mit dem Motor», sagt Calamia. Das Aggregat lieferte statt 600 lediglich 500 PS. Auf einer Strecke wie Paul Ricard mit sehr langen Geraden und schlügen dafür vor, zusätz-

wirkt sich das besonders schlecht aus. «Die Konkurrenz zog teils mit 25 Stundenkilometern mehr an mir vorbei», sagt der Laupner. Nach und nach wurde er nach hinten durchgekreift. Und als auch das Getriebe Probleme zu machen begann – der dritte Gang klemmte –, gab Calamia das Rennen auf und startete auch am Sonntag nicht mehr zum zweiten Rennen.

## In Italien abgewiesen

Dass Calamia überhaupt in der GT-Open-Meisterschaft startete, ergab sich sehr kurzfristig. Eigentlich plante das Swiss Team, den Oberländer in der italienischen GT-Meisterschaft antreten zu lassen – also eine Stufe tiefer.

Die italienischen Organisatoren aber gaben wegen einer Modifikation am an sich vom Weltverband Fia homologierten Auto kein grünes Licht. «Wir installierten Schaltwippen am Lenkrad und schlugen dafür vor, zusätz-

lichen Ballast am Auto anzubringen. Die Organisatoren wollten das aber nicht akzeptieren und sagten, wir müssten das von der Fia abnehmen lassen. Dafür fehlten aber das Geld und die Zeit.» Deshalb schwenkte das Team auf die International GT Open um. Sie ist mit längeren Renndauern sportlich anspruchsvo-lier, aber auch teurer, weshalb das Feld mit 14 Autos verhältnismä-sig klein ist. Das darfte auch der Grund dafür sein, dass die Organisatoren dieser Serie die Modifi-kation am Maserati GT3 MC akzeptierten. In der italieni-schen GT3-Meisterschaft stehen 27 Autos am Start – da kann man es sich leisten, einen Interessen-ten abzuweisen.

## Mehr Set-up-Möglichkeiten

Für Calamia ist der Aufstieg in die GT Open auch ein Lohn für seinen letztyährigen Weltmeis-tertitel in der Trofeo Maserati World Series. Der Titel brachte ihm zudem den einen oder ande- ren Sponsor mehr ein. Und die Kosten für die Teilnahme an der GT-Open-Meisterschaft sind

laut Calamia ähnlich wie im letzten Jahr, als er rund 150 000 Franken aufbringen musste. Aufwendiger sind dafür die Set-up-Arbeiten. In der letzten Saison waren die Einstellvarian-ten in der Maserati Trofeo sehr beschränkt. Nun haben Calamia und sein Team «1000 verschie-dene Möglichkeiten», wie er sagt. Das Set-up und der Fahrer sollen den Unterschied machen – nicht der Motor. Zwar gibt es verschiedene starke Aggregate in der Serie, allerdings werden die Vorteile eines stärkeren Motors reglementarisch ausgeschlossen, indem ein Auto mehr Gewicht an Bord nehmen muss.

Das nächste Rennen steht be-reits in zwei Wochen im portugiesischen Estoril an. Ob das Team dann an den Start geht, ist aufgrund der technischen Pro-beme unsicher. Der Motor wird zwar ausgetauscht, ob die nötigen Ersatzteile für das kaputte Getriebe aber rechtzeitig ein-treffen, ist unsicher.

Calamia jedenfalls hofft,

dass er in Estoril nicht von techni-schen Problemen gebremst wird

und seine Qualitäten auf der Strecke beweisen kann. Das war für ihn in Le Castellet nur auf einzelnen Streckenabschnitten möglich. «In langsamem und kurvenreichen Sektoren verlor ich nur wenige Zehntel auf die Besten, das war okay. Auf den Geraden waren es dann aber mehrere Sekunden.»

Florian Bollti

## GT-OPEN-SERIE

Die markenübergreifende Inter-national-GT-Open-Rennserie existiert seit 2006. Zugelassen zu den sieben Rennwochenenden sind Sportwagen der kostengüns-tigsten Sportwagenklasse GT3. Sie gehört zum sogenannten Gran Turismo-Sport, wo es derzeit keine offizielle Fia-Weltmeister-schaft gibt. Die höchste Stufe der Sports bilden die Blancpain-Endurance-Series, zu denen die 24 Stunden von Le Mans zählen. Zu den ehemaligen Gesamtsie-gern der GT Open gehört unter anderen der dreifache Schweizer Le-Mans-Sieger Marcel Fässler. fbo