

Ein guter Vorgeschmack

BERGRENNEN MICKHAUSEN Faggioli vor Merli und Berguerand, Bratschi bester TW-Pilot – so könnte das Klassement auch beim FIA-Masters aussehen.

PETER WYSS

Nach zwei arg vom Wetter beeinträchtigten Jahren, die sich negativ auf die Zuschauerzahlen auswirkten, stand die 34. Austragung von «Mickhausen» lange Zeit in der Schwebe. Mit vereinten Kräften gelang es dem rührigen Veranstalter vom ASC Bobingen doch noch, die Finanzierung des Jubiläumsrennens – erstmals vor 50 Jahren und bis 1986 fand es unter dem Namen Augusta-Bergrennen statt – sicherzustellen.

Trotz eher pessimistischer Prognosen blieb der Endlauf zum FIA Hill Climb Cup und zur Deutschen Bergmeisterschaft an den drei Tagen von Regen verschont. Nachdem die drei Trainingsläufe bei kalten Temperaturen unter einer dichten Hochnebeldecke über die Bühne gegangen waren, zeigte sich am Sonntagnachmittag wie schon am Freitag sogar nochmals kurz die Sonne, sodass ideale Bedingungen für einen spannenden Wettkampf herrschten.

ITALO-DUELL Nachdem Simone Faggioli 2011 bei seinem ersten Start in Mickhausen im Werks-Osella FA30 den Tagesieg in der Rekordzeit von 46,9 s geholt und im Vorjahr Christian Merli mit dem kleineren Zweiliter-Osella-Honda aus Italien im Nassen ebenfalls auf Antrieb gewonnen hatte, traten die beiden pfeilschnellen Italiener zum ersten Mal auf deutschem Boden direkt aufeinander. Die vom Hochnebel verursachte Feuchtigkeit in den Ritzen des groben Stra-

ssenbelags machte sich am Samstag noch in mangelndem Grip der profillosen Reifen aller Teilnehmer bemerkbar, sodass die Trainingsbestzeiten noch keinen grossen Anhaltspunkt gaben. Mit 49,837 s legte Faggioli nicht unerwartet das Tempo vor, und mit 50,495 schob sich Eric Berguerand im selbst weiterentwickelten Lola-Cosworth klar vor Merli (51,249).

«2013 fuhr ich ja nie auf ganz trockener Strecke, daher muss ich mich erst an die Kurvengeschwindigkeiten und die neuen Bremspunkte herantasten», rechtfertigte sich der Vorjahressieger. Prompt steigerte sich Merli im ersten Rennlauf auf 49,004 s, mit denen er um 27 Tausendstel schneller war als der Schweizer Bergmeister und nur noch sechs Zehntel langsamer als sein Landsmann im grösseren Norma-Zytek V8.

VERGEIGT Der mittlerweile siebenfache Europameister hatte jedoch in der ersten Kurve mit noch nicht angefahrenen Reifen (nun von der italienischen Marke LeCont) etwas gezaubert und somit noch einiges in petto. Hingegen sprach der Walliser von einem recht guten Lauf mit lediglich ein paar kleinen Fehlern.

«Ich habe die für meine Rekordfahrt vor einer Woche in St. Agatha frisch montierten Pneus nur mit dem Fön geputzt und hier erst heute morgen verwendet», erklärte Berguerand. «Die haften so gut, dass ich mich erst an die erhöhen Tempi gewöhnen muss. Das schnelle Regal-S fahre ich nun erstmals voll ausgedreht!»

Im zweiten Durchgang auf der 2,2 km kurzen Strecke im Naherholungsgebiet Stauden südlich von Augsburg passte beim Romand dann einiges nichts mehr, sodass er sich im Gegensatz zu den zwei Vorderleuten nicht zu steigern vermochte. «Was ich unten vergeigt habe, konnte ich oben nicht mehr wettmachen. Es ärgert mich, wenn man nicht umsetzen kann, was das Auto eigentlich hergibt.»

Trotz der geringen Zeitdifferenzen waren die Positionen im Gesamtklassement nach zwei Läufen bezogen. Im letzten Sprint bei deutlich wärmer gewordenen Temperaturen riskierte Faggioli nichts mehr und begnügte sich für einmal mit einem Tagessieg ohne neuen Rekord. Während sich Merli nochmals um vier Zehntel verbesserte, gelang Berguerand mit 48,262 sogar die zweitschnellste Laufzeit des ganzen Tages. Die Benzindruckprobleme im Motorsystem von Merli und das daraus resultierende Geschwindigkeitsmanko bei der Radarfalle waren allerdings deutlich erkennbar.

UNGEWISSEIT Faggioli vor Merli und Berguerand – so könnte das Podium auch am nächsten Sonntag in Eschdorf aussehen, selbst wenn Luxemburg für die Italiener Neuland ist. Der stets ehrlich und bescheiden auftretende Faggioli, zweifellos einer der besten Bergrennfahrer aller Zeiten, blüfft sicher nicht, wenn er dem grossen Europafinale mit besonderer Spannung und einer gewissen Unsicherheit entgegenseht. «Keiner von uns weiss, wie gut die Engländer im Vergleich zu uns sind. Die haben mit ihren leichten und aerodynamisch speziell ausgelegten Rennwagen mit 4-Liter-Motoren Vorteile. Zudem sind sie Nässe und Kälte gewohnt, denn damit müssen wir zu dieser Jahreszeit rechnen. Auch wenn das Wetter besser war als erwartet, war Mickhausen für mich ein ganz guter Test», fand Faggioli.

Als Gesamtdritter entschied Eric Berguerand die Gruppe der E2-Rennwagen



Ronnie Bratschi ist in kurzer Zeit zu einem der besten Tourenwagenpiloten an Europas Bergen gereift. Fotos: Ramon Hänggi



Näher kann man die Action (im Bild Faggioli) als Zuschauer nicht verfolgen. Foto: AR



Mit neuem 350-PS-Motor und genähtem Finger fuhr Seppi Koch zum Klassensieg.



Top 3 in Mickhausen (v. l.): Faggioli, Berguerand, Merli.

vor Vizeeuropameister Fausto Bormolini und seinem Freund Joël Roussel überlegen für sich. Der Franzose hat übrigens in La Roche und vor allem am Gurnigel so viel Spass gehabt, dass er nun 2015 die komplette SM-Saison mit seinem Lola-Zytek ins Auge fasst. Roussel wäre sicher eine Bereicherung.

AUS FÜR STEINER Gerne hätte sich Marcel Steiner als Dritter neben Faggioli und Merli aufs Sportwagenpodium gestellt. Wie der Tagessieger startete der Berner am Morgen mit komplett neuen Gummis, die in den ersten Biegungen nicht den erhofften Grip boten. Trotzdem war er um eine Sekunde schneller als der mehrfache Deutsche Meister

Uwe Lang im Osella-BMW Evo und der Tscheche Dusan Neveril im moderneren Norma.

Gleich am zweiten Start brach ein Teil in der Kraftübertragung am Martini-BMW des dreifachen Schweizer Meisters, sodass seine kurze Rennsaison mit bloss fünf Einsätzen mit dem zweiten Ausfall nach Reitnau (Getriebe) endete. «Schade, ich hatte noch einiges vor, da sich ja die meisten Leute am Nachmittag klar verbesserten. Aber ich glaube nicht, dass ich meine 50er-Zeiten von 2009, die ich mit diesem Auto schon hinlegte, erreicht hätte.»

GEREIZTE GEGNER Im internationalen Feld mit 200 Konkurrenten aus neun Nationen

mussten sich auch die besten Schweizer Tourenwagenpiloten in den zusammengelegten Klassen aus den Gruppen E1, H und FS (FreeStyle) nicht verstecken. Ganz im Gegenteil, mit dem bisher grössten Triumph in seiner Karriere schoss Ronnie Bratschi den Vogel ab.

Im ersten Lauf war der Urner sogar schneller als der achtfache Deutsche Bergmeister Norbert Brenner in einem mit viel technischem Schnickschnack ausgerüsteten Opel Vectra DTM, der in der Gruppe E2-Silhouette eingeteilt war. Während Brenner noch etwas zulegen konnte und die schnellste Gesamtzeit der Wagen mit Dach realisierte, war Bratschi mit drei 55er-Zeiten die Regelmässigkeit in Person.



Zwar hat sein Mitsubishi Evo VIII 600 PS von Tuner Egmo aus Lyss unter der Haube, die Fahrzeugbasis ist aber immer noch ein Serienwagen, der 1180 kg auf die Waage bringt und somit deutlich schwerer ist als die diversen El-Monster.

Am nächsten kam ihm der Österreicher Günter Gabat im Ford Escort Cosworth. Der im FIA-Cup 2014 in der Gruppe El siegreiche Bulgare Nikolay Zlatkov hatte mit dem gegen 800 PS starken Audi Quattro S1 gegen den Inner-schweizer keinen Stich. «Ich hätte nie gedacht, dass ich hier gleich beim ersten Start ganz vorne liege», wunderte sich Bratschi. «Ich nehme an, meine stärksten Gegner, die auch in Eschdorf antreten, werden nun etwas gereizt sein...»

KOCHS DANK Zwei weitere der 26 gestarteten Schweizer liessen sich von den abertausenden Zuschauern als Sieger feiern. Nach einem harten Duell mit dem österreichischen Markenkollegen Norbert Strasser jr. gewann Werner Rohr in der 1600er-Klasse. Der Reitnauer bewies damit, dass er zu Recht InterSwiss-Champion 2014 geworden ist.

Nach seinen drei Siegen in Hemberg, Oberhallau und am Gurnigel könnten wir Patrick Nickel fast zu den Unsrigen zählen; mit Fabelzeiten am Steuer seines optimalen Opel Kadett schwang der Vorarlberger auch in Mickhausen in der 47 Wagen starken El-Zweiliterklasse obenaus. Jürg Ochser war hier als 13. der beste Schweizer Vertreter.

Auf abenteuerliche Weise kam Josef Koch zum Ende der Saison nochmals zu Ehren, nachdem ihn ein kapitaler Motorschaden auf dem Weg zum Sieg in Hemberg ereilt und seither ausser Gefecht gesetzt hatte. Erst am Tag vor dem Training war ein von Turner Böhm frisch revidierter und nun auf 350 PS gebrachter 2,4-Liter-16V im bewährten

RESULTATE

BERGRENNEN MICKHAUSEN

Int. 34. ADAC-Bergrennen Mickhausen (D). Finallauf zum FIA International Hill Climb Cup sowie div. Meisterschaften; Addition der 3 Rennläufe à 2,2 km (in Klammern schnellste Zeit); 199 Fahrer zum Training gestartet, 180 klassiert; kompl. Rangliste unter www.berg-zeitnahme.net; 5. Oktober 2014.

Scratch: 1. Faggioli (I), Norma M20 FC, 2'24,838 (47,647); 2. Merli (I), Osella PA2000, 2'25,990 (48,299); 3. Berguerand (CH), Lola FA99, 2'26,492 (48,262); 4. Bormolini (I), Reynard K02, 2'34,121 (50,816); 5. Lang (D), Osella PA20/S Evo, 2'38,759 (52,254); 6. Neveril (CZ), Norma M20 FC, 2'39,630 (52,594); 7. Magliona (I), Osella PA21/S Evo, 2'40,853 (52,998); 8. Roussel (F), Lola B02/50, 2'42,769 (53,255); 9. Napione (I), Reynard K02, 2'43,262 (53,745); 10. Brenner (D), Opel Vectra GTS V8 DTM, 2'45,147 (54,589); 11. (1. El) Bratschi (CH).

Klassen mit Schweizer Beteiligung-Gruppe El/IS/H/FS, bis 1400 (gestartet 16): 1. Ebenhöf (D), VW Scirocco, 3'11,378 (1'02,963); 5. Bächler, VW Lupo, 3'16,472 (1'04,846); 9. Naef, Suzuki Swift, 3'21,609 (1'06,863); 14. Dürrig, Fiat Uno, 3'33,034 (1'09,709).

Bis 1600 (16): 1. Rohr, 3'05,768 (1'01,400); 2. Strasser jr. (A), beide Toyota Corolla AE86, 3'06,105 (1'01,587); 11. Külling, 3'30,354 (1'08,949); 13. Sprecher, 3'33,784 (1'10,239); 16. Siegenthaler, alle Peugeot 106, 4'06,326 (1'11,018).

Bis 2000 (47): 1. Nickel (A), 2'54,509 (57,745); 13. Ochser, beide Opel Kadett C, 3'04,754 (1'01,297); 20. Graf, Renault Clio, 3'10,151 (1'02,680); 27. Niederberger, Opel Kadett C City, 3'13,435 (1'04,220); 30. Burri, Opel Kadett C, 3'17,411 (1'04,940); 34. Grünig, VW Golf, 3'22,920 (1'06,715); 37. Kummer, Renault Clio, 3'27,220 (1'08,662); 41. Lis Buser, Opel Kadett C, 3'38,602 (1'11,974).

Bis 3000 (13): 1. Koch, Opel Kadett C, 2'57,291 (58,409); 2. Auer (D), BMW M3, 2'59,095 (59,029); 3. A. Banz, Opel Kadett C, 3'01,184 (1'00,100); 5. U. Banz, Opel Ascona B, 3'05,661 (1'01,663); 8. T. Huwiler, BMW E30, 3'13,417 (1'04,120); 9. Neuhauser, BMW M3, 3'15,180 (1'04,444); 12. Denise Huwiler, BMW E30, 3'34,375 (1'10,879).

Über 3000 (14): 1. Bratschi, Mitsubishi Evo 8 Egmo, 2'46,869 (55,471); 2. Gabat (A), Ford Escort Cosworth, 2'47,830 (55,642); 3. Schagerl (A), VW Golf R, 2'51,267 (55,915); 4. Zlatkov (BG), Audi Quattro S1, 2'51,550 (56,318); 5. Stolz (A), Porsche 935 DP II, 2'51,619 (56,836); 9. Ruch, Ferrari 355 GT, 3'11,260 (1'01,904).

Gr. D/E2-SS, bis 3000 (5): 1. Berguerand; 2. Bormolini; 3. Roussel.

Endstand FIA Int. Hill Climb Cup

Kat. 1/Gr. El: 1. Zlatkov; 2. Giuliani (I), Lancia Delta. **Kat. 1/Gr. N+A:** 1. Gabriella Pedroni (I); 2. Hernadi (H), beide Mitsubishi. **Kat. 2/Gr. E2:** 1. Janik (CZ), Lola F3000; 2. Riva (CH), Reynard F3000; 3. Svoboda (CZ), Norma M20.

Kadett des Luzerners rennbereit installiert worden. Als im zweiten Trainingslauf die Getriebeeingangswelle brach, musste von einem Böhm-Kunden in der weiteren Region Ersatz beschafft werden, worauf auf dem Hof von Bauer Müller bis abends um 21 Uhr unter freiem Himmel die Reparatur erfolgte. In der Hektik zog sich Koch beim Ausbau des Getriebes an einem Finger eine tiefe Schnittwunde zu, die im nahen Spital genäht werden musste. Für die Hilfe seiner Kollegen und Freunde bedankte sich Seppi anderntags mit dem Klassensieg.

Ohne Ergebnis blieb dafür Michael Widmer. Der Österreicher Taus wendete das Blatt mit einer Traumzeit mit seinem Subaru Impreza WRX im dritten Lauf noch zu seinen Gunsten. Zu schlechter Letzt fiel Widmers Mitsubishi Evo X der technischen Nachkontrolle zum Opfer, weil die verwendeten Felgen zwar dem Rallyereglement entsprachen, nicht aber Bergrennen.

Meister der Meister gesucht

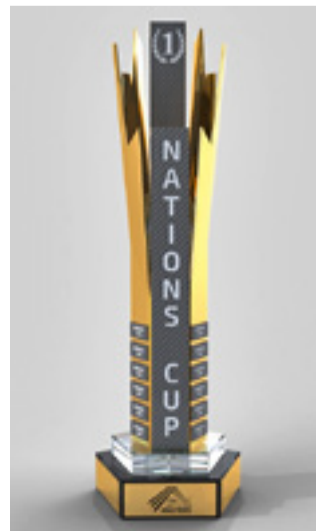
1. FIA HILL CLIMB MASTERS In Luxemburg gibt es am nächsten Wochenende ein Bergrennen, wie es vor ihm noch keines gab.

Das European Hill Race in Eschdorf von Anfang Mai gilt als bestes Bergrennen in der Benelux-Region, und nur sechs Monate später trifft sich komplette europäische Elite wiederum im Luxemburger Dörfchen zum 1. FIA Hill Climb Masters, also einer Art Race of Champions am Berg. Zu gewinnen gibt es nicht nur Pokale und Preisgelder in einzelnen Klassen und Gruppen, sondern wie bei den Olympischen Spielen Medaillen in Gold, Silber und Bronze für die besten jeder Kategorie.

Bei vielen der rund 150 Teilnehmer aus 22 (!) Nationen spielt der olympische Gedanke mit, doch um die Bestzeiten werden sich tatsächlich die besten Vertreter aus der Berg-EM und verschiedenen Landesmeisterschaften streiten. Allen voran die Italiener Faggioli und Merli. Unter normalen Umständen kann die Frage wie in Mickhausen nur lauten, wer Dritter und Empfänger der Bronzemedaille wird.

MONSTERSHOW Gute Karten hat Eric Berguerand, der im Mai mit seinem Lola FA99 in 48,99 s (135,9 km/h) den aktuellen Rekord für die 1850 m kurze Strecke aufstellte. Trotzdem schnappte ihm der französische Meister Nicolas Schatz mit 35 Tausendstel Vorsprung in der Addition der drei Läufe den Tagessieg weg. Schatz wird wiederum mit von der Partie sein, ebenso Lokalmadator David Hauser im mittlerweile vertrauten Wolf GB08FL. Im Gegensatz zum Mai zählt nur die schnellste Laufzeit.

Die Besonderheit neben der Vergabe von Medaillen ist die Öffnung für Fahrzeuge, welche nicht den FIA-Homologationen, aber der jeweiligen ASN (Landesverbände) der Lizenznehmer entsprechen. Während Produktionswagen und Rennsportwagen analog der Berg-EM in den Kategorien 1 (A, N, GT, S2000) und 2 (E2-SS, -SC, -SH) nach Gruppen eingeteilt sind, gibt es erstmals eine Kat. 3 «Open». Nur deshalb dürfen mit



Wohin geht dieser Cup?



Wie schnell sind die britischen Bergrennwagen? Foto: zVg

Schatz, Petit und Frantz die schnellsten Franzosen mit ihren Vierliter-CN+-Sportwagen starten, und erstmals überhaupt lassen sich dank dieser Öffnung die stärksten Briten und Iren mit ihren speziellen Bergrennwagen zu einem Rennen auf den Kontinent locken. Sie sind solche Sprints gewohnt.

Leider müssen die El-Tourenwagen ebenfalls in der Kat. 3 starten, sodass sie keine Chance auf Medaillen, sondern nur auf Klassen- und Gruppensiege haben – es sei denn, das Wetter zeigt sich von der unfreundlichen Seite,

was man dem auf Zuschauer-einnahmen angewiesenen Veranstalter keineswegs wünscht. So oder so ist dies die reinste Monstershow!

WER HOLT TROPHÄE? Die elfköpfige Schweizer Delegation führen Berguerand und Tiziano Riva an. Ronnie Bratschi und Roger Schnellmann rechnen sich mit ihren Mitsubishi einen Spitzenplatz in der Gruppe El aus, ebenso René Ruch und Frédéric Neff. Albin Mächler und Chris Steiner vertreten die Schweizer Serienwagenfraktion, Werner Rohr darf sich bei den 1600er-

Spezialwagen Chancen ausrechnen. Bovier (Osella) und Follinier mit seinem Silhouetten-Cooper sind lediglich Feldfüller, sie hätten aufgrund ihrer Resultate die Zulassungskriterien für dieses Einladungsrennen nicht erfüllt.

Speziell gefordert sind Berguerand, Bratschi, Mächler und Schnellmann. Sie sind von Auto Sport Schweiz für den Nationcup nominiert. Um Fahrer mit weniger schnellen Wagen einzubeziehen, geht es dabei um konstanten Speed. So wird die Differenz zwischen den zwei schnellsten Zeiten aus drei Läufen der vier für ihr Land nominierten Fahrer addiert. Bummeln und Fahren mit der Stoppuhr an Lenkrad wie bei einer Gleichmässigkeitsprüfung geht nicht, da eine Mindestzeit gefordert wird. In dieser Wertung erhalten die Fahrer ebenfalls Medaillen und die ASN eine schöne FIA-Trophäe als Wanderpreis. Wer weiss, vielleicht steht sie schon bald in der Könizstrasse 161 in Liebefeld? **PW**

Anzeige

DTM-Saisonfinale Hockenheimring

Sonntag, 19. Oktober 2014

AUTOMOBIL REVUE



Nico Müller, der sympathische Audi-Worksfahrer, freut sich, Dich bei der DTM-Tourwagen-Serie, am Sonntag 19. Oktober auf dem Hockenheimring zu treffen.

1 Fan Package Gold: Fahrerlagerticket mit exklusivem «Meet & Greet» der Audi DTM Fahrer am Audi Fantreff | Tribünenticket Gold | Eintrittskarte Museum «Audi museum mobile» | exklusives Fan-Geschenk | Reise im topmodernen Bus mit Motorsportbegeisterten | Frühstück und 6 Bier oder Mineral – serviert von einer Hostess
Für Automobil Revue Abonnenten: CHF 250.– statt CHF 300.–

2 VIP Package Gold: Zutritt zur Audi Lounge mit exklusivem Catering und einem spannenden Infotainment-Programm, freier Zugang zum Fahrerlager | Gold Ticket mit bester Sicht auf die Strecke | Eintrittskarte «Audi museum mobile» | exklusives Fan-Geschenk | Reise im topmodernen Bus mit Motorsportbegeisterten | Frühstück, Getränke à discrétion und 3-Gang-Abendessen – serviert von einer Hostess
Für Automobil Revue Abonnenten: CHF 1400.– statt CHF 1660.–

Auskunft und Buchung: 031 750 55 00
Einstiegeort und -zeiten, Anmeldetalon: www.edelline.ch/dtm

edelline AG | Industriestrasse 13, 3210 Kerzers
031 750 55 00 | info@edelline.ch

edelline
reisebusse mit bordrestaurant und hostess