

Autorennfahrer Marcel Fässler – Profikarriere nach Mass

Im Alter von sieben Jahren fuhr Marcel Fässler zum ersten Mal in einem Kart. Seither hat er über den Formel-Rennsport, Tourenwagenrennen und Sportwagen eine glanzvolle Profikarriere machen können. Als einer von ganz wenigen Schweizern lebt er seit vielen Jahren vom Rennen fahren. Seit heutiger Arbeitgeber Audi Motorsport ist einer der attraktivsten der Branche.

Von Stefan Lüscher / www.lueschers-autoblog.ch

Fotos: © Rennsport-Schweiz.ch

Der Apfel fällt in der Regel nicht weit vom Stamm. Das trifft auch auf den am 27. April 1976 geborenen Marcel Fässler aus Gross (SZ) zu. Sein Vater Fridolin galt speziell in der damals populären Slalomszene als extremer Beisser. Er entfacht bei Marcel die Begeisterung für den Rennsport und fördert sein Talent nach Kräften im Kart-Sport. Von **1985 bis 1993** verinnerlicht Marcel Fässler die Basis des Rennfahrens in verschiedenen **Kart**-Kategorien. In Salzburg gewinnt er einen EM-Lauf ICA.

Als 17-Jähriger absolviert Fässler **1993** die legendäre französische Rennfahrschule **Ecole Winfield** in Le Castellet. Im grossen Finale Ende Jahr ist er unter den schnellsten Drei und **qualifiziert sich** als einziger Nichtfranzose für ein Cockpit in der vom französischen Automobilsportverband FFSA und Mineralölkonzern elf unterstützten **Nachwuchsserie Formule Campus**. Fässler schlägt **1995** im 110-PS-Renner wie eine Bombe ein und wird bei seinem **allerersten Autorennen Zweiter**. Die Formel Campus-Saison beendet er gegen harte Konkurrenz als hervorragender Dritter.

Mit 19 ist der kurz vor der Abschlussprüfung als **Innendekorateur** stehende Einsiedler bereits Rennfahrerprofi und gilt als vielversprechendste **Schweizer**

Rennfahrerhoffung seit vielen Jahren. Mit Unterstützung von Renault Suisse, AL-Promotion und elf kommt er **1996** im renommierten französischen Team **La Filière** unter, bei dem Rennsportlegende Henri Pescarolo den Nachwuchs schleift. Fässler weiss sich auch in der **Formel Renault**, der klassischen Nachwuchsserie der Franzosen zu behaupten und die Einheimischen zu schocken. Mit dem leicht unterlegenen Vorjahresauto gelangen ihm ausgezeichnete Resultate. Am Ende kann er sich mit drei Podiumsklassierungen im Feld von 36 Fahrzeugen als **Gesamtdritter** und **Rookie of the Year** feiern lassen. Sponsor elf und La Filière sind so begeistert vom jungen Schweizer, dass sie ihm einen Zweijahresvertrag für die französische Formel 3 offerieren.

In der **1997** vom Team als Lehrjahr definierten ersten **Formel 3**-Saison gelangen Fässler im älteren Dallara-Fiat zwar immer wieder Highlights. Speziell im Rennen kann sich der junge Schweizer in Szene setzen und oftmals die erfahreneren Teamkollegen Franck Montagny und Oriol Servia schlagen. In Pau fährt er einem ungefährdeten zweiten Rang entgegen, bis die Benzinpumpe streikt. Ende Saison bleiben ein elfter Gesamtrang und Rang 13 von 50 Startern beim prestigeträchtigen Marlboro Masters in Zandvoort (NL). Ein fantastischer Saisonabschluss gelingt Fässler beim Formel Campus **Einladungsrennen in Macau**, das er als Trainingsschnellster im kleinen Nachwuchsrennen souverän gewinnt.

1998, in seinem zweiten **Formel 3**-Jahr in Frankreich und mit einem neuen **Martini-Opel** hegt Fässler grosse Hoffnungen. Tatsächlich gelingt ihm ein klarer Sprung nach vorne. Insgesamt **zehnmal** fährt Fässler **aufs Podest**, ein erster Rennsieg will ihm jedoch nicht gelingen. Er bekundet Schwierigkeiten mit dem heiklen Martini-Chassis und beendet die Saison als Vierter. Sein Vertrag mit La Filière wird nicht verlängert.

Für die Saison **1999** steht Fässler lange vor einer ungewissen Zukunft. Mit Hauptsponsor Pain Paillasse, Manager Jost Weber, dem neu formierten **Bemani-F3-Team** und der hochkarätigen deutschen Formel 3-Meisterschaft stellt er sich jedoch erfolgreich einer **neuen Herausforderung**, die seine Profikarriere

entscheidend prägen sollte. Mit dem heutigen Swiss Racing Teamchef Othmar Welti als gewieftem Ingenieur gelingt dem in Deutschland völlig unbekanntem Schweizer mit dem **Vizemeistertitel** die Sensation des Jahres. In 18 Rennen steht Fässler zehn Mal auf dem Podest und feiert **vier Siege**. Als einzigem Piloten gelangen ihm Siege auf trockener, nasser und abtrocknender Piste. Fässlers hochgehandelter Teamkollege Timo Scheider wird Sechster, Meister der Holländer Christijan Albers.

Fässlers Erfolge bleiben auch Mercedes-Sportchef Norbert Haug nicht verborgen. Fässler darf in Oschersleben das Le Mans-Auto von Mercedes testen und beeindruckt Haug abermals. Er engagiert ihn **2000** als **Werkspilot des Teams Warsteiner AMG Mercedes** für die neue **DTM**. Seine Teamkollegen sind Thomas Jäger, Darren Turner, Bernd Schneider und Klaus Ludwig. Fässler sorgt auf Anhieb für Aufsehen. In den 16 Wertungsläufen erobert Fässler zwölf Mal Punkte, steht **sechsmal auf dem Podest**, davon dreimal als Zweiter. Damit wird er klar bester Neuling. Hinter den Routiniers Bernd Schneider, Manuel Reuter und Klaus Ludwig erobert er den vierten Gesamtrang.

Für sein **zweites DTM-Jahr im AMG-Mercedes CLK V8** des HWA-Teams bereitet sich Fässler mit einem ambitionierten Fitnessprogramm mit seinem persönlichen Physiotherapeuten Otmar Keller vor. Er will endlich Rennen gewinnen. Die Saison **2001** fängt vielversprechend an: Fässler holt sich Rang zwei hinter Titelverteidiger und Teamkollege Bernd Schneider. Damit ist aber die Teamhierarchie bereits vorgegeben. Fässler muss einige Male im Interesse des Teams handeln. Immerhin gelangen ihm eine **Pole-position und in Oschersleben ein Sieg**. Die deutsche Presse sieht in Fässler den Kronprinzen von Schneider, in der **Schlussabrechnung** bleibt erneut **Rang 4**.

Als Belohnung für seinen ersten DTM-Sieg kommt Fässler als Ersatz des verletzten Bernd Mayländer zweimal als offizieller **Safetycar-Fahrer in der Formel 1** zum Einsatz. Auch die von Peter Sauber für einen DTM-Sieg versprochene **Formel-1-Testfahrt im Sauber-Ferrari** rückt näher. Immerhin wird Fässler zu einer Sitzprobe nach Hinwil geladen. Leider bleibt es dabei. Weil Fässler auch von

McLaren-Mercedes zu einem F1-Test eingeladen wird, zieht Sauber das Angebot zurück. Er und Motorenlieferant Ferrari befürchten einen Know-How-Transfer. Fässler kommt danach in Barcelona zu einem eintägigen **McLaren-Formel 1-Test**. Für **2002** sitzt er jedoch erneut im **DTM-Mercedes**. In seiner dritten Saison beim Team HWA gelangen Marcel Fässler nach einer chaotischen Schlussrunde **auf dem A1-Ring ein Sieg** und in Zandvoort, eine Trainingsbestzeit und ein souveräner Laufsieg im Qualirennen vor Titelverteidiger Bernd Schneider. In der Schlussabrechnung rangiert Fässler auf **Rang 4**.

Die Saison **2003** beginnt für den Schweizer im AMG-Mercedes CLK nach Wunsch. In Hockenheim, auf dem Nürburgring und auf dem Norisring klettert er als Zweiter aufs Podest. Auf dem A1-Ring in Österreich holt Fässler seinen **dritten DTM-Sieg**. Einiges an Pech, insbesondere bei Boxenstopps, vereitelt jedoch die Jagd nach dem Titel. In der **Endabrechnung** wird Fässler nach einer starken Saison **Dritter**. Mit dem sensationellen **Gesamtsieg beim Inferno-Skirennen** in Müren beginnt die Saison **2004** ausgezeichnet. In der DTM erlebt er jedoch eine herbe Enttäuschung. Nach vier Jahren bei Mercedes unterzeichnet der Schwyzer beim Team **OPC Phoenix Opel** einen Dreijahresvertrag. Opel möchte mit dem neuen Vectra offensiv an die DTM-Spitze zurückkehren. Teamkollegen sind Manuel Reuter, Heinz-Harald Frentzen und Laurent Ajello. Nach vermeintlich guten Testfahrten erweisen sich die Fahrzeuge jedoch als **nicht konkurrenzfähig**. Zwei vierte Ränge und ein dritter Rang bei einem Qualirennen bleiben die Höhepunkte der Saison, in der Schlussabrechnung ergibt dies **Rang 9**.

Auch die **zweite Saison mit Opel** wird nicht erfolgreicher. Zumal Opel trotz Verträgen mit den Piloten für Ende **2005** den DTM-Ausstieg plant. Der Vectra erweist sich erneut als nicht siegfähig. Fässler profiliert sich zwar als **schnellster Opel-Pilot** und hält mit schnellen Runden die Fahne von Opel hoch. Am Ende sind die Opel jedoch meistens die Verlierer. Fässlers beste Resultate sind zwei fünfte und ein sechster Rang. Seine sechste und letzte DTM-Saison beendet er auf **Rang 11**.

Nachdem Fässler für die DTM-Saison **2006** von Audi eine Absage erhält, konzentriert er sich auf das neue Projekt **Swiss Spirit** und bestreitet mit dem einem **Courage-Judd** und Teamkollege Harold Primat die **Le Mans Series und Le Mans**. Beim 1000 km-Rennen in Spa steht der Schwyzer als Zweiter zum ersten Mal bei einem Langstreckenrennen auf dem Podest. Beim Saisonhöhepunkt Le Mans fällt Fässler auf Rang 5 liegend mit Getriebeschaden aus. Danach folgt trotz erneuter Getriebeprobleme ein weiterer dritter Rang. In der Saisonbilanz der LMS wird Fässler Vierter.

Zu einem der grössten Erfolge von Fässler hätte 2006 das **24-Stunden-Rennen von Spa** werden können. Fässler und die Teamkollege Jean-Denis Delétraz sowie Andrea Piccini führen im **Aston Martin DBR9 GT1** des Phoenix-Teams während Stunden das Rennen an, werden aber nach einer unverschuldeten Kollision und nach technischen Problemen enttäuschte **Zweite**. Im Winter wird Fässler von Max Welti ins Team Switzerland innerhalb der **A1 Grand Prix** Weltmeisterschaft aufgeboten. Er kommt als **Rookie-Fahrer** jeweils am Freitag zum Einsatz und in **Mexico City als Ersatzfahrer** für Stammpilot Neel Jani.

Für **2007** rechnet sich Fässler mit dem neu von Stadler RAC betreuten **Team Swiss Spirit** einiges aus. Der neue **Lola B07/10 mit V8-Biturbo von Audi** erweist sich als schnell. Beim ersten Rennen in Valencia fahren Fässler, Delétraz und Iradj Alexander auf den dritten Platz. Beim Saisonhöhepunkt in Le Mans fällt das Fahrzeug schon nach vier Stunden aus, damit ist das Abenteuer Swiss Spirit vorbei.

Beim 24-Stunden-Rennen in **Spa** verstärken Marcel Fässler und Fabrizio Gollin die von Carsport Holland und Phoenix Racing eingesetzte FIA-GT-**Corvette** von Delétraz/Piccini. Bei zum Teil apokalyptischen Wetterbedingungen zeigt Fässler 2007 eine Meisterleistung. Der Schwyzer sitzt insgesamt **10 Stunden hinter dem Lenkrad** und feiert nach einer dramatischen Schlussphase mit seinem Team einen fantastischen **Gesamtsieg**.

2008 hat Marcel Fässler einen prallen Terminkalender. Mit Jean-Denis Delétraz bestreitet er auf einer **Corvette C6.R** von Phoenix Racing die **FIA-GT-**

Weltmeisterschaft. Fässler erzielt dabei **fünf Trainingsbestzeiten und in Bukarest einen überlegenen Laufsieg** womit er sich als Fünfter der Meisterschaft klassiert. In der spanisch/italienischen Meisterschaft **GT Open** bestreitet Fässler einige Rennen für das von Rechsteiner betreute Westschweizer Team **Trottet Racing** auf einem **Ferrari F430** GTC GT2. Als Teamkollege von Henri Moser feiert er **drei Laufsiege** und zwei Podestplätze. Als **Gaststarter** in der französischen GT-Meisterschaft verhilft Fässler dem Selleslagh Racing Team mit einer Corvette C6.R zur ersten **Trainingsbestzeit und zum ersten Rennsieg.**

Kurzfristig wird Fässler als Ersatz für den erkrankten Nicolas Lapierre für einen weiteren **Le Mans-Einsatz** gebucht. Neben Olivier Panis und Simon Pagenaud kann er im Team von Hugues Chaunac einen **Oreca Courage LC70 Judd** pilotieren. Er ist stets in Schlagdistanz mit den schnellsten Benzinern ehe er kurz nach Mitternacht, wahrscheinlich wegen eines Teils auf der Fahrbahn, von der Strecke abkommt. Fässler muss mit schweren Prellungen **zwei Tage im Spital** bleiben, fährt aber am folgenden Wochenende bereits wieder **Trainingsbestzeit mit der Corvette GT1.**

Als **Krönung** der Saison 2008 wird Fässler von Audi für zwei Einsätze in der **ALMS** engagiert. Er pilotiert dort an der Seite von Emanuele Pirro den **Audi R10 TDI LMP1.** In Elkhart Lake kann Fässler den zweiten Rang feiern, beim Stadttrennen wird das Team des Schweizer als Sieger abgewunken, später aber wegen Untergewichts disqualifiziert.

In der Saison **2009** greift Marcel Fässler für **vier Arbeitgeber** ins Lenkrad. Er bestreitet **zwanzig Rennen** und feiert **sieben Siege.** Im Team **Trottet Racing** gewinnt er mit Teamkollege Joel Camathias in der **GT Open Meisterschaft** auf einem Ferrari F430 GTC nach so vielen Jahren Profi-Rennsport **seinen allerersten Titel.** Bei **Corvette Racing** verstärkt Fässler das Werksteam bei den Langstreckenklassikern Sebring, Le Mans und Road Atlanta. Somit startet er zum ersten Mal als echter **Werkspilot in Le Mans.** Nach Rang zwei in Sebring macht er sich berechnete Hoffnungen und führt die GT1-Klasse lange an. Nach 15 Stunden ereilt die robuste Corvette plötzlich ein Getriebebeschaden, Fässler rollt aus. Beim

«Petit Le Mans» in Road Atlanta wird Fässler Vierter. Die LMS-Rennen ausser Le Mans bestreitet Fässler im **Speedy Team Sebah** als Teamkollege von Andrea Belicchi und Nicolas Prost. Mit einem zweiten Rang beim Schlussrennen in Silverstone rettet Fässler den fünften Schlussrang der LMS-Saison auf dem ansonsten anfälligen **Lola-Aston Martin**. Bei zwei Einsätzen in einem **Audi R8 LMS** des Phoenix-Teams profiliert sich Fässler als schnellerer Nordschleifenpilot als die Audi-Werksfahrer. Eine gebrochene Antriebswelle vereitelt den Gesamtsieg. Bei den 24-Stunden von Spa fährt er als Dritter aufs Podest.

Für **2010** wird Fässler als offizieller **Werkspilot von Audi** engagiert. Er ist massgeblich an der Weiterentwicklung des **R15 TDI plus** beteiligt und bildet mit André Lotterer und Benoit Dréluyer das dritte Werksteam für die 24-Stunden von Le Mans. Nach einem 12. Rang bei der Hauptprobe in Spa wird **Le Mans zur Triumphfahrt für Audi und Fässler**. Ohne einen Reifenschaden und einen Ausrutscher von Lotterer wäre sogar ein historischer Sieg drin gelegen. So wird **Fässler in Le Mans Zweiter** und egalisiert die bisher besten Schweizer Klassierungen von Herbert Müller (1971 und 1974) sowie Spoerry/Steinemann (1968). In einem **Audi R8 LMS** von Phoenix Racing erobert Marcel Fässler bei einem VLN-Rennen auf dem Nürburgring eine Trainingsbestzeit und krönt diese mit Rang zwei im Rennen. Bei den 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring und in Spa fällt sein Team beide Male nach unverschuldeten Unfällen aus.

Auch **2011** bleibt Fässler **Werkspilot bei Audi**. Sein Saisonprogramm wird sogar massiv ausgebaut. Am Anfang stehen ausgedehnte Test- und Entwicklungsfahrten mit dem spektakulären neuen **Audi R18 TDI**. Als absoluter Saisonhöhepunkt stehen die 24 Stunden von Le Mans auf dem Programm. Daneben bestreitet Fässler mit dem R18 TDI vier Rennen zur neuen **ILMC-Meisterschaft** sowie diverse Einsätze mit dem Audi R8 LMS in der **VLN**, der neuen **Blancpain Endurance Series** sowie den **24 Stunden Rennen auf dem Nürburgring und in Spa**.