

Bergrennen, was ist das ...?

Bergrennen sind die Einzelzeitfahren des Motorsports. Auf fahrrisich anspruchsvollen, kurvenreichen Bergstraßen, die sonst ihren alltäglichen Zweck als öffentliche Land- oder Kreisstraße erfüllen, kämpfen die Fahrer allein gegen den Berg und den Sekundenzeiger der Stoppuhr.

Die Ziellinie muss höher liegen als der Start; einzelne Abschnitte dürfen auch flach oder abfallend sein. Die charakteristische Rückführung erfolgt im Konvoi bergab rollend.

Diese Motorsportdisziplin ist nichts für schwache

Nerven und am ehesten mit dem Ski-Abfahrtslauf zu vergleichen. Höchste Konzentration ist gefordert, wenn die Piloten in ihren verschiedenen Rennvehikeln den Berg hinaufstürmen. Kurven, Anbremspunkte und Bodenwellen müssen im Gedächtnis der Fahrer gespeichert sein. Nur die Könner finden die Ideallinie und schon ein kleiner Fahrfehler bedeutet oft das Ende aller Siegeschancen oder gar das Aus.

Die Spitzenpiloten in ihren potenten Formel 3000 oder Gruppe CN-Boliden erreichen, auf den zumeist engen und waldgesäumten Pisten eine Spitzengeschwindigkeit von bis zu 200 km/h.

Für das Publikum ist ein Bergrennen immer Motorsport zum Anfassen. Auf Böschungen und an Hängen sitzend, lassen sich die Zuschauer alles hautnah um die Ohren fahren, was vier Räder hat.

Um eine Karte für's Fahrerlager streiten nicht VIP's und solche, die sich dafür halten, statt dessen können die Fans „ihren Helden“ an den Zelten und Renntransportern, bei letzten Feinabstimmungen der Wettbewerbsfahrzeuge über die Schultern blicken. Der persönliche Kontakt zwischen Zuschauer und Fahrer gehört im Bergrennsport einfach dazu. Auch das gibt es nur am Berg: Sind nach einem Rennlauf alle „Himmelsstürmer“ oben, rollen diese im Pulk zurück ins Fahrerlager und die Fans sehen noch einmal die bunte Vielfalt der Rennwagen wie in Zeitlupe bergab gleiten. Die Ti-



el Bergrennsportler für 2010 werden in 10 Rennen bei zwei Streichresultaten ausgefahren (DM). Startberechtigt sind National A und Internationale Lizenznehmer des DMSB, die in mehreren Meisterschaften und Cups antreten.

Hierzulande ziehen Bergklassiker wie das Bergrennen Unterfranken in Eichenbühl, das Hauenstein Bergrennen in der Rhön oder das Bergrennen von Osnabrück Piloten und Zuschauer in Massen an.

Das erste Bergrennen der Automobilgeschichte wurde am 31. Januar 1897 im Rahmen einer Wettfahrt von Marseille nach Nizza ausgetragen. Die dritte und letzte Etappe des Wettbewerbs führte über genau 17 km von Nizza hinauf in das Bergdorf La Turbie. Das Rennen soll von dem Motorsport ausübenden Reifenfabrikanten André Michelin gewonnen worden sein, andere Quellen benennen jedoch einen Rennfahrer namens Pary als Sieger des La-Turbie-Debüts.

Vor dem Zweiten Weltkrieg wurden auf großen Alpenpässen wie dem Großglockner und vielen anderen Bergstraßen in den Mittelgebirgen Bergrennen mit Grand-Prix-Rennwagen z. B. von Mercedes-Benz und Auto Union durchgeführt, mit berühmten Fahrern wie Bernd Rosemeyer, Rudolf Caracciola und dem Bergkönig Hans Stuck am Steuer.

Anfang der 1960er Jahre, im Rahmen der steigenden Massenmotorisierung, wurden die Bergrennen wieder aufgenommen oder neu eingeführt. Zudem wurden zeitweise einige Bergrennen zur Sportwagen-Weltmeisterschaft gewertet, somit also mit Klassikern wie den 24 Stunden von Le Mans, 1000 km-Nürburgring, Targa Florio gleichgesetzt. Bis in die 1970er Jahre hinein konstruierten Porsche, Ferrari, Abarth oder auch BMW teilweise extrem leichte Bergrennwagen wie den Porsche 909 Bergspyder oder Ferrari Dino speziell für die Berg-Europameisterschaft.

Danach scheuten die Automobilwerke den Aufwand für Nurburgrennen, sodass auch die Gesamtsiege seit dieser Zeit nur von Amateuren unter sich ausgemacht werden. Der Popularität der sowohl volks- wie auch naturnahen Veranstaltungen tat dies aber keinen Abbruch, zumal weiterhin bekannte Profirennfahrer ihre sonst nur in Rundstreckenrennen eingesetzten Rennwagen vorführen. Auch ohne große Sponsorunterstützung bringen die Liebhaber des Bergrennsports von seriennahen Autos bis zu spektakulären Turbo-Boliden, reinrassigen Sportprototypen und Formel 3000 fast alles zum Einsatz, was auf Rundstrecken auch bewegt wird.

