



Als ich der Champion zum Foto aufstelle, den Bauch einzieht und die Brust rausdrückt, hat die Gattin noch einen wichtigen Tipp: „Grantig gucken, Franz“, ruft sie rüber. Franz Weißdorn tut sich schwer. Er ist zwar Bayer, aber kein Grantler, und den Mann, der ihm gegenübersteht, als Feind zu betrachten, fällt ihm schwer. Er hat ihm schließlich seine Tochter überlassen. Seine Barbara hat Wolfgang Glas vor zehn Jahren geheiratet, natürlich hat er sie bei einem Bergrennen kennengelernt. „Da stand sie, hat mich angegrinst, ich hab sie angegrinst. Da war eigentlich alles schon geschwätzt“, sagt er – und grinst.

Schrauber seit der achten Klasse

Man kann nicht sagen, dass der gelernte Lackierer nicht wusste, worauf er sich einließ, als er in diesen Clan eintrat, bei dem es auch an der Weihnachtstafel eigentlich nur ein Gesprächsthema gibt: Bergrennen. Schwiegervater Franz Weißdorn stürmt seit einem Vierteljahrhundert die Berge hinauf, und das mit wachsendem Ehrgeiz. Der kleine Franz war gerade in der achten Klasse, als er anfang, Pappas Isetta-Motor auseinanderzunehmen. Nach der Führerscheinprüfung fing der nun große Franz mit Orientierungsfahren und Slalom



„Am Tisch wird nur über Bergrennen geredet. Ich weiß, wovon ich spreche“

Silvia Ebenhöf

an. Vor einem Vierteljahrhundert probierte er sich zum ersten Mal am Berg und verpasste sein Debüt nur haarscharf das Treppchen. Seitdem lässt der Berg Franz Weißdorn nicht mehr los. „Wenn ich keine Bergrennen mehr fahren kann, will ich nicht mehr leben“, hat der 62-Jährige mal gesagt.

Der Lauda der Berge

Franz Weißdorn ist der Niki Lauda der Berge. Schon immer liebte er das Tüfteln an seinen Autos mindestens so wie das Fahren. Wenn die Zeiten nicht stimmen, sucht er die Lösung eher bei Abstimmung oder Übersetzung als mit erhöhtem Risiko. Schon in den 80ern rüstete er seinen Polo mit Dreieckslenkern aus, schraubte einen voll verkleideten Carbon-Unterboden mit Diffusor unters Auto. „Da war ich Vorreiter“, sagt er stolz.

Die Verbindung von Hightech und über 20 Jahre altem Auto ergibt Sinn. Vor allem in der 1,4-Liter-Klasse sind die kleinen Gruppe-H-Geräte, die im KW-Berg-Cup ihre Heimat gefunden haben, unschlagbar. Weißdorns Polo mag Baujahr 1974 und ein ehemaliges Unfallauto sein, aber krumm ist an dem roten Geschoss gar nichts, und es wiegt nur 710 Kilo.

Bei der Architektur des Motors blieb kein Stein auf dem anderen: Kolben, Pleuel, Kurbelwelle, Verdichtung. Der Original-Polo hatte 60 PS, drehte rund 6000 Touren. Bei dieser Drehzahl kann Weißdorns Motor schon mit dem ersten Golf GTI mithalten. An den Vierzylinder hat er ein sequenzielles Zadev-Sechsganggetriebe mit Lamellensperre geflanscht, das aus dem Citroën Saxo Kitcar stammt. Würde in Aufhausen eingebrochen, dann könnte der Verlust von Fernseher, Bargeld oder Schmuckschatulle Weißdorn nicht aus dem Gleichgewicht bringen, wenn nur die

Ausgereizt
Der 1,4-Liter dreht 10 700 Touren und leistet 220 PS



Schneller Schwager
Mit Armin Ebenhöf gewann Wolfgang Glas 2013 den Titel



Kinderkrankheiten
Eine gerissene Antriebswelle kostete beim Debüt am Glasbach Nerven



Neuer Platzhirsch
Der Scirocco 1 im Jägermeister-Look ist der neue Platzhirsch der 1400er-Klasse – es sei denn, der Senior kontert

Nicht totzukriegen
Mag ja sein, dass der Weißdorn-Polo 40 Jahre alt ist und ein Ex-Unfallauto, sechs Siege holte er 2014 trotzdem



Schatztruhe noch da wäre. In einem Holzkasten bewahrt er Zahnräder auf, die er präsentiert wie ein Schatztaucher seine Goldklumpen. 17 Übersetzungen enthält die „Wunderkiste“, das Resultat von 20 Jahren Erfahrung und am Berg einer der Schlüssel zum Erfolg.



Tuning extrem
Der Weißdorn-Polo atmet durch eine Sidepipe aus



Kopfgeburt
Mit einem Honda-Zylinderkopf leistet das Meisterauto 205 PS



Schatzkiste
Hier drin stecken 20 Jahre Erfahrung und 17 Übersetzungen

Neunfacher Meister

Franz Weißdorn ist am Berg eine Macht. Neunmal Südbayerischer Meister, viermal Gesamtsieger im KW-Berg-Cup, den acht Divisionsiegen fügte er 2014 den neunten Titel hinzu. Viele bissen sich an ihm die Zähne aus, mancher fuhr dabei sein Auto zusammen.

„Mir würde schon Geld geboten, um andere gewinnen zu lassen“, sagt er stolz. Weißdorn ist nicht reich, aber Geld braucht er keines. Er hat einen sensiblen Gasfuß und Köpchen. Seine Skoda-Vertretung hat er seiner Tochter überschrieben, um sich voll dem Klettern auf Rädern widmen zu können. Seitdem frönt der 62-Jährige dem süßen Leben eines „Profis ohne Zahlenseingang“, wie sein Techniker flacht. „Ich bin 20 Jahre lang um halb fünf aufgestanden, jetzt stehe ich um halb sieben auf“, sagt Weißdorn.

Der finanzielle Aufwand hält sich zumindest bei den Rennen im Rahmen. Eine Saison



„Der verkleidete Unterboden bringt Abtrieb und macht das Heck ruhiger. Da war ich Vorreiter“

Franz Weißdorn



In die Jahre gekommen
40 000 Euro stecken im
1400er-Siegerauto von 2013.
Aber nun hat der Maue
Blitz ausgesiedelt.



Aus 8 mach 16
Mit 16V-Zylinderkopf leistet der
1,3-Liter-Motor runde 180 PS



Alles Tarnung
Um Gewicht zu sparen, ersetzt ein
Aufkleber den Scheinwerfer



Konsequente Aerodynamik
Angeblich bringt der eingeklappte
Spiegel 1 km/h mehr Toppspeed

kostet Weißdorn etwa 10 000 Euro, beim Schwiegersohn Wolfgang Glas sind es um die 6000, denn der wechselt sich im blauen Polo mit einem Partner ab. Im Berg-Cup sammelt eine Startnummer die Punkte, nicht der einzelne Fahrer. Tests kann er sich nicht leisten. Nur einmal im Jahr kauft er einen Satz frischer Reifen. „Die Regenreifen sind schon fünf Jahre alt. Ich kann nur so schnell fahren, wie es mein Geldbeutel zulässt“, sagt er. Auch der Schwiegervater bestätigt: „Beim Wolfgang regnet's nicht gerade oben rein.“

Neues Sportgerät

Renn-Kompagnon Armin Ebenhö ist nicht nur sein Freund, sondern auch sein Schwager, und der hat im Sommer ein neues Auto besorgt. Auch wenn es beim Debüt beim Glasbahren noch ein paar Kinderkrankheiten

gab, ist der orangefarbene Scirocco eine echte Waffe. Einen 1,8-Liter-Block aus einem Golf hat Motorspezialist Mario Minichberger auf 1,4-Liter abgelitert, dafür aber mit einem neuen Vierventilkopf auferüstet. Der stammt aus der Suzuki Hayabusa „und hat in jedem Drehzahlbereich Druck“, wie Ebenhö verrät. „Bohrungs- und Hubverhältnis sind exakt wie beim Motorrad“, sagt Minichberger.

Den Ventiltrieb hat er von Ketten- auf Zahnriemenantrieb umgebaut, wochenlang an Wasser- und Ölkanälen gerüfelt. Er dreht bis 10 700 Umdrehungen, liefert rund 220 PS und vor allem sein volles Drehmoment schon bei rund 6000 Touren. „Wir sind die Einzigen, die das Hubraumlimit in der 1400er-Klasse voll ausschöpfen“, sagt Ebenhö.

Genau das macht dem Schwiegervater Sorgen. Natürlich hat auch er längst einen Mo-

torrad-Kopf unter der Haube, wofür sich eine Honda 1000 CBR opfern musste. Die Strömungskanäle sind bei den Motorrad-Köpfen günstiger. Von 195 PS konnte der alte Fuchs mit Motorspezialist Biesenbach durch den verbesserten Gasdurchsatz noch zehn Pferdestärken aufsteuern, aber der auf 1300 Kubikzentimeter aufgebohrte Einliter-Block ist sowohl mit seinem Hubraum als auch mit der Drehzahl am Limit. Weißdorn verzicht das Gesicht, als würde ihn eine schlimme Hüfte plagen. „Der lange Hub“, stöhnt er.

Scirocco-Diätprogramm

Zwar hatte das neue Sportgerät der Schwiegersöhne in der abgelaufenen Saison mit 750 Kilo noch etwas zu viel Hüftspeck, aber das Diätprogramm hat bereits begonnen. „Die Türen sind noch aus Blech, aber keine Angst, die 700 Kilo werden wir schon knacken“, sagte Ebenhö, und das konnte der Schwiegervater mit Recht als Drohung verstehen. Der Vorteil des Scirocco liegt in seinem längeren Radstand. Neben dem stabileren Fahrverhalten profitiert Ebenhö auch von der erhöhten Aufstandsfläche der 15-Zoll-Räder. Unter den Polo passen dagegen nur 14-Zöller.

Wolfgang Glas blickt dennoch mit ein wenig Wehmut auf den blauen Polo, der nun zum Verkauf steht. 40 000 Euro ist er seiner

Meinung nach wert. „80 000 wären es, würde man ihn heute neu aufbauen“, rechnet er vor. Dazu kommt der ideelle Wert. Schließlich ist es das Meisterauto der Saison 2013, als die Jungen den Schwiegervater trotz unterlegenen Materials schlugen.

Die Saison stand auch 2014 auf Spitz und Knopf. Bei manchen Rennen – wie etwa in Osnabrück – trennten die Autos des Clans nur zwei Zehntel, der Rest der Division konnte nur aus der Ferne zuschauen. Am Ende hatte der Senior mit 808 Punkten knapp die Nase vorn. Glas und Ebenhö wurden mit 771 Zählern Zweite. Dahinter klappt zum Dritten eine Lücke von 182 Punkten.

Kein Zurück mehr

Natürlich war auch die Umstellung auf das neue Auto ein Problem. Glas trat mit dem Polo am Glasbach ein letztes Mal an, weil er die Strecke noch nicht kannte. Aber er fuhr dieses Mal außer Konkurrenz, denn die punktberechtigte Startnummer 399 klebt nun auf dem Scirocco. Das Auto darf ein Team im Berg-Cup einmal in der Saison wechseln, danach gibt es kein Zurück. Dass beim Debüt der neuen Nummer 399 erst eine Antriebswellen- und anschließend zwei Befestigungspunkte von Motor und Getriebe brachen, konnte Armin Ebenhö noch wegstecken, dennoch machte er nach den Vorläufen ein Gesicht wie ein Zahnschmerz-Patient.

„Vier Zehntel langsamer als der Schwiegervater, das ist das Problem“, sagt er. Vier Zehn-



„Ich glaube, meine Regenreifen sind schon vier oder fünf Jahre alt“

Wolfgang Glas

telsekunden später bricht die gesamte Truppe in Gelächter aus.

Wenn man am Vorstart zusammensteht, wird geflucht, sich gegenseitig aufgezo-gen. Dabei schwören die Schwiegersöhne, dass der Schwiegervater bei allem Ehrgeiz der fairste aller Sportsmänner ist. „Wenn du ein Problem hast, hilf mir“, sagt Glas. Den Motor, mit dem er 2013 den Senior schlug, hat er vom selbigen bekommen. Man schaut sich gemeinsam Inboard-Videos an, vergleicht flüchtig Telemetrie-Daten und gibt sich anschließend im Cockpit die Kante.

Wolfgang Glas gesteht, dass er die Berge eigentlich nicht mehr für Pokale erklimmt: „Es geht mehr und mehr darum, den Schwiegervater zu schlagen.“ Es gibt wenig Dinge, die im Hause der Jungen mehr Genuss bereiten, als dem Senior die letzte Niederlage unter die Nase zu reiben, aber es ist ein schmaler Grat. Beide beschwören einhellig, man dürfe den Alten nicht zu sehr reizen. Ebenhö warnt: „Wenn du ihn wütend machst, dann wird er zu schnell.“

Christkind in der Garage

Es konnte Franz Weißdorn im letzten Dezember egal sein, was unterm Weihnachtsbaum lag, denn das eigentliche Geschenk des Christkinds hatte er sich sicherheitshalber längst selbst besorgt: einen größeren Motorblock. Armin Ebenhö macht sich keine Illusionen: „Wir wissen nicht, wie er den in den engen Polo reinbringt, aber er wird es schaffen.“



Maximalausbeute
Beim Saisonfinale in Mickhausen siegt Ebenhö vor Schwiegervater Weißdorn und Schwager Glas