

Ungebrochen attraktiv – auch in der 23. Saison



Der KW Berg-Cup Gruppe H arbeitet 2010 gegen den Trend und produziert positive Schlagzeilen. Und das bereits weit vor dem Saisonstart. Mit einem megastarken Einschreibergebnis von 132 Fahrern. Damit hatten selbst die kühnsten Optimisten nicht zu rechnen gewagt. Das Feld ist bunt wie selten zuvor. Piloten aus 5 Nationen werden um Berg-Cup-Punkte fighten. Hart, beinhart – aber fair. So wie seit Beginn der langen Berg-Cup-Geschichte, bei 11 selektiven Rennen. In Luxemburg,



Deutschland, Österreich und – erstmalig – der Schweiz und Italien. Die besten 8 Resultate jedes Fahrers oder Teams fließen in die Jahreswertung ein, in der es 2010 erstmals 10 Zusatzpunkte pro Antreten zu holen gibt. Da wir gerade bei Neuerungen sind: Das Regelwerk wurde mit viel Gefühl der Verantwortlichen „feingetunt“. Ausgeschrieben wird der Traditions Cup im aktuellen Jahr für Fahrzeuge der Gruppen H, FS, E1-Bergrennen und – neu – E2-SH mit einer erweiterten Klassen-Angebotspalette dazu. Die größte Änderung erfuhr die KW 8V-Trophy: Hier entfällt die Divisionswertung, alle roten Startnummern treten nun direkt gegeneinander an, von 1150 bis 2000 Kubikzentimeter. Das verheißt Spannung pur, der Ausgang ist völlig offen, Favoriten gibt es zu Hauf. Die Punkte werden natürlich nach wie vor in den einzelnen Klassen geholt, nach der bewährten Berg-Cup Formel. Der 2,5% Punkte-Bonus für 8-Ventiler in der „normalen“ Divisionswertung ist reaktiviert. Und genau wie der neue Frontscheibensponsor DMV richtet der Berg-Cup sein Augenmerk verstärkt auf die Jugend, schreibt erstmals einen „Youngster-Pokal“ aus, für alle Piloten bis 27 Jahre. Dazu gibt es einen Preis für den besten Neu- oder Wiedereinsteiger. Ein schon lange bestehendes Angebot des KW Berg-Cups wurde 2010 besonders gut angenommen:



Teams aus zwei Fahrern zu bilden, die sich ein Renngerät teilen. Ein wirksames Mittel, um Kosten- und Zeitaufwand im Griff zu behalten. Wer von den beiden Piloten welche und wie viele Rennen fährt, ist freigestellt. Das macht die Meisterschaft noch offener und attraktiver. Neu- und Wiedereinsteiger, das ist 2010 ein zentrales Thema. Denn die gibt es – den Renngöttern sei Dank – reichlich aus den Nachbarländern und aus Deutschland. Sie alle werden das



Spannungsbarometer gewaltig anheizen, werden für Druck im Berg-Renn-Kessel sorgen. „Mister Berg-Cup“ Franz Weißdorn und Getriebespezialist Klaus Bernert mischen wieder in der 1300er Klasse mit und diese vielleicht auch auf. Dagegen stemmen werden sich die Etablierten und neu formierte Teams wie Gerhard Moser/Martin Kleiner und Wolfgang Glas/Armin Ebenhöf, alle in 16V Polos unterwegs. Zum Prüfstein in der 1600er Klasse werden für die Routiniers Rainer Koresch und Helmut Maier. Die Kernfrage aber wird in der Königsklasse der Gruppe H bis 2000 Kubik gestellt: Gelingt dem sechsfachen Berg-Cup Gesamtsieger Holger Hovemann im signalgelben Risse Kadett der siebte Streich in Folge? Oder wird am Thron des Odenwälder Kfz-Meisters gerüttelt? Von wem? Von seinen Dauergegnern und Opel Markenkollegen Dirk Preisser und Sebastian Schmitt?



Oder tauchen andere Namen oben in den Ergebnislisten auf? Namen wie Hansi Eller/Mario Minichberger im VW Scirocco, „1600er Aufsteiger“ Ralf Kroll im Lehmann Golf oder Dieter Rottenberger mit dem wunderschönen Ex-STW BMW? Wir sind gespannt! Wir empfehlen das Studium des Berg-Cup Magazins 2010 mit der Starterliste in Wort und Bild und einem erweiterten redaktionellen Teil.

