

Der andere Italiener

BERGRENNEN MICKHAUSEN (D)

In Abwesenheit von Europameister Faggioli schlug sein Landsmann Christian Merli im kleinen Osella die starke Schweizer Delegation.

PETER WYSS

Die Grösse seines internationalen Bergrennens und dessen Bekanntheitsgrad über die Landesgrenzen hinaus ist für den rührigen Veranstalter aus Südbayern Segen und Fluch zugleich. Um das Niveau halten zu können, stösst der kleine ASC Bobingen an die Grenzen seiner Ressourcen. Bei schönem Herbstwetter, wie es in der Vergangenheit oft der Fall war, kommen um die 20000 Zuschauer ins Naherholungsgebiet südlich von Augsburg.

Wenn es sich jedoch von solch einer unfreundlichen Seite wie am vergangenen Wochenende zeigt, nachdem es schon 2012 eher durchgezogen war, ist dies mit enormen finanziellen Einbußen infolge des geringeren Publikumsaufmarschs verbunden. Daher ist zu hoffen, dass sich die Süddeutschen deswegen nicht unterkriegen lassen und ihr auch bei Schweizer Fahrern und Zuschauern beliebtes Bergrennen Mickhausen weiterhin ausrichten.

Bei ständig wiederkehrendem Regen und somit durchwegs nasser Piste war die Ausgangslage wenigstens für alle Fahrer gleich – doch wirklich gut dran war nur, wer gut profilierte und nicht zu lange gelagerte, sprich hart gewordene Regengummi vorrätig hatte. Die schwierigen Verhältnisse auf der nur 2200 m kurzen Strecke forderte an beiden Tagen ihre Opfer, sodass es am Samstag für die Rennsportwagen wegen einbrechender Dunkelheit nur zu zwei Trainingsläufen reichte. Zahlreiche Unterbrüche und

eine nicht unbedingt als speditiv zu bezeichnende Rennleitung sorgten auch am Sonntag für enorme Verzögerungen im Zeitplan, worauf der Tagessieger, wie im Vorjahr, in nur zwei statt vier addierten Rennläufen ermittelt werden musste.

GUTES KONZEPT Obwohl Europameister Simone Faggioli dieses Jahr nicht dabei war, liess die Qualität mit mehr als 200 Teilnehmern aus sieben Nationen nicht zu wünschen übrig. Mit Eric Berguerand, Julien Ducommun, Marcel Steiner und Joël Volluz war die Schweizer Rennwagenelite vollzählig vertreten, und als ihr grösster Herausforderer erwies sich nicht unerwartet der kleine Italiener Christian Merli.

In seiner Heimat ist der 41-jährige Trentiner die klare Nummer 2 hinter Faggioli. Das Spezielle an Merli ist, dass er dem neuen Konzept von Enzo Osella auf die Sprünge verhilft, nämlich mit einem kleineren Sportwagen die PS-stärkeren Monoposti mit oder ohne Verschaltung zu schlagen. Sein Osella PA2000 wiegt nur 475 kg, der Honda-Motor leistet gute 320 PS – ein ideales Leistungsgewicht, vor allem bei Nässe, doch hatte er so schon beim französischen EM-Lauf am Mont-Dore im Trockenen alle geschlagen. Obwohl noch nie in Mickhausen am Start, setzte sich Merli ab dem ersten Trainingslauf an die Spitze des Feldes und gab sie nie mehr ab.

Mit mehr Trainings- und Rennläufen hätte das Resultat vielleicht anders ausgesehen. «Mir gingen die Läufe aus», brachte Marcel Steiner seine Problematik auf den Punkt. Je zwei Sprints am Samstag und



In Händen von Christian Merli ist der kleine Osella PA2000 zum Riesentöter geworden. Fotos: Thomas Bubel



Steiner: Guter, aber nicht krönender Saisonabschluss.



Meisel: Der Mercedes RM1 hat seine Dienste getan.

Sonntag waren zu wenig, um sich wieder optimal auf den nach dem Unfall in Les Rangiers reparierten und auf neusten Stand gebrachten Osella FA30 einzustellen. Zudem lagen zwischen dem zweiten Lauf von Merli und ihm fast eine Stunde Pause, während der eine Ölspur beseitigt werden musste. Dies spielte auch eher Merli in die Karten, trotzdem fehlte nach Addition der beiden Laufzeiten nur rund eine Sekunde, nachdem es im schnelleren Trainingslauf noch 1,4 s gewesen waren. «Merli hat auf einem unheimlich hohen Niveau angefangen, und obwohl ich im Vergleich zu 2012 bei ähnlichen Verhältnissen nun schneller war, war ich noch nicht in Bestform. Es wäre schön gewesen, diese Saison mit einem Sieg abzuschliessen.» So bleibt es 2013 bei den drei Tagessiegen in Eschdorf (L), Reitnau und beim Samstag-Rennen in La Roche.

Im Training lag Julien Ducommun im selbst vorbereiteten Osella FA30 von Ceylin Motorsport auf der für ihn neuen Strecke noch hinter Eric Berguerand und dessen Lola, am Renntag vermochte sich der Genfer aber klar zu steigern und sich am neuen Schweizer Rennwagenmeister

vorbei auf den dritten Gesamtrang zu schieben. Mit zuvor weniger gebrauchten Regenreifen wären beide, Merli und Steiner, wohl näher, aber kaum an ihnen vorbeigekommen. «Es war zu kalt, meine Reifen funktionierten erst nach der Ziellinie. Das Auto rutschte sofort weg, aber wichtig war, es heil zu lassen.» In dieser Beziehung waren sich ohnehin alle einig.

Nicht in den Kampf um die Podestränge vermochte Joël Volluz einzugreifen. Der Luxemburger David Hauser musste wegen eines auszukurrierenden Daumenbruchs auf den Start verzichten, und so durfte der Walliser dessen Platz im Teilnehmerfeld übernehmen. Da der gewohnte Osella seit einem Motorschaden in St-Ursanne still steht, nahm das Team den seit einem Jahr nicht mehr benutzten Reynard F3000 hervor. Da er nicht extra neue Regenreifen kaufen wollte, montierte Volluz alte Schlappen aus der Zeit von Vorbesitzer Dufaux, mit denen er auf verlorenem Posten stand und sich im Gesamtklassament bis auf Rang 18 zurückreichen liess.

ABSCHIED VOM RM1 Anders als vorgestellt verlief auch Reto Meisels vermutlich letzter

Auftritt mit dem RMI-Eigenbau. Heuer hatte er das Auto erst beim Bergrennen in La Roche bewegt, doch lag es weniger an der Rennpause als am Wetter, dass der Aargauer weit über seinen Möglichkeiten blieb. Die schwereren und teilweise mit Allradantrieb ausgerüsteten Tourenwagen und GT waren von der Traktion her im Vorteil, sodass sich Meisel im nur sechstschnellsten Fahrzeug mit Dach mit dem zehnten Gesamtrang begnügen mussten. Der mehrfache Meister konzentriert sich nun auf die Fertigstellung der neuen Eigenentwicklung auf Basis eines Carlsson-Mercedes CLK, mit dem er ab 2014 bei Schweizer Bergrennen in der Gruppe E1 antreten wird.

Schnellster Mann mit einem Tourenwagen bzw. GT war der mit deutscher Lizenz fahrende Tiroler Herbert Stolz in einem Porsche 935 mit Allradantrieb vor Landsmann Herbert Pregartner in einem über 900 PS starken 911-Biturbo mit Heckantrieb. Nach dem technischen Ausfall von Klaus Hoffmann im Opel Astra V8 DTM sicherte sich Stolz auch im letzten Moment den Deutschen Bergmeistertitel der Tourenwagen. Sieger der Gruppe E1 wurde der ebenfalls beeindruckend ans Werk ge-

hende Tscheche Jan Cermak in einem Mitsubishi Colt mit Turbo und 4WD.

Zahlreiche Schweizer tummelten sich in den übrigen Klassen, doch vermochte sich nur einer gegen internationale Konkurrenz durchzusetzen. Mit den Deutschen Pisano und Maier in ihren optimalen VW Golf und Schule in einem Citroën AX Kit-Car hatte Martin Bürki die drei stärksten Gegner in beiden Rennläufen im Griff und holte sich so verdient den Klassensieg in der E1 bis 1,6 Liter. Bei den 1400ern gewann Christoph Rohr das Duell gegen Vorjahressieger Martin Bächler, und auch die von Christoph Mattmüller gewonnene 1600er-Klasse der Gruppe H war eine rein schweizerische Angelegenheit.

Bemerkenswert ist nur noch der dritte Platz von Armin Banz in der Gruppe H über zwei Liter. Mit seinem mit frischen Regenreifen besohlenen Opel Kadett liess er in der Gruppe H über zwei Liter als Dritter hinter zwei Allradlern immerhin seinen Marken- und Klubkollegen Seppi Koch um ein paar Tausendstel hinter sich. Dieser trug es mit Fassung: «Ich mag es Armin gönnen. Mir war das Risiko bei der Rutscherei zu gross.»



Gesamtsiegerpodium (v. l.): Steiner und Pregartner (2.), Merli und Stolz (1.), Cermak und Ducommun (3.).

RESULTATE

BERGRENNEN MICKHAUSEN

Int. 33. ADAC-Bergrennen Mickhausen (D), Lauf zur FIA Hill Climb Challenge und zum FIA Hill Climb Cup sowie div. Meisterschaften; Addition der 2 Rennläufe à 2,2 km (in Klammern schnellere Zeit); kompl. Rangliste unter www.berg-zeitnahme.net; 6. Okt.

Scratch: 1. Merli (I), Osella PA2000-Honda, 1'56,550 (57,91); 2. Steiner (CH), 1'57,487 (58,581); 3. Ducommun (CH), beide Osella FA30-Zytek, 1'58,859 (59,096); 4. Berguerand (CH), Lola FA99-Cosworth, 2'00,782 (59,571); 5. Stolz (A), Porsche 935 dp II (1. TW), 2'02,554 (1'01,245)(105,930); 6. Pregartner (A), Porsche 911 GT2 RSR (2. TW), 2'04,236 (1'01,636); 7. Cermak (CZ), Mitsubishi Colt (3. TW, 1. E1), 2'05,747 (1'03,158); 8. Pailer (A), Lancia Delta Integrale Evo, 2'06,409 (1'03,158); 9. Jelinek (A), Subaru Impreza WRX, 2'06,595 (1'02,716); 10. Meisel (CH), Mercedes RMI-Judd V8, 2'07,932 (1'03,237); ferner: 18. Volluz (CH), Reynard 95D-Cosworth F3000,

2'12,368 (1'04,131). – 211 Fahrer zum Training und 201 zum Rennen gestartet, 191 klassiert.

Klassen mit Schweizer Beteiligung:

Gruppe H, bis 1300 (gestartet 16): 1. Moser (D), VW Polo, 2'24,400 (1'11,923); ferner: 11. Dürig, Fiat Uno, 2'37,887 (1'18,904). **Bis 1600 (3):** 1. Mattmüller, VW Scirocco, 2'27,200 (1'13,352); 2. Halbheer, Citroën Saxo, 2'31,916 (1'15,034); 3. Sprecher, Peugeot 106, 2'35,499 (1'17,504). **Bis 2000 (28):** 1. Wiebe (D), Renault Laguna, 2'08,166 (1'03,598); 14. Frei, 2'27,272 (1'13,765); 22. Burri, 2'33,833 (1'16,483); 25. Lis Buser, alle Opel Kadett C, 2'37,754 (1'18,627). **Über 2000 (10):** 1. Jetzt, Subaru Impreza, 2'14,735 (1'07,250); 3. A. Banz, 2'20,084 (1'09,815); 3. Koch, beide Opel Kadett C, 2'20,084 (1'10,069); 6. U. Banz, Opel Ascona B, 2'24,497 (1'11,509). **Gruppe E1+FS, bis 1300 (4):** 1. Weissdorn (D), VW Polo, 2'24,274 (1'11,552); 2. Naef, Suzuki Swift, 2'25,413 (1'12,364). **Bis 1400 (2):** 1. Rohr, Audi 50, 2'22,607

(1'11,222); 2. Bächler, VW Lupo, 2'26,806 (1'12,727). **Bis 1600 (10):** 1. Bürki, VW Polo, 2'15,605 (1'07,700); 2. Pisano (D), VW Golf, 2'16,659 (1'08,280). **Bis 2000 (14):** 1. Schuster (D), Mazda RX-7, 2'19,309 (1'09,596); 5. Spiess, Renault Clio, 2'23,511 (1'11,481); 7. Böhler, Renault R5 GTE, 2'25,761 (1'12,384); 9. Viloz, Renault Clio, 2'30,140 (1'14,605); 10. Grünig, VW Golf, 2'32,236 (1'15,480); 11. Denise Huwiler, BMW E30, 2'37,821 (1'18,675); 13. Kummer, Renault Clio, 2'50,812 (1'16,070). **Über 2000 (13):** 1. Cermak; 7. Kistler, Audi RS2, 2'25,451 (1'12,210); 8. Tom Huwiler, BMW E30, 2'26,129 (1'12,752); 9. Kuster, Maserati Gransport Trofeo, 2'32,707 (1'15,314); 11. Ruch, Ferrari 355 GT, 2'34,327 (1'23,251). **Gruppe E2-SH, über 2000 (7):** 1. Stolz; 3. Meisel. **Gruppe CN+E2-SC, bis 3000 (7):** 1. Lang (D), Osella-BMW PA20/S Evo, 2'10,243 (1'05,111); 4. Müller, Osella PA30-Zytek, 2'19,980 (1'09,786). **Gr. E2-SS, bis 3000 (7):** 1. Steiner; 2. Ducommun; 3. Berguerand; 4. Volluz.