



Suchen...

Login Area

[Home](#) [Berg-Cup](#) [Rennen](#) [Resultate](#) [Media](#) [Download](#) [Partner](#) [Marktplatz & Shop](#)


## Der KW Berg-Cup In Mickhausen: Forderndes Finale In Den Stauden

Erstellt am Mittwoch, 05. Oktober 2016 12:05  
Geschrieben von Uli Kohl



### Nächster Termin

#### Berg-Cup Siegerehrung Bad Mergentheim

05.11.2016

Noch

# 24 Tage

23 Std. : 0 Min. : 5 Sek.

### Sponsoren



(c) rennfotos.de

Mickhausen ist zurück. 24 lange Monate hatten wir gebangt und gehofft, nun ist es Gewissheit, das „Int. 36. ADAC Bergrennen Mickhausen“ ist gelaufen. Dabei zeigte das Finale vieler Prädikate zwei Gesichter. Am Samstag freundlich und warm, mit zu jeder Zeit vollständig trockener 2,2-Kilometer-Sprintstrecke, auf der die drei anberaumten Übungsauffahrten problemlos durchgeführt werden konnten. Aber über Nacht wandelte sich das Bild. Regen fiel, die Temperaturen gingen leicht nach unten. Zum Rennbeginn um 08:30 Uhr hatten die Niederschläge zwar schon längst wieder aufgehört, aber in den Waldpassagen blieb die Fahrbahn feucht und tückisch.

Damit waren die Trainingszeiten Makulatur. Das 160 Fahrzeuge umfassende Feld setzte zu Beginn ausnahmslos auf Regenreifen, erst spät wagten vereinzelt Mutige den Einsatz von Slicks. An den erzielten Zeiten änderte dies nicht wirklich viel, denn so oder so war man irgendwo im Vorteil und auf den anderen Abschnitten dafür etwas eingebremst. Noch während des ersten Race-Heats - etwa nach dem ersten Drittel der verbesserten 2-Liter Tourenwagenklasse, fielen wieder Tropfen. Der Rest des Tages unterlag von da an einem Wechselspiel von Bedingungen, war zum Teil von oben trocken, bot aber ansonsten alles von Nieselregen bis zu heftigen Schauern und Güssen. Lief der Übungssamstag echt entspannt und mit toller Atmosphäre - woran sicher das nicht übergroße Fahrerfeld seinen Anteil hatte - so änderte sich dies am Rennsonntag komplett. Eine ganze Reihe von technischen Defekten und Unfällen, die zum Glück allesamt ohne Personenschaden ausgingen, belasteten den Zeitplan schwer, forderten von allen Beteiligten vollen Einsatz. Aber trotz der widrigen Umstände konnten alle drei ausgeschriebenen Rennläufe durchgezogen werden. Dafür gebührt der Truppe des veranstaltenden ASC Bobingen und deren Helfern ein Riesenkompliment und ein ganz dickes Dankeschön. Das wechselnde Wetter würfelte das Klassement durcheinander, bremste vermeintliche Favoriten aus, gebar aber dafür auch neue Helden. Was der Spannung keinen Abbruch tat - ganz im Gegenteil.

Das wollen wir uns nun gemeinsam anschauen, beginnend mit dem NSU-Bergpokal, der beim Finale in Mickhausen seinen zehnten Saisonlauf absolvierte. Zwar standen mit Jörg Davidovic und Steffen Hofmann die Jahresgewinner schon frühzeitig fest, aber um die noch verbleibenden Podestplätze wurde in den Stauden hart gefightet. Im Training beharken sich Jörg Davidovic und Jörg Höber auf Augenhöhe, aber schlussendlich setzt Jörg Davidovic die schnellste Zeit, 0,479 Sekunden vor Jörg Höber (TP2). Auf der Drei folgt Thomas Krystofiak, Vierter ist Uwe Schindler, Übungsrang fünf holt sich Alexander Follmann. Zum Rennstart zeigt sich Jörg Davidovic bestens motiviert, stürmt zur Bestzeit. Bei Jörg Höber spielt die Technik nicht mehr mit, sein TT bleibt auf der Strecke einfach stehen. Das von allen erwartete Duell der

beiden flottesten Probegalopper findet so nicht statt. Uwe Schindler ist nun zur Stelle und sichert sich Rang zwei, Position drei ist die Angelegenheit von Wolfgang Schwalbe. Ihm folgt in einem Mini-Zeitfenster von 0,307 Sekunden ein Dreierpulk. Der wird angeführt von Alex Follmann (P4), die weiteren Involvierten sind Mike Vogel (P5) und Thomas Krystofiak als Sechster. Der kann sich mit diesem Stand nicht wirklich anfreunden. Also drückt er im zweiten Heat noch beherzter aufs Gaspedal, schraubt trotz der schlechter gewordenen Bedingungen seine Zeit aus Durchgang eins nach unten. Das bringt ihn auf Platz drei nach vorne. An der Spitze hat sich nichts geändert. Die gehört nach wie vor Jörg Davidovic (P1), an den sich allerdings Uwe Schindler (P2) näher heran gezoomt hat. Alexander Follmann will unbedingt nochmals so viele Punkte wie möglich auf sein Konto bringen. Ihm gelingt die drittschnellste NSU-Zeit der zweiten Auffahrt, mit der er Position vier erobert. Damit hat er auch Wolfgang Schwalbe überholt, der jetzt neuer Fünfter ist. Im Finallauf sind die Streckenbedingungen wieder besser, das Tempo zieht an. Aber auf die Reihung der besten Fünf hat das keinen Einfluss mehr. Zum dritten Mal in dieser Saison heißt der NSU-Sieger Jörg Davidovic. Auf das Podest begleiten ihn Uwe Schindler als Zweiter und Thomas Krystofiak als Dritter. Die Ehrenplätze gehören Alexander Follmann (P4) und Wolfgang Schwalbe, der sein Mickhausen Wochenende als Fünfter beendet.

Nach den „Luftgekühlten“ wollen wir uns nun die nach dem technischen Reglement der Gruppen H, FS und E1 verbesserten Tourenwagen (TW) ansehen. Beginnend mit der Abteilung bis 1150 Kubikzentimeter, die echte Überraschungen parat hält. Das beginnt schon am Probesamstag, an dem Jürgen Heßberger im Fiat 127 Sport Martini Racing in 1:06,781 frech für die Top-Zeit sorgt. 356 Tausendstel vor Thomas Stelberg im Schneider Polo Coupé 16V (TP2) sowie Tobi Stegmann im Schneider Audi 50 als Drittem. Position vier bezieht Jörg Eberle mit seinem Fiat 127 Super. Fünfter ist Steffen Hofmann im sequentiell geschalteten 16-Ventiler NSU TT RPM, der seinen in Unterfranken verloren gegangenen Öldruck wiedergefunden hat. Nun gut, meint die Fachwelt, im Rennen werden die Platzierungen wohl wieder mehr der Papierform entsprechen. Aber ihr wisst ja, liebe Leser, erstens kommt es anders und zweitens als man denkt. Auf dem in Sachen Grip-Level schwierig einzuschätzendem Geläuf fühlt sich Jürgen Heßberger anscheinend pudelwohl, presst sich mit dem 8-Ventiler Fiat in Führung. 0,445 Sekunden vor dem schnellsten 16V-Piloten. Aber - großes Augenreiben - das ist nicht Thomas Stelberg. Sondern Steffen Hofmann (P2). Erst auf der Drei taucht der Schneider Polo auf, er hat auf den Heckmotor NSU 1,355 Sekunden eingebüßt. Durch den Parforce-Ritt von Steffen und Tobi Stegmann auf Rang vier zurückgeschoben und Jörg Eberle auf Platz fünf. In Auffahrt zwei zieht sich das Führungstrio etwas weiter auseinander, die Positionen bleiben aber gleich. Um die Plätze neben dem Podium wird hart gerungen. Jörg Eberle ist diesmal 0,981 Sekunden eher im Ziel als Tobi Stegmann. Damit sind die Platzierungen getauscht. Aber nur vorläufig, im Finale holt sich Tobi Rang vier zurück. 38 Hundertstel vor Jörg, der Klassenfünfter wird. Was ist sonst noch zu erwähnen? Vielleicht, dass Jürgen Heßberger in jedem Lauf die Klassenbestzeit an seine Fahnen heften kann? Oder vielleicht, dass der NSU TT RPM in Mickhausen bis zum Ende einwandfrei läuft? Ja, und eventuell auch noch, dass Thomas Stelberg in Run drei den Rückstand auf Steffen Hofmann auf 0,997 Sekunden verkürzen kann, aber nicht mehr an ihm vorbeikommt? Gut, dann wäre das erledigt. Den Mickhausen 1,15-Liter KW 8V-Trophy Sieg fährt Jürgen Heßberger souverän und unangefochten nach Hause. Rang zwei der „Roten“ geht an Tobias Stegmann, Jörg Eberle wird Dritter, Rolf Rauch im Fiat 128 Rallye Vierter.

In die 1400er Klasse hat die Rückkehr der Moser-Brüder mit ihrem Polo 16V frischen Wind gebracht. Oder genauer gesagt in all das, was hinter Platz eins abläuft. Denn auf diesem zieht der Minichberger Scirocco 16-Ventiler in einer eigenen Liga seine Kreise. Ob er dabei von Armin Ebenhöf, oder so wie in Mickhausen von Hansi Eller pilotiert wird, spielt eine untergeordnete Rolle. Bei 13 Starts steht ein einziger Ausfall wegen eines Antriebswellenschadens zwölf Siegen gegenüber, zu denen auch der am letzten Wochenende gehört. Hansi hat ihn in tadelloser Manier eingefahren. Dahinter geht das St. Agatha Duell zwischen Franz Weißdorn im Polo-Hayabusa und Gerhard Moser munter weiter. Franz powert sich auf Trainingsrang zwei, ist 0,247 Sekunden schneller als Gerhard (TP3) die gezeiteten 2,2 Kilometer von Münster nach Birkach hinauf gedüst. Auf der Übungs-Vier ist Frank Duscher bester 8V'ler, die Fünf ist die Angelegenheit von Ronnie Bucher im Schneider Polo 16V. Dann folgt Nils Abb, der nicht nur die Strecke trainieren muss, sondern während der zweiten Probeauffahrt - die ohne ihn stattfindet - auch noch den schnellen Wechsel des Getriebes am Schneider Polo 8-Ventiler. Der Rennauftakt ist kein Spiegelbild der Übungsgalopps. Mit der bekannten Ausnahme an der Spitze, an der sich Hansi Eller (P1) um 2,617 Sekunden vom Zweiten absetzt. Das ist Gerhard Moser, dem Frank Duscher (P3) mit nur 49 Tausendstel im Nacken sitzt. Franz Weißdorn schaut sich das Treiben vor ihm mit etwas Respektabstand auf der Vier an. Und muss zudem zur Kenntnis nehmen, dass er einen Pulk von 5 Autos anführt, die in einem Fenster von 275 Tausendsteln zusammenkleben. Außer ihm selbst gehören dazu Frank Lohmann, Nils Abb, Klaus Streiberger und Ronnie Bucher, alle in VW Polos unterwegs. Das gefällt Franz nicht so besonders, im zweiten Run setzt er auf Attacke, verbessert sich mit dieser Taktik auf Rang drei. Und kann dabei bis auf Frank Duscher (P4) und Nils Abb (P5), die sich im Kampf um den KW 8V-Trophy Sieg gegenseitig pushen, auch seine Verfolger etwas abschütteln. Trotzdem hat er auf Frank nur ein Polster von 394 Tausendsteln. Dem seinerseits, nur um weitere 0,123 Sekunden zurück, Nils Abb im Windschatten folgt. Auch im Finale sind die Top-8-Ventiler sensationell unterwegs, die 16V-Dreifachbastion an der Spitze können sie aber nicht knacken. Wir halten also fest: Glasklarer Sieg für Hansi Eller, auf Platz zwei Gerhard Moser, Rang drei geht an Franz Weißdorn. Dahinter reißen sich die beiden schnellsten KW 8V-Trophy Piloten ein: Nils Abb, der sich im Endspurt noch vor Frank Duscher setzen kann, auf der Vier, Frank final auf der Fünf. Damit haben wir auch schon Platz eins und zwei der Jungs mit den roten Startnummern genannt. Sonderwertungsplatz drei sichert sich Frank Lohmann, Vierter wird Klaus Streiberger, Rang fünf gehört Stefan Winkler im Fiat 127.

Auch die 1,6-Liter Jungs machen es spannend und halten uns bei Laune. Denn zwischen die üblichen Verdächtigen im Spitzen D-Zug schiebt sich schon in den Übungsauffahrten Valentin Schneider mit seinem TSM Golf 1 16V (TP2). Die imaginäre Pole Position hat sich Stefan Faulhaber im 16-Ventiler Minichberger Kadett C-Coupé gesichert, Manfred Schulte liegt als Übungsdrifter im Citroen Nemeth AX Kit Car nur 88 Tausendstel hinter Valentin zurück. Vierter im Bunde ist André Stelberg im VW Corrado 16V, Fünfter das Schweizer Interwiss Trophy Ass Werner Rohr im Toyota Corolla. Und auf der Sechs feiert Erwin Buck im Scirocco nach 12 Jahren Rennpause ein beeindruckendes Comeback. Das Rennen selbst beginnt furios. Valentin Schneider zischt an die Spitze, liegt auf Rang eins, 1,235 Sekunden vor Helmut Maier im Spiess Golf 16V. Ganze 21 Tausendstel zurück hat Stefan Faulhaber Position drei bezogen. Auf den Plätzen vier bis sechs folgt ein Trio, das innerhalb von 6 Zehntelsekunden liegt. Das sind Werner Rohr (P4), Manfred Schulte als Fünfter sowie Wolfi Glas im Minichberger Golf 20V als Sechster. Flott unterwegs war übrigens auch André Stelberg. Aber kurz vor dem Ziel muss er den Notausgang nehmen, muss die Parkplatz-Schikane links liegen lassen. Satte 15 Sekunden Zeitzuschlag werfen ihn so aussichtslos nach hinten, dass er auf die restlichen Läufe verzichtet. Im zweiten Run ändert sich das Bild ab Platz zwei. Mit Laufbestzeit bezieht diesen nun Manfred Schulte. Helmut Maier kann seine famose Darbietung aus Heat eins leider nicht bestätigen, er rutscht auf Rang sieben zurück. Stefan Faulhaber verteidigt die Drei. Mit einer tollen Zeit fährt sich VW Lupo Pilot Florian Arlt bis auf Platz vier nach vorne, Fünfter ist „Mickhausen-

## Medienpartner

## Serienpartner / Supporter

## Besucherkähler

Heute	777
Gestern	1278
Woche	2055
Monat	16134
Insgesamt	1884588

Aktuell sind 60 Gäste und keine Mitglieder online

Quartiermeister“ Wolfi Glas. An den Top-Fünf ändert sich nichts mehr. Manfred Schulte sorgt auch in der letzten Auffahrt für die beste 1,6-Liter Zeit. Und kommt so noch bis auf 0,586 Sekunden an Valentin Schneider heran, der aber die Golf-Spoilerlippe vorne behält und seinen Klassensieg routiniert absichert.

Volles Haus einmal mehr bei den 2-Litern. 39(!) nehmen das Training auf, aus dem André Wiebe im Renault Williams Wiebe Laguna als Schnellster hervorgeht. Im BMW 320si WTCC kommt ihm Marco Fink (TP2) am nächsten, Dritter ist Patrick Orth im weißblauen E30 320iS. Auf Rang vier ist Jürg Ochsner im C-Kadett Coupé bester Vertreter der Marke Opel, die VW Speerspitze ist Egidio Pisano im Minichberger Golf 1 STW als Fünfter. Michael Rauch sorgt auf Rang sechs im Briegel Kadett für die 8-Ventiler Bestmarke, Bernd Ehrle (TP9) ist mit seinem Krause Kadett Coupé Zweiter und Michi Dandl (TP10) im BMW 320 E30 Dritter der roten Startnummern. Im Verlauf des ersten Durchganges verschlechtern sich, wie eingangs erwähnt, nach etwa einem Drittel der 2-Liter Klasse die Verhältnisse, es beginnt zu tröpfeln. Was sich auf die noch am Start stehenden Teilnehmer unterschiedlich auswirkt. Manche stört es stark, andere anscheinend weniger. Und einige offensichtlich gar nicht. Sie scheinen die Feuchtigkeit ausblenden zu können. Und haben vermutlich obendrein zu jedem Zeitpunkt immer die perfekt passenden Reifen drauf. Zu dieser Spezies zählen auf jeden Fall die Wiebe-Brüder, die mit ihren ex-BTCC Lagunas eine Doppelführung herausfahren. André (P1) vor Björn (P2), daran ändert sich den ganzen restlichen Tag über nichts mehr. Wir gratulieren ihnen zum historischen Zweifacherfolg und konzentrieren uns auf die Gruppierung dahinter. Die sich wie folgt zeigt: Michael Bodenmüller ist im Kadett C-Coupé 16V bis auf die Drei nach vorne gestürmt. Im Renault Clio RS ist der Schweizer Roland Graf Vierter, Patrick Orth Fünfter. Auf Rang sechs schließt Marco Fink eine Fünfergruppe ab, die innerhalb von lediglich 87 Hundertstel beieinanderliegt. Hm, aber da fehlt doch einer in der Aufzählung der Spitze? Stimmt genau, liebe Freunde! Egidio Pisano ist es leider genauso ergangen wie André Stelberg. Die 15-Sekunden-Strafe für das nicht passieren der Parkplatz-Schikane wirft ihn bis auf Position 26 zurück. Auch bei den 8-Ventilern hat sich etwas getan. Denn Bernd Ehrle liegt jetzt vorne, Michael Rauch ist „nur“ Zweiter, Hans-Dieter Seitz im Ford Escort RS 2000 Dritter. Auch in Lauf zwei bleibt das BMW Junior-Duo Marco Fink und Patrick Orth tatendurstig. Einen Opel Kadett wollen sie nicht vor sich dulden, auch die drei Renaults liegen ihnen schwer im Magen. Gefühlt ist das mindestens einer zu viel. Also greifen sie kurz entschlossen bedingungslos an. Schnappen sich den Kadett aus dem Allgäu und den Clio aus der Schweiz in einem Aufwasch. Marco ist nun neuer Dritter, Patrick Vierter. Michael Bodenmüller findet sich auf der Fünf wieder, Roland Graf auf der Sechs. Und muss dort höllisch auf Bea Flik aufpassen, die als Siebte mit ihrem Renault Megane Cup nur mehr winzige 45 Hundertstel zurück Lauerstellung bezogen hat. Nur noch ein Lauf ist zu fahren, er muss die endgültigen Entscheidungen bringen. Um es kurz zu machen: Die Top-Sieben haben Bestand. André Wiebes Siegevorsprung ist enorm. Auch an Bruder Björn gibt es kein Herankommen. Die finale 2-Liter Laufbestzeit der Saison geht an Patrick Orth, der sich damit an Marco Fink noch bis auf 0,172 Sekunden heranpirscht. Auch Bea Flik ist wieder minimal schneller unterwegs als Roland Graf, dampft so ihren Rückstand auf 308 Tausendstel ein. Sie freut sich zu Recht über den erreichten Top-Platz, der ihr obendrein die Ladies-Trophy einbringt, wandelt lachend schnell ein altes Sprichwort ab: „Manchmal bringt Regen eben doch Segen!“ Michael Rauch will den Mickhausen KW 8V-Trophy Sieg unter gar keinen Umständen jemand anderem überlassen. Also lässt er den Briegel Kadett nun so vehement den Berg hinauffliegen, dass er seinen 9-Zehntel-Rückstand noch in einen 0,432 Sekunden Gewinner-Vorsprung umwandelt. Im Klassenranking ist Michael nun Achter, der KW 8V-Trophy Zweite Bernd Ehrle Neunter. Slalom-Ass Lars Heisel beendet im Böhm Kadett 16V sein Mickhausen Wochenende als Zehnter. Als Dritter sichert sich Hans-Dieter Seitz den noch freien Podiumsplatz der 8V'ler, auf die Sonderwertungsvier fährt Johann Hatezic im Opel Ascona B, Platz fünf geht final an Michael Dandl.

Da die 2-Liter Ergebnisliste so umfangreich ist, muss ich gleich zweimal umblättern, um zu den Dieseln zu gelangen. Bei denen Jürgen Fechter im VW Golf V R-TDI am Übungstag klar der Schnellste ist. Vor Marken- und Typenkollege Karlheinz Meurer sowie Senior Sepp Koller im Alfa Romeo 147 JTD. Im Sonntags-Rennmodus kommt Karlheinz Meurer dichter an Jürgen Fechter heran. Nach Lauf eins sind die beiden nur durch 746 Tausendstel getrennt, nach Heat zwei sind daraus 1,74 Sekunden geworden. Im Finale trifft Karlheinz Meurer unmittelbar vor dem Ziel, im Bereich der Schikane, einen Reifenstapel. Das ist das Aus, der Golf kommt auf dem Abschlepper zurück. Selbstzündersieg also für Jürgen Fechter, Rang zwei für Sepp Koller.

Zurück zu den Benzinern, zunächst zu denen bis 3000 Kubikzentimeter. Vier Kadett 16-Ventiler liegen im Training vorne. Als da sind: Der Schweizer Roman Marty auf Rang eins, gefolgt von KW Berg-Cup Mann Günter Göser (TP2) sowie Seppi Koch als Drittem und Armin Banz auf der Vier. Erst auf Rang fünf ist ein anderes Fabrikat zu finden: Der Schirra Mini Cooper S von Helmut Knoblich. Alle Genannten liegen in einem schmalen Fenster von 1,044 Sekunden zusammen. Am Sonntag wirft Helmut Knoblich seine vorzüglichen Regenqualitäten voll in die Renn-Waagschale, die ihn prompt in Führung bringen. Seppi Koch ist Zweiter, ihm fehlen 1,087 Sekunden auf den Leader. Die Reihung geht weiter mit Roman Marty (P3), Günter Göser auf der Vier und Urs Banz im Opel Ascona B 16V als Fünfter. In Auffahrt zwei kommt Seppi Koch bedrohlich nahe an Helmut Knoblich heran, liegt nur mehr 26 Tausendstel zurück. Noch haben alle Top-Five Platzierungen Bestand. Aber wie wird das enge Duell an der Spitze ausgehen? Helmut Knoblich weiß um die brenzlige Situation, kennt die Kämpfer-Qualitäten von Seppi Koch, die dieser oft genug bewiesen hat. Auch in Mickhausen, wo er in den letzten 10 Jahren sechsmal gewonnen hat. Aber Helmut bleibt ruhig und konzentriert, bestätigt seine Zeit aus Lauf zwei fast, benötigt nur 155 Tausendstel mehr. Sein Schweizer Gegenspieler wird dagegen um über 2 Sekunden langsamer. Damit sind die Würfel gefallen. Helmut Knoblich siegt vor Seppi Koch (P2) und Roman Marty (P3). Günter Göser bleibt Vierter, Urs Banz Fünfter. Auf Klassenrang sechs gewinnt Alexander Bärthl mit seiner Nemeth Opel Kadett C-Limousine die 3-Liter KW 8V-Trophy in seiner Einstiegsaison zum zwölften Mal. Respekt! Rang zwei sichert sich Karl-Heinz Schlachter im BMW 2002 tii, Dritter wird Werner Walser mit seiner C-Kadett Limo.

Blicken wir noch in die Abteilung über 3-Liter Hubraum, in der Herbert Pregartner im dritten Probegalopp mit 55,946 Sekunden eine eindrucksvolle Benchmark auf den Asphalt knallt. Rang zwei sichert sich der mittlerweile 60-Jährige, frühere Schweizer Top-Formelfahrer Romeo Nüssli im ex-Andreas-Gabat Ford Escort Cosworth. Hinter ihm reihen sich die Super Lancia Delta Integrale ein. Norbert Handa als Dritter und Felix Pailer als Vierter. Die Top-Fünf des Trainingsrankings schließt der sechsfache französische Bergmeister Nicolas Werver im Porsche 997 GT2 ab. Rennlauf eins hat es in sich. Herbert Pregartner überschießt mit seinem Porsche 911 GT2 RSR den kritischen Bremspunkt vor der Parkplatz-Schikane. Um sein Auto nicht aufs Spiel zu setzen muss er den Notausgang nehmen. Das heißt für ihn plus 15 Sekunden, die den Absturz auf Rang neun bedeuten. Derweil hat Romeo Nüssli mit einer Fabelzeit Platz eins erobert. Felix Pailer liegt als Zweiter bereits unglaubliche 4,539 Sekunden zurück. Dritter ist Nicolas Werver, Vierter Norbert Handa. Diese Anfangsreihung hat während des ganzen Rennens Bestand. Am Ende beträgt der Siegevorsprung von Romeo Nüssli auf Felix Pailer stolze 12,183 Sekunden. Um Platz fünf kabbeln sich die Schweizer Dany Kistler im tarnfarbenen Audi RS2 Quattro sowie Hermann Bollhalder mit seinem Opel Speedster Turbo. Erst liegt der Audi vorn, danach der Speedster. Final geht Rang fünf aber an Dany Kistler. Herbert Pregartner hat sich mit zwei weiteren schnellen Läufen, bei denen nun alle

Bremspunkte perfekt passen, wieder bis auf Position sieben nach vorne gearbeitet. Klaus Hoffmann wird im Ford Escort RS Cosworth von Teampartner Norman Struckmann Achter.

Bleiben noch die E2-Silhouetten Renner. In Mickhausen sind sieben davon am Start, unterteilt in zwei Hubraumklassen. Leider dezimiert sich dieses Feld im Laufe des Wettbewerbes drastisch. Bei den „Kleinen“ tritt Ralf Kroll mit seinem Silver Car S2 nach Heat eins nicht mehr an, in der dritten Auffahrt fehlt auch der Schweizer Joel Burgermeister mit seinem TrackKing RC 01. Übrig bleibt nur mehr der von Anfang an überlegen führende 25-Jährige Fabien Bourgeon im TrackKing Bourgeon Concept. Bei den „Großen“ ist Reto Meisel mit seinem Mercedes SLK 340 im Training der Maßstab. Übungsrang zwei geht an Sebastian Schmitt, der seinen Opel Astra V8 DTM endlich wieder einmal bei einem Bergrennen ausführt. Die drittschnellste Zeit setzt Holger Hovemann im Opel Kadett C GT/R Risse V8, Vierter ist Alexander Hin mit seinem Opel Kadett GTC, bei dem allerdings das Getriebe für Kummer sorgt. Wie erwartet geht Reto Meisel in Race-Heat eins in Führung. Auf der Zwei taucht nun Holger Hovemann auf, der sich nur 1,142 Sekunden Rückstand auf Reto Meisel einhandelt. Dritter ist Alexander Hin, dicht gefolgt von Sebastian Schmitt als Viertem. Dann beginnen die ganz großen Dramen. In der zweiten Auffahrt rollt der Meisel SLK 340 mit einem Getriebeproblem aus. Holger übernimmt die Führung, liegt um 4,546 Sekunden vor Basti Schmitt (P2), der Alex Hin (P3) nun hinter sich gelassen hat. Aber das ist leider noch nicht das Ende der Zwischenfälle. Zum Finale kann Alex Hin nicht mehr antreten. Und Holger Hovemann kommt nach der Antoniusbuche, die er noch mit über 183 Sachen passiert hat, von der Fahrbahn ab, schlägt mit richtig Schmackes in die Reifenketten ein. Die stabile Bauweise des Kadetts verhindert in Verbindung mit der Top-Sicherheitszelle Schlimmeres. Holger wird geschüttelt und gerührt, bleibt aber von ernsthaften Verletzungen verschont. Tja, und schon ist von den „Großen“ nur mehr einer übrig: Sebastian Schmitt, der im Opel Astra die Klasse gewinnt.

Bleibt uns noch das Gesamtranking. Unter den Top-Ten befinden sich fünf E1-Tourenwagen. Einer davon ganz an der Spitze des Klassements: Romeo Nüssli sichert sich mit souveränen Fahrten den Mickhausen Gesamtsieg 2016. Vor Eric Berguerand, der mit seinem Lola FA 99 den zweiten Run im Starkregen absolvieren muss, und vor dem sensationellen Fabien Bourgeon, der Dritter „Over-All“ wird. TW-Platz zwei geht an Felix Pailer, Dritter auf dem TW-Podium ist Nicolas Werver. Viertschnellster der E1-Boliden ist Norbert Handa, dann folgt auf Gesamttrang neun als TW-Fünfter André Wiebe.

Der hat in diesem Jahr mit dem Renault Williams Wiebe Laguna alles gewonnen, was es zu gewinnen gab. Zusammen mit seinem Bruder Björn die KW Berg-Cup Gesamtwertung, dazu die 2-Liter Klasse. Solo ist André auch der Sieger der KW Berg-Cup Ravenol Youngster Wertung. In den DMSB Prädikaten war der 26-Jährige obendrein der Abräumer schlechthin: Deutscher Automobil Bergmeister, dazu Platz eins im DMSB Berg-Cup für Tourenwagen. Ganz vorne, auf der Position des Siegers, ist er auch im DMSB Berg-Team-Cup zu finden. Gemeinsam mit seinen „Powered by Wiebe“ Mannschaftskameraden Thomas Conrad, Markus Goldbach und Kevin Veit. Neunmal hat André in dieser Saison in der heiß umkämpften, proppenvollen 2-Liter Klasse triumphiert. Ich glaube, mehr geht echt nicht. Wir gratulieren zu allen diesen Erfolgen herzlich.

Tja, liebe NSU-Bergpokal und KW Berg-Cup Freunde: Das war er nun, der letzte Rennbericht der 29. KW Berg-Cup Saison. Den nächsten wird es erst wieder am 1., 2. oder 3. Mai des nächsten Jahres geben. Dann also, wenn die 30. KW Berg-Cup Jubiläumssaison mit dem ADAC Bergpreis Schottenring begonnen hat. Oh, ihr wollt noch gerne wissen, was es in 2017 Neues oder Besonderes geben wird? Nun gut, hier sei vorerst nur mal so viel verraten: Einige Überraschungen wird es auf jeden Fall geben. Wer mehr darüber wissen und superschnell informiert sein möchte, der soll uns bitte gewogen bleiben. Und ganz einfach unsere Homepage oder unsere Facebook Fan Page regelmäßig besuchen. Denn genau da werden wir die News Stück für Stück veröffentlichen. Fest versprochen! So, und nun zum Schluss noch etwas, das mir persönlich enorm wichtig ist: Nämlich herzlichen Dank an euch alle zu sagen, ihr lieben, treuen Leser und KW Berg-Cup Fans und Freunde! Es ist mir ein echtes Bedürfnis, dies hier und heute auszusprechen. Danke!

Gefällt mir 130 Teilen

Share

Weiter >