

Schallende Berge

Bericht vom Schallenbergrennen 1983 (Quelle Motosport-Schweiz)

Mit phantastischem Einsatz stellten die Leute vom Moto Club Bümpliz das Schallenberg Rennen doch wieder auf die Beine. Man übernahm eine schwere Hypothek, hatte doch der letzte Anlass 1981 wegen des tödlich verlaufenen Unfalls von Walter Kundert abgebrochen werden müssen. Doch der heutige, sorgfältige Wiederaufbau wurde belohnt: bei herrlichem Wetter konnten rund 10'000 Zuschauer dem schönen Rennen beiwohnen!



Die Oelspur und das Bindemittel!

Aussenstehende werden die komplizierte Geschichte hinter den Kulissen der Schallenberg Organisation wohl nie ganz begreifen. Müssen sie ja glücklicherweise auch nicht! Wichtig ist nämlich, dass Kurt Fuhrer jetzt voll im Moto Club Bümpliz integriert, mit seinen Mannen alle die Querelen und verschleierte Sabotagedrohungen überwand und uns Rennfanatikern am letzten Wochenende eine gut gelungene Schallenberg Premiere präsentieren konnte. Die buchstäblich bis "an den Anschlag" belasteten Mitarbeiter der Organisation hielten durch und liessen nichts aus, was Fahrern und Zuschauern helfen konnte. Sogar die improvisierte Nachtwache wurde ohne grosses Murren durchgezogen, hatten sie doch am Morgen vor den Trainings eine mysteriöse Oelspur genau vom Start bis ins Ziel vorgefunden! Sabotage oder ein Defekt an der Wischmaschine? Da Ersteres nicht auszuschliessen war, verbrachte man die zweite Nacht wachsam. Aber sooo gangsterhaft kann ja wohl nicht einmal ein ausgebooteter früherer Mitorganisator sein!



Akrobaten auf drei Rädern!

Thema Zement

Mit pulverigem Zement wurde dem Oel auf den Leib gerückt und damit konnten die verschieenen Klassen zu der schier unglaublichen Zahl von insgesamt 7 (sieben) Auffahrten schreiten. Zwei Freitrainings, drei Zeittrainings und zwei Rennläufe, das ist doch ein sehr umfangreiches Angebot! Entsprechend flüssig ging denn auch das Samstagsprogramm über die Bühne. Am alles entscheidenden Sonntag kam es dann allerdings des öfteren zu Stockungen im Ablauf. Das Thema Zement, als Oelbindemittel sonst von den Rennfahrern eigentlich noch geschätzt, übernahm nun fast allzusehr das Kommando. Die vor lauter gutem Willen fast zu übereifrigen Streckenfunktionäre streuten auf jede noch so kleine Oelspur derart reichlich von dem staubigen Pulver, dass manche Kurve bald einmal eher einem Speedway Rank glich als einer Strassenpiste. Wüst schlingernd und mit durchdrehenden Rädern um "Grip" kämpfend, strebten die Konkurrenten von da an der Passhöhe zu. Erst als dann die Fahrer bei der Bergabfahrt anhielten und lauthals sauberere Kurven forderten, besserte sich diese Situation und im zweiten Rennlauf wurden so doch noch einige Wunderzeiten möglich.



Der Rennleiter sorgt für Ordnung

Solo oder Seitenwagen?

Für das Publikum sicher am attraktivsten waren die Maschinen der Klasse "Sportproduktion". Deren kämpferisch veranlagte Piloten unterliessen aber auch nichts, um sich und ihre dröhnenden Maschinen in Szene zu setzen. Wer etwa einen Hans Ruedi Brüngger auf seiner Kawasaki hat um die Kurven driften sehen (die Füsse stur auf den Rasten!), oder den Haudegen Pascal Mottier bei einem "Ausflug" ins Grüne neben der Piste, wird so ein Bergrennen nicht so schnell vergessen, auch wenn es zwischendurch manche Länge gab. Den Vogel aber schossen zwei Konkurrenten ab, die ungleicher nicht sein könnten: Andreas "Andy" Hoffmann mit seiner Grand Prix Suzuki RG 500 und die Gebrüder Zurbrügg mit dem Yamaha-Seymaz Gespann! Unter diesen Eingeladenen aus der internationalen Szene, an den Start gehend in der Kategorie "Formula Open", spielte sich der Kampf um die Tagesbestzeit ab. Nachdem die Zurbrügg's nämlich im ersten Rennlauf noch einen "Aufsteller" hatten, weil das Gespann unnötig querstand auf dem vielen Zement, legten sie beim zweiten Aufstieg eine verblüffende "31er" Zeit hin (1'31'59). Hoffmann stand schon am Start, als ihm jemand diese Zeit ins Ohr flüsterte. Nun wusste ich, dass ich noch etliche Reserven mobilisieren musste. Ich ignorierte die Zementflecken einfach und fuhr voll!, sagte Andy nachher. Auf jeden Fall zog er alle Register und katapultierte die Suzuki in 1'31'01 den Berg hinauf! Auf diese Weise hat nun Andreas Hoffmann einen Punkt unter seine 500er Laufbahn gesetzt. Nächstes Jahr wird er der "Königsklasse" am GP fernbleiben und sich in einem neuen Team der Endurance-Spezialität widmen.



Schallenberg Splitter

Was die Leute vom Motoclub Bümpliz an Arbeit geleistet haben, kann man sich fast nicht vorstellen. Allein schon die Strohballenanzahl war unglaublich:

1800 = 22 und eine halbe Tonne! Und an den besonders exponierten Stellen, da wo in den Kurven das Gelände aussen abschüssig ist, stützten sie diese Strohballen mit gebündelten Schwartenbrettern ab.

Was für eine Mühe!

Aber es hat sich auf jeden fall gelohnt. Manch ein Fahrer, der sich beim Anbremsen verschätzte (die Spuren sprechen eine deutlich Sprache!) kann sich beim Organisator bedanken. Und zufrieden konnten wir eins um das andere Mal aus dem Lautsprecher hören: Fahrer so und so gestürzt, aber unverletzt!



Action pur!

Manchem der heutigen Schweizermeisterschaftsfahrer merkt man mittlerweile an, das es nicht mehr viele Bergrennen gibt. Vier Anlässe dieser Art genügen offenbar nicht mehr, um all die Bergtricks, über die die eigentlichen Spezialisten Bescheid wissen, allgemein publick werden zu lassen.

Die "Ideallinien", die man jedenfalls teilweise zu Gesicht bekam, waren manchmal haarsträubend! Und die unsicheren Kurvenanfahrungen mit ihrem "Heranrollen" oder dann "Überbremsen" machten auch nicht unbedingt den Eindruck von grosser Routine. Dafür brillierten dann die Könner umso mehr. Besonders der routiniert ist da natürlich der Altmeister Gilbert Piot, der ja auch aus der guten alten Zeit der vielen Bergrennen in unserem Land kommt.

Übrigens scheint es tatsächlich so zu sein, dass nicht etwa die "bösen" Behörden alle Rennen verbieten, sondern es fehlen nach wie vor die unternehmenslustigen Clubs, die solche Rennen mit allen Konsequenzen auf die Beine stellen!



Die Passerelle unser Bauwerk!

Aus der Sicht des Fahrers

Schallenberg ist (im Vergleich zu anderen Bergrennen) eine herrliche Strecke: eine breite Strasse, schnell aber nicht zu langweilig, relativ lange Geraden wechseln mit kniffligen Kurvenkombinationen ab. Die moderne Starteinrichtung mit der "Lichorgel" erleichtert das Startprozedere sehr: kein Chrono Zeiger, der gebannt mit den Augen verfolgt werden muss, kein Starter, der beachtet werden muss. Bei Rot ist man (hoffentlich) bereit, bei Orange zieht man die Schieber hoch und bei Grün sollte man so schnell wie möglich verschwinden - so einfach ist das.

Kühle Rückenschauer gab es (wenigstens bei mir) in der ersten ordentlichen Linkskurve ausgangs Wald, deren Belag (bis auf den Sonntagmittag) mit einem feuchten "Schimmer" bedeckt war. Der Rest der Strecke wurde schon früh am Morgen von der Sonne beleuchtet und erwärmt, so dass mancher am Sonntagmorgen übermotiviert zur Sache ging (inklusive ich selbst) und sich kurz langlegte.

Mittags allerdings waren die Reifen schneller warm, die Bewegungen am Gasgriff herzhafter. Den Übermut bremsen konnte nur das "dünenartig" verstreute Oelbindemittel. Wer schnell genug fuhr, konnte das vom Gegner hochgewirbelte "Puder" noch herum "schweben" sehen.

Nach einer kurzen Absprache nach dem 1. Rennlauf nahmen die Fahrer an den neuralgischen Stellen den Besen selbst in die Hand (allen voran Daniel Bärtschi) und wischten das Bindemittel unter dem Applaus des Publikums weg, damit im 2. Rennlauf erstens schneller und vor allem sicherer gefahren werden konnte. Die Zeiten im 2. Lauf sprechen für sich...

Die Strecke war hervorragend gesichert, kein Fahrer wurde um einen Lauf "betrogen", die laune aller Fahrer war sehr gut, die Oelspuren im letzten Lauf fast vergessen, die Streckenposten signalisierten richtig und vor allem schnell - Bravo!

Viele von uns sind das nächste Mal sicher wieder dabei. Dann allerdings mit einer kleinen Sandschaufel - für den Fall

Claudio Biesele

Einmal gehts auch wieder Abwärts!