

Ein Erfolg fürs Leben

FIA HILL CLIMB MASTERS Der Walliser Eric Berguerand und Nicolas Schatz holten beim Gipfeltreffen in Luxemburg die Goldmedaille. Europameister Faggioli siegte nur im Nationencup.

PETER WYSS

Es war wirklich ein Rennen, wie es in der Geschichte des Bergrennsports noch keines gab. Und es war eines mit eigenen Gesetzen, wie es Olympische Spiele so an sich haben.

Das 1. FIA Hill Climb Masters in Eschdorf übertraf vom Niveau, und auch vom Ausgang, sämtliche Erwartungen. Nachdem 153 Fahrer aus 22 Nationen über ihre Landesverbände angemeldet und kostenlos zur Teilnahme eingeladen worden waren, traten 138 aus 19 Ländern zum bisher einzigartigen Gipfeltreffen in den Luxemburger Ardennen an. Dabei waren nicht nur die Bestklassierten der diversen nationalen und internationalen Meisterschaften beinahe lückenlos am Start, den olympischen Gedanken widerspiegelten auch Teilnehmer aus Ländern wie Malta und Irland, für die allein schon das Dabeisein ein Privileg war.

Joe Courtney war mit seinem Fiat Cinquecento mit Abstand der Langsamste, der Ire hatte aber im Reigen der europäischen Bergkönige genauso viel Spass wie die drei Malteser. Ryan Mangions Reise mit dem Ford Escort Mk1 Spaceframe mit 1600er-Turbomotor auf dem Hänger dauerte insgesamt zehn Tage, davon vier auf der Fähre von Malta nach Genua und zurück, und von dort nach Eschdorf und zurück waren es nochmals je 1700 Kilometer. Weil dem Malteser Tross von der Fahrt durch die Schweiz abgeraten worden war, ergab sich ein zusätzlicher Umweg...

WELCOME BRITS! Eschdorf erhielt unter den Kandidaten für diese Premiere den Vorzug, weil die Ortschaft mit seiner homologierten Bergrennstrecke in Zentral-

europa so nördlich liegt, dass vor allem die Briten nicht allzu weit reisen müssen. Diese Absicht verfehlte ihre Wirkung nicht, denn die drei besten Ersten der British Hill Climb Championship plus zwei weitere schnelle Leute mit ihren speziell Bergrennwagen und einige Iren stellten sich zum ersten Mal überhaupt der kontinentaleuropäischen Konkurrenz.

Damit dies möglich war, eröffnete die FIA eine dritte Kategorie «Open» für Fahrzeuge, welche nicht nach FIA-Reglement homologiert sind. Dass auch die nur im FIA-Bergcup und nicht in der EBM gewerteten Tourenwagen und GT der Gruppe E1 in denselben Open-Topf geworfen wurden und die Dompteure dieser Bergmonster nicht um eigene Medaillen fahren durften, war ein Schönheitsfehler. Für sie ging es nur um Pokale und Preisgeld, aber doch auch um die Ehre.

ABBRUCH Das herbstliche Wetter spielte insofern mit, als es fast bis zum Schluss trocken blieb. Nebel sorgte an beiden Tagen für einen verspäteten Beginn des Geschehens, dazu kamen wenige Unterbrüche wegen Unfällen oder Leitplankenkontakten, so dass es am Samstag nur für zwei statt drei Trainingsläufe reichte, was für die vielen Neulinge auf der 1,8 km langen Sprintstrecke natürlich ein Handicap darstellte. Der für Sonntagnachmittag erwartete Regen trat um 16 Uhr während des dritten Laufs der Open-Tourenwagen ein.

Da nur die schnellste Laufzeit in Wertung kam, entschied sich die Rennleitung richtigerweise für den Abbruch, da die Sache wegen der glatten Unterlage entschieden war. Vielleicht wäre sie mit einem dritten Heat anders ausgefallen, und so jubelten am Ende jene, die den zweiten Run bei optimalen Verhältnissen



Nicolas Schatz war mit dem nur in Frankreich homologierten Norma-BMW V8 im zweiten und vorentscheidenden Lauf der Schnellste von allen.

Fotos: AR (4), Ramon Hänggi (2), zVg (1)

am besten hingekriegt hatten. Und – Überraschung! – zu denen gehörte der grosse Dominator der europäischen Bergrennszene ausnahmsweise nicht.

KEINE ILLUSION Dass Eric Berguerand im Lola-Cosworth und Nicolas Schatz im Norma-BMW das Klassement nach den zwei Trainingsläufen anführten, kam nicht von ungefähr. Der Schweizer und der französische Bergmeister stritten sich schon im Mai beim «normalen» Bergrennen in Eschdorf um den Tagessieg, wobei Berguerand in 48,990 s neuen Rekord fuhr, Schatz aber mit 35 Tausendstel Vorsprung in der Addition der drei Läufe den Tagessieg errang.

«Ich mache mir keine Illusionen», winkte der Walliser ab und meinte damit, dass der noch vier Zehntel zurückliegende Simone Faggioli am Renntag schon noch zum Busch herauskommen werde. Doch der siebenfache Europameister war nur bedingt optimistisch: «Diese Strecke ist zu wenig selektiv, es gibt keine Mutstellen, wie etwa Les Gripons in Les Rangiers. Daher liegen wir alle nur um Zehntel und Hundertstel auseinander.»

GRANDIOS Siehe da, nach dem erst gegen 13 Uhr beendeten ersten Heat führte der Italiener mit 49,676 vor Berguerand (49,905) und Schatz (50,114), gefolgt vom Luxemburger David Hauser und dem Briten Scott Moran. In Anbetracht des dro-

henden Regens war klar: Wer eine Medaille will, muss im zweiten Lauf schon alles auf eine Karte setzen.

Als erste unterboten Trevor Willis und danach Will Hall in ihren Methanolbetriebenen Open-Monoposti Faggiolis erste Laufbestzeit. Schatz nützte den Grip der Reifen und das Drehmoment des BMW-V8 in dem wegen seines Hubraums (4000) in der EM nicht zugelassenen CN+-Sportwagen voll aus und realisierte in 48,344 s eine neue Rekordzeit. Der gleich nach ihm gestartete fünffache Champion Scott Moran schob sich mit seinem Gould-Cosworth (3,5-L-FI-Motor mit 620 PS bei nur 470 kg Fahrzeuggewicht!) in 48,587 an die zweite Stelle vor.

Wow, was für eine grandiose Vorstellung der Briten! «Unsere Rennstrecken sind nicht so lang, breit und kurvig. Meine Lernkurve hier ist enorm, ich muss mich im Kopf erst auf die enormen Tempi einstellen», gab der 38-jährige, 123-fache Tagessieger Scott Moran stellvertretend für seine Kollegen von der Insel zu.

UNERWARTET Können die als letzte Rennsportwagen gestarteten Spezialisten ebenfalls noch zulegen? Nein. Eric Berguerand schoss in 49,113 durch die Lichtschranke. Christian Merli, mit dem Osel-la-Honda 2000 normalerweise Faggiolis grösster Gegner, kam am ganzen Wochenende nicht recht auf Speed und blieb in 49,957 s unter seinem Wert geschlagen.

RESULTATE

1. FIA HILL CLIMB MASTERS

Bergrennen Eschdorf (L), 1,85 km; schnellere Zeit aus 2 Rennläufen; 138 Fahrer am Start und klassiert; Resultatauszug (kompl. Liste unter www.berg-zeitnahme.net); 12. Oktober 2014.

1. Nicolas Schatz (F), Norma M20 FC-BMW V8 4.0, 48,344 (13776 km/h); 2. Scott Moran (GB), Gould GR61X-NME Cosworth XB 3.5, 48,587 (1. Open-SS); 3. Eric Berguerand (CH), Lola B99-Cosworth 3.0, 49,113; 4. Will Hall (GB), Force-Nissan WH 3.5, 49,180; 5. Simone Faggioli (I), Norma M20 FC-Zytek 3.0, 49,233; 6. David Hauser (L), Wolf GB08F1 3.0, 49,372 (1. U25); 7. Trevor Willis (GB), OMS 28-RPE 3.2, 49,445; 8. Geoffrey Schatz (F), Reynard 95D-Mugen 3.0, 49,713; 9. Milos Benes (CZ), Osella FA30-Zytek 3.0, 49,862; 10. Christian Merli (I), Osella PA2000-Honda 2.0, 49,957; ferner: 14. Tiziano Riva (CH), Reynard 92D-Cosworth 3.0, 51,606; 22. Martine Hubert (F), Norma M20 F-BMW 3.0, 53,320 (1. Damen); 35. Herbert Stolz (A), Porsche 935 dp2 3.5t, 57,014 (1. E1); 42. Dan Michl (CZ), Lotus Evora 3.0, 57,360 (1. E2-SH); 63. Yannick Poinsignon (F), CG Simca Turbo 1.4t, 59,981 (1. Open-TW/GT); 71. Yanick Bodson (B), Porsche 997 GT3 Cup 3.6, 1'00,834; 73. Jaromir Maly (CZ), Mitsubishi Evo VIII 2.0t, 1'01,214 (1. A); 86. Marcin Slobodzian (PL), Mitsubishi Evo IX 2.0t, 1'02,675 (1. N).

Kat. 1 (FIA-E2-Rennsportwagen)

Gold: Eric Berguerand (CH)
Silber: Simone Faggioli (I)
Bronze: David Hauser (L)

Kat. 2 (FIA-Produktionswagen)

Gold: Yanick Bodson (B)
Silber: Jaromir Maly (CZ)
Bronze: Nicolas Werver (F)

Kat. 3 (Open)

Gold: Nicolas Schatz (F)
Silber: Scott Moran (GB)
Bronze: Will Hall (GB)

Nationencup

Gold: Italien
Silber: Schweiz
Bronze: Österreich

Gruppen mit Schweizer Beteiligung

Kat. 2, Gr. CN+E2-SC (gest. 15): 1. Faggioli; ferner: 13. Bovier, Osella PA20/S-BMW 3.0, 57,877. **Kat. 2, E2-SS (24):** 1. Berguerand; ferner: 5. Riva. **Kat. 3, E1 (22):** 1. Stolz, 57,014; 2. Giuliani (I), Lancia Delta Evo 2.0t, 57,212; 3. Gabat (A), Ford Escort Cosworth 2.35t, 57,456; 4. Bratschi, Mitsubishi Evo 8 Egmo 2.2t, 57,757; ferner: 9. Schnellmann, Mitsubishi Evo 8 J-Spec 2.0t, 59,602; 12. Neff, Porsche 996 Cup 3.8, 59,995; 15. Ruch, Ferrari 355 GT 4.0, 1'00,941. **Kat. 3, Open Touring Cars/GT (34):** 1. Poinsignon, 59,981; ferner: 12. Rohr, Toyota Corolla 1.6, 1'03,511; 14. Mächler, BMW M4 Coupé 3.0t, 1'03,728; 20. Follonier, GFA Austin Cooper RS 1.3, 1'05,005; 31. Steiner, Toyota Celica GT4 2.0t, 1'09,344.



Goldmedaillengewinner Einzelwertung: Bodson, Schatz und Berguerand.



Kein anderer Landesverband kleidete seine Fahrer so schön einheitlich in Nationalfarben ein. Oben von links: Follonier, Neff, Bovier, Ruch, Schnellmann, Captain Tardent (Kommissär ASS), Rohr, Riva, Steiner und Mächler. Kniend: Bratschi und der bereits lachende Berguerand.

Und das blieb am Ende sicher auch Simone Faggioli. Zwar verbesserte sich der Italiener nochmals um vier Zehntel, aber das reichte vorderhand lediglich zum fünften Zwischenrang. «Probleme mit den Gummis», also zu wenig Grip aus den Reifen, gab der grosse Favorit als Grund an. Mit letzten Änderungen an der Fahrzeughöhe, der Radgeometrie und der Aerodynamik wollte Faggioli das Blatt noch zu seinen Gunsten wenden. Doch diesem Vorhaben sollte der eintretende Regen ein Ende setzen.

GOLDIGE MEISTER Somit stand der amtierende und mit 29 Jahren schon fünffache Bergmeister aus Frankreich als Gesamtsieger und Goldmedaillengewinner in der Kategorie Open vor dem ebenso hoch dekorierten Champion aus England fest. Die Rivalen von Schatz in Frankreich, Cyrille Frantz (11.) und Sébastien Petit (12.), hatten mit gleichem Material keinen Stich, sogar sein jüngerer Bruder Geoffrey Schatz (8.) klassierte sich im alten Reynard F3000 wie schon in der Meisterschaft vor ihnen. Während Schatz den Sieg als «unerwartet, bei dieser grossen Konkurrenz» einstuft und wohl erleichtert über das vorzeitige Ende war, bedauerte dies Moran: «Schade, denn es ging noch schneller. Aber es war toll hier.»

Eric Berguerand seinerseits schien im ersten Moment gar nicht zu realisieren, welches Husarenstück ihm gelungen ist, weil er den zweiten Lauf als nicht perfekt bezeichnete. Kunststück, im Mai war er schneller. Aber dritter Gesamtrang, erstmals Faggioli geschlagen, was erst wenigen Gegnern gelungen ist, und vor allem: Gold in der FIA-Kategorie der E2-Rennsportwagen. Das ist, wie er selbst sagt, «ein Erfolg fürs Leben. Denn hier hat keiner geschlafen. Schön, dass die FIA unsere Autos von denen der Franzosen und Briten getrennt hat. Denn unsere auf Formel-3000-Rennwagen basierenden Autos sind nicht mehr mit denen vergleichbar. Es wird für uns immer schwieriger, auch gegen die Sportwagen von Norma und Osella, die mit ihrer Verschalung schon aerodynamisch im Vorteil sind.»

Zu Letzteren gehört auch der Wolf von Lokalmatador David Hauser, der im Prinzip noch am Beginn des Entwicklungsstadiums steht. Aber er war bereits gut genug für eine Bronzemedaille und den Gewinn der Wertung für Fahrer unter 25. Ein Versprechen für die Zukunft.



Moran im Gould-Cosworth: 620 PS, nur 470 kg - ein Geschoss am Berg.



Ryan Mangion war einer, der den olympischen Gedanken verkörperte.

GESCHLAGEN Mit seiner Bestzeit war auch Tiziano Riva zufrieden, nur mit dem Resultat nicht: «Ein Platz in den Top-10 wäre schön gewesen.» Aber mit dem zweiten Gesamtrang in der FIA-Bergcup hinter dem Tschechen Janik in einem weiteren F3000 (der abwesend war und wohl kein Land gesehen hätte) hat der Tessiner sein Saisonziel eh übertroffen.

Dass Punktesammler in der zweiten europäischen Berg-Liga mehr belohnt werden als wirklich schnelle Leute, zeigte sich auch in der Gruppe E1. Der Bulgare Niki Zlatkov, 2014 Gewinner dieser FIA-Wertung und Sieger beim Schweizer Gastspiel in La Berra, kam nie in die Nähe der E1-Bestzeiten, ebenso wenig der Brite Keith Edwards in einem zweiten Audi Quattro S1. Der für Deutschland startende Tiroler Herbert Stolz brachte die Leistung seines Porsche 935 in Eschdorf schon immer gut auf den Boden, wie zuletzt im Mai, als er vor Ronnie Bratschi gewann.

In Mickhausen hatte der Urner vor Wochenfrist noch alle bezwungen. «Aber hier ist es schwieriger, da lässt sich das

Leistungsmanko fast nicht wettmachen», rechtfertigte er sich nach dem zweiten Lauf, den er mit einer 57er-Zeit wie Stolz, dem überraschenden Italiener Giuliani in Lancia Delta und dem Österreicher Gabat im Ford Escort als Vierter beendete. Bratschis geplante Schlussattacke mit den passenden Reifen fiel dann ins Wasser, und so konnte sich auch Roger Schnellmann (9.) nicht mehr verbessern.

SILBER FÜR SCHWEIZ Immerhin hatten beide Mitsubishi-Piloten trotzdem noch einen Grund zum Feiern, holte die Schweiz doch mit Berguerand, Schnellmann, Albin Mächler (war im Serien-BMW M4 schneller als viele Spezialwagen) und Bratschi die Silbermedaille in der von zwölf Teams bestrittenen Nationenwertung. Hierfür zählte nicht die Addition, sondern die Differenz der zwei Laufzeiten jedes nominierten Fahrers. Mit 0,443 s war Simone Faggioli der Beste von allen, und so holte Italien mit ihm, Magliana und Merli mit 3,812 s Abweichung Gold vor der Schweiz (3,463 s) und Öster-



Scott Moran mit Papa Roger, der 1997 Champion war.



Mit viel Power zum E1-Sieg: Herbert Stolz im Porsche.

reich (4,952). Mit je einer Gold- und Silbermedaille sind Faggioli und Berguerand somit die zwei erfolgreichsten Sportler von Eschdorf. Bei den Produktionswagen konnte der nahe zu Luxemburg lebende Belgier Yanick Bodson mit einem Porsche seinen Heimvorteil ausspielen. Frankreichs GT-Meister Nicolas Werver musste sich mit einem ausgeliehenen, FIA-konformem Porsche mit Bronze hinter dem Tschechen Maly im Gruppe-A-Mitsubishi begnügen.

Dass es ein 2. und ein 3. FIA Hill Climb Masters geben wird, war schon vor dieser gelungenen Premiere beschlossene Sache. Nun muss die FIA-Kommission für Bergrennen darüber entscheiden, in welchem Turnus (alljährlich oder nur alle zwei, drei Jahre jeweils am Saisonende), mit welchen Reglementsänderungen aufgrund der gemachten Erkenntnisse und wo gefahren wird. Schon ein Kandidat für 2014 war die ASA St-Ursanne-Les Rangiers, die das grosse Finale gerne auf einer im unteren Bereich verkürzten Strecke (Start unter dem Viadukt) ausrichten würde.