

# BERGRENNEN, was ist das ...?

Bergrennen ist eine Disziplin innerhalb des Motorsports. Sie werden im Gegensatz zu Rundstreckenrennen grundsätzlich nur als Einzelzeitfahren auf einer bergauf verlaufenden Strecke durchgeführt. Die Ziellinie muss höher liegen als der Start; einzelne Abschnitte dürfen auch flach oder abfallend sein. Die charakteristische Rückführung erfolgt im Konvoi bergab rollend.

**Geschichte:** 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 Nur-Bergrennen, 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.

Bei den Bergrennen mit Fahrerlager unten werden die Teilnehmer unmittelbar vor dem Start aufgerufen und fahren von ihrem Standplatz aus zur Startvoraufstellung. Nach der Zieldurchfahrt sammeln sich die Teilnehmer im Zielraum und werden zum Fahrerlager zurück geführt (Rückführung). Vorteil: organisatorisch einfacher, am Startort meist bessere Infrastruktur. Nachteil: ein defektes Fahrzeug muss bis zu seiner Rückführung auf die Reparatur warten. Bei Verlust von Flüssigkeiten muss ein Bergungsfahrzeug das defekte Rennauto ins Fahrerlager bringen, damit die Strecke nicht verschmutzt wird.

**Austragungsmodus:** Meist wird ein Bergrennen an einem Wochenende (Samstag und Sonntag) ausgetragen, wobei viele Teilnehmer schon am Freitag anreisen, um die Strecke schon mal inoffiziell zu besichtigen („wildes“ Training ist verboten). Überall dient der Samstag zu einer möglichst großen Zahl von gezeiteten Trainingsläufen, von denen auch eine Mindestzahl absolviert werden muss, um zum Rennen zugelassen zu werden. Bei besonderen Umständen wird am Sonntagmorgen noch ein Trainingslauf angesetzt.

Am Sonntag werden dann, abhängig von Streckenlänge, Teilnehmerzahl und Unwägbarkeiten wie Unfällen oder verschmutzter Strecke zwei oder drei, selten auch vier Wertungsläufe durchgeführt. In Deutschland, das eher kurze Streckenlängen vorweist, werden alle Zeiten addiert und bilden die Basis der Wertung. Hierbei kann ein Ausrutscher eine Platzierung kosten oder zur Nichtwertung führen, je nachdem, ob der Lauf noch aus eigener Kraft beendet werden kann. Die Schweizer



Veranstalter werten gern die schnellsten zwei Durchgänge von dreien. Dies gilt aber nur für die Schweizermeisterschaft, in der EBM werden alle Läufe addiert. In Luxemburg zählt der schnellste Lauf von dreien. Besonders

lange Rennstrecken (Trento Bondone/Italien) lassen nur einen einzigen Wertungslauf zu.

Durch die Steilheit und den meist kurvigen Verlauf der Bergrennstrecken (oft mit Spitzkehren) werden die Geschwindigkeiten begrenzt und somit die Sicherheit verbessert. Nachteil der Lage am Hang ist jedoch naturgemäß, dass weder auf Bergseite noch auf Hangseite weitläufige Auslaufzonen eingerichtet werden können.

Durch den Charakter des Einzelzeitfahrens sind Bergrennen keine Wettrennen im eigentlichen Sinne, da es nie zu Überholmanövern kommt – was vom Reglement auch so vorgesehen ist. Ausfälle sind ausschließlich auf Fahrzeugdefekte oder Fehler der Fahrer zurückzuführen.

Dies hat für die Fahrer mit ihren sehr teuren Rennfahrzeugen den Vorteil, dass sie keine Schäden durch die Fehler anderer befürchten müssen. Obwohl der direkte Konkurrenzkampf fehlt, sind die Anforderungen an die Fahrer hoch, da meist nur einmal im Jahr in zwei bis maximal vier Durchgängen die jeweilige Strecke trainiert werden kann. Die Streckendetails von mehreren Kilometern Bergrenndistanz müssen sich die Fahrer während dieser Trainingsläufe verinnerlichen, um bei den wenigen Wertungsläufen erfolgreich zu sein.

Teil des sportlichen Reizes ist die Vielfalt der einzelnen Kurven, deren Charakteristik extrem verschieden sein kann. So tauchen (enger werdende) sogenannte Hundekurven und Kombinationen auf, die man auf modernen Rundstrecken vergeblich sucht. Die langsamsten Kurven im aktiven heutigen deutschen Bergprogramm sind z. B. die „Steinbruchkurve“ in Trier und die „Bit-Kurve“ in Wolsfeld. Bekannte schnelle Passagen sind das „Brückchen“ in Homburg sowie die letzten zwei Kurven vor der Zieldurchfahrt in Trier und der Zielkurve in Schleiz.

Schnellste Kurven im Rahmen der EBM sind Les Grippons im unteren Drittel von Saint-Ursanne-Les Rangiers. Beliebte mittelschnelle Passagen sind die „Klinge“ in Eichenbühl, die letzten vier Kurven in Osnabrück und die nicht mehr gefahrene „Rutschkurve“ in Alzey.

Aus Sicherheitsgründen sind nicht alle erwähnten Kurven für das Publikum zugänglich. In den naturnahen Zuschauerzonen herrscht Picknickatmosphäre oder sogar Partystimmung, die bei der abendlichen Zusammenkunft im Fahrerlager durch die Aktiven verstärkt wird. Bei diversen Bergrennveranstaltungen steht jeweils sogar ein großes Festzelt. Manche von ihnen gelten oft als der jährliche Veranstaltungshöhepunkt in den ansonsten meist relativ provinziellen Regionen.

