

Flair wie früher

12. Happurger Bergpreis: Oldtimer zum Staunen und Anfassen



Jörg Weidinger (stehend) spielt mit dem Renault Alpine das Renn-Taxi (links).

HAPPURG (ap) – Aufregung und Anspannung waren bei den Verantwortlichen des AC Hersbruck im Vorfeld riesig: Wie wird der aufgrund erhöhter Sicherheitsbestimmungen des Deutschen Motorsportbundes modifizierte „Happurger Berg“ angenommen? Zahlreiche Zuschauer an der Strecke der 12. Gleichmäßigkeitsprüfung für historische Fahrzeuge beruhigten Vorsitzenden Thomas Raum und seine Mannen – bis ein glimpflich abgelaufener Unfall die Gemüter kurz erhitzte.

Das lag aber nicht nur daran, dass der Fahrer aus Schupf im Training wegen seines hohen Tempos aus einer Kurve in eine Leitplanke getragen wurde – er blieb unverletzt, weitere Personen waren nicht beteiligt –, sondern an der Tatsache, dass der Einheimische für seine

Startklasse Modus 1 viel zu schnell unterwegs war. Die Oldtimer dieser Gruppe sind mehr oder weniger normale Straßenfahrzeuge und unterlagen daher der Straßenverkehrsordnung (maximal 100 km/h sind dort erlaubt). Daher dürfen sie die rund drei Kilometer hinauf zum Deckersberg nicht rascher als in 2:33 Minuten (errechnet aus einem 80-km/h-Schnitt) bewältigen. Wer das nicht befolgte, wurde wie der Bruchpilot und zwei weitere Akteure aus dem Rennen genommen.

Während der gut einstündigen Verzögerung entspannten sich Diskussionen, über die Zeitvorgabe, ob diese generell sein muss oder dadurch das Rennfeeling für die Zuschauer verloren geht, und über die Herausnahme der „Raser“ bereits im Training. Letzteres erledigte sich, da die abasierte Leitplanke durch eine Reifenschikane ersetzt wurde und die Streckenänderung eine Neuansetzung des Trainings erforderte.



Richard Wagner gab mit seinem Fiat Abarth 850TC Gas.

Einige Fahrer nahmen Zwischenfall gelassen, so wie Horst Linn sen. aus Eschenfelden. Trotz seines



Franz-Josef Ellebrecht und Sebastian Zeeb aus Kassel in ihrem NSU TT hatten bei der Rückführung Spaß (rechts).

fixen Renn-Oldtimers Renault Alpine war er für Modus 1 gemeldet – der Flunder fehlen Überrollbügel, Feuerlöscher und das HANS-Kopf-Nacken-System – und meinte augenzwinkernd: „Ich nehme mir ein kühles Bier mit und fahre da gemütlich hoch!“

Die Pause bot den knapp 2000 Zuschauern die Chance, sich in aller Ruhe im Fahrerlager am Happurger Bauhof umzusehen, die Köpfe in offene Heckklappen und Innenräume zu stecken oder mit dem ein oder anderen Wagen der rund 80 Old- und Youngtimer für Fotos zu posieren. Oft wurde im Programmheft geblättert und sich über die Raritäten der Baujahre 1948 bis 1996 informiert.

Neugierige und faszinierte Blicke wanderten über automobiler Schönheiten, Chrom und bunte Farben glitzerten in der Sonne. Zwischen die aufgereihten Autos mischten sich ein paar Wohnmobile und Zelte und versprühten das Flair einer improvisierten Boxengasse. Von klein-kompakt über schnittig-flach sowie elegant bis hin zu getunt war für jeden Motorsportliebhaber etwas dabei.

Als echter Hingucker erwies sich der Flitzer „BSH Gordini“ von Horst Linn jun., den er fast im Liegen steuerte. Nicht nur der rote Renner, auch weitere Fahrzeuge waren mit Stoppuhren für das Erreichen zweier möglichst exakter Laufzeiten und kleinen Onboard-Kameras ausgerüstet. Live dabei waren einige Journalisten von TV-Sendern (FrankenFernsehen) und Fachzeitschriften, die beim Happur-



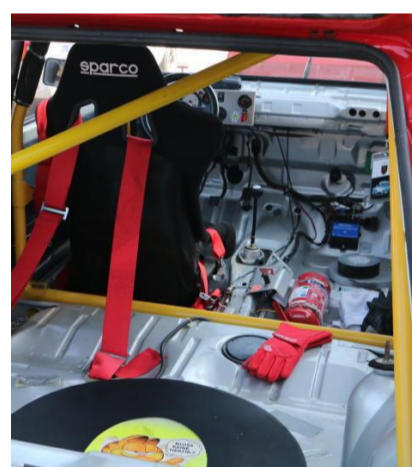
Der BSH Gordini der Familie Linn war der Hingucker.

Fotos: A. Pitsch

purger Bergexperten Jörg Weidinger im Renn-Taxi echte Bergpreis-Luft schnupperten. Egal, ob im Fahrerlager oder in der langen Schlange der Startaufstellung direkt vor den Besuchern, Interessierte kamen rasch mit den Oldtimer-Lenkern, unter denen sich Neulinge, Lokalmatadoren und alte Recken befanden, ins Gespräch. Aufgrund der Hitze öffneten sich Fenster und Motorhauben beim Warten, Helme wurden kurzzeitig abgesetzt. Während einer lieber las, verkürzten sich andere die Zeit mit Fachsimpeleien.

Dass die Teilnehmer die Gleichmäßigkeitsstrecke mit Freude unter die Reifen nahmen, merkten Alt und Jung auch bei der Rückführung in Gruppen vom Deckersberg hinunter zum Startpunkt: „Gang raus und rollen lassen“ war oft das Motto. Einige Fahrer schwenkten Fahnen und Hütchen, andere winkten den Zuschauerreihen zu.

Stimmung ganz anderer Art herrschte natürlich an der Ampel. Nervös röhren, tuckerten oder dröhnten die Motoren, bevor das grüne Licht die Wagen auf die Reise schickte. Was unspektakulär klingt, bot viel für die Sinne: leichter Rauch, quietschende Reifen und aufheulende Motoren. Ein Fiat benötigte ein Starthilfekabel. Andere Fahrzeuge kamen schwer in Gang, die nächsten zogen dagegen rasch ab, zum Beispiel wenn 600 Kilo Karosserie auf 150 PS trafen. Wer in Modus 2 (komplettes Si-



Derart ausgehöhlt und gesichert war ein Start in Modus 2 möglich.

cherheitspaket, Helm, Feuer-schutzanzug und -unterwäsche) die Leistung seines fahrbaren Untersatzes auf den heißen Asphalt brachte, rauschte die ersten Hundert Meter mit über 70 km/h den Hang hinauf.

Doch Tempo allein macht beim Happurger Berg, der diesmal Teil der Deutschen Histo-Bergmeisterschaft sowie der ADAV-Retro-Bergserie ist, nicht den Sieger. Mit nur 00:00,03 Minuten Abweichung gewannen Vera und Roland Wittmann in ihrem Daimler-Benz 190E 2.3-16 nicht nur die Gesamtwertung, sondern die beiden Rallye-erfahrenen Offenhausener dominierten auch Modus 1.

Bildergalerie auf n-land.de

BERG IN ZAHLEN

Gesamtwertung: 1. Wittmann/Wittmann (Offenhausen, Daimler-Benz 190E 2.3-16) 00:00,03, 2. Hereth/Schubert (Nürnberg, Saab 96 V4), 00:00,06, 3. Böhringer/Zschiesche Anja (Geislingen, Porsche 944) 00:00,13, ... 10. Baur (Hersbruck, Opel Ascona i 2000) 00:00,22, ... 20., Daiber/Daiber (Leinburg/Haimendorf, Porsche 911 SC) 00:00,71, ... 22. Saal (Hersbruck, Ford Escort RS 2000) 00:00,78, ... 24. Götz/Schleer (Hersbruck, Porsche Carrera) 00:00,81, ... 28. Linn jun. Horst/Linn Jasmin (Eschenfelden, BSH Gordini BSH) 00:00,92, 29. Hense/Eibl (Hersbruck/Ottensoos, Porsche 930 Turbo) 00:00,98, ... 31. Thäter (Engelthal, Ford Escort RS) 00:01,08, ... 36. Petrich (Eckental, Porsche 911 SC) 00:01,2, ... 40. Linn sen. Horst (Eschenfelden, Renault R 5) 00:01,58, 41. Ammon (Förrnbach, VW Golf I) 00:01,65, ... 44. Linn/Velker (Eschenfelden/Roding, Abarth Scorpione 1300 S) 00:02,08, ... 46. Linn sen. Horst (Eschenfelden, Renault Alpine A110) 00:02,11, ... 56. Kassel (Offenhausen, BMW 2002 ti Gr.2) 00:05,11, ... 61. Linn/Linn (Eschenfelden, VW Karmann Ghia) 00:14,24, 62. Thäter (Engelthal, Ford Escort Mk1 RS2000) 00:24,38;
Modus 1: 1. Wittmann/Wittmann (Offenhausen, Daimler-Benz 190E 2.3-16) 00:00,03, 2. Hereth/Schubert (Nürnberg, Saab 96 V4), 00:00,06, 3. Böhringer/Zschiesche Anja (Geislingen, Porsche 944) 00:00,13;
Modus 2: 1. Becker (Bayreuth, Fiat 128 Limousine) 00:00,15, 2. Taubenreuther (Eckersdorf, Audi Werksquattro) 00:00,24, 3. Packbier (Eschw., Scirocco I) 00:00,31.



Artig warteten die Fahrer in der Schlange auf dem Weg zum Start.



Fachsimpeln und inspizieren, das war im Fahrerlager angesagt.

KOMMENTAR

Damit der Berg lebt

Klar wollen Zuschauer und Fahrer bei einem Bergrennen auch Fahrzeuge in Aktion und nicht im Schnecken tempo erleben, aber die kritisierten 80 km/h sind beileibe nicht langsam. Wer sich auf der kurvigen, naturnahen Strecke ein Gerase wünscht, vergisst, dass das Asphaltband nicht komplett abgesperrt werden kann: Zweimal befanden sich plötzlich Zuschauer zu nah an der Strecke – trotz Flatterbands im Wald. Der AC Hersbruck, dessen Hauptorganisatoren weit über 600 Stunden ehrenamtlich an Arbeit

in das Rennen gesteckt haben, hat die Veranstaltung hochprofessionell auf die Beine gestellt: ständiger Funkverkehr mit Posten am Fahrbahnrand, 30 Feuerlöscher im Anstieg verteilt, zwei Sanitätswagen, Feuerwehr, sogar das Landen eines Hubschraubers wäre möglich gewesen.

Hätte der Automobilclub nicht den Schritt zur Abnahme des Bergpreises durch den Deutschen Motorsportbund gewagt, dann würde man dort wohl auf lange Zeit keine schönen alten Wagen in einem Hauch von Rennatmosphäre erleben. Und das wäre schade.
Andrea Pitsch