

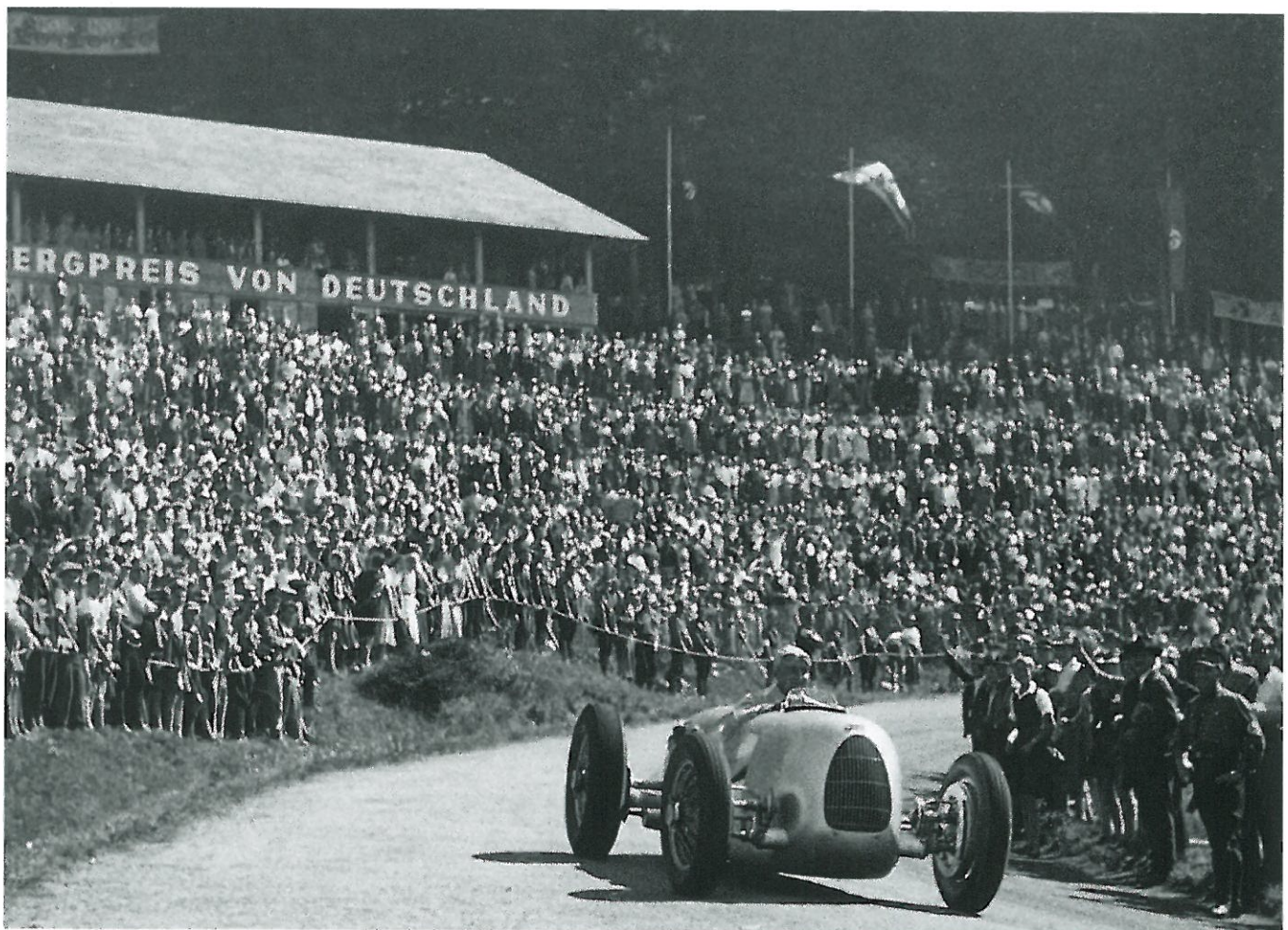
Rennen mit Geschichte

Der ADAC Bergpreis Freiburg - Schauinsland

Neben den Grand Prix-Wettbewerben und den Eifelrennen auf dem Nürburgring, sowie den Veranstaltungen auf der Berliner AVUS galt, der „ADAC-Bergpreis Freiburg-Schauinsland“ viele Jahre lang als wichtigstes deutsches Motorsportereignis im internationalen Motorsportkalender. Bereits 1923 wurde vom Freiburger Motorsportclub ein kleines Schauinslandrennen ausgetragen, dann kam von der ADAC-Zentrale aus München der Auftrag für 1925 erstmals ein internationales Rennen auf der zwölf Kilometer langen Strecke auszurichten. Erst zwei Jahre später fiel auf dem Nürburgring die Startflagge für die erste Rennveranstaltung. Am gleichen Wochenende wurde vor dem Bergrennen in den ersten Austragungsjahren zwischen Oberrimsingen und Breisach der „Kilometer-Rekord“ ausgerichtet. Die Schauinslandrennstrecke galt mit als die schönste Bergrennstrecke Europas, auf der sich die besten Rennfahrer der Welt im Einzelwettkampf gegen die unbestechliche Uhr stellten. Größte Fahrkunst und Mut waren von den Piloten im 172 Kurven-Labyrinth

gefragt, das sich über eine Höhendifferenz von 800 Metern schlängelte.

Das erste Rennen am Freiburger Hausberg wurde am 1. August 1925 noch auf einem besseren Wald- und Forstweg ausgefahren, am Start waren bis Ende der sechziger Jahre neben Renn- und Sportwagen auch Motorräder. Der Mercedes-Pilot Christian Werner, im Jahr zuvor großer Triumphator bei der Targa Florio, gewann 1925 den ersten ADAC-Bergpreis, was er im darauf folgenden Jahr gleich wiederholen konnte. Der Endersbacher steuerte einen 2-Liter-Mercedes mit einer Zeit von 11.31,4 min und einem Schnitt von 62,388 km/h zum ersten Sieg, kaum langsamer der Münchner Eugen Bussinger, der auf seiner BMW 500 (11.55,6 min) bei den Motorrädern gewann. Im Jahre 1927 knabberte der Pforzheimer Adolf Rosenberger (Mercedes) schon an der Zehnminuten-Schallmauer, die der Bugatti-Pilot Huldenreich Heusser ein Jahr darauf mit einer Zeit von 9.44,2 min durchbrach. Die von Ettore Bugatti im vom Freiburg fast nachbarlich



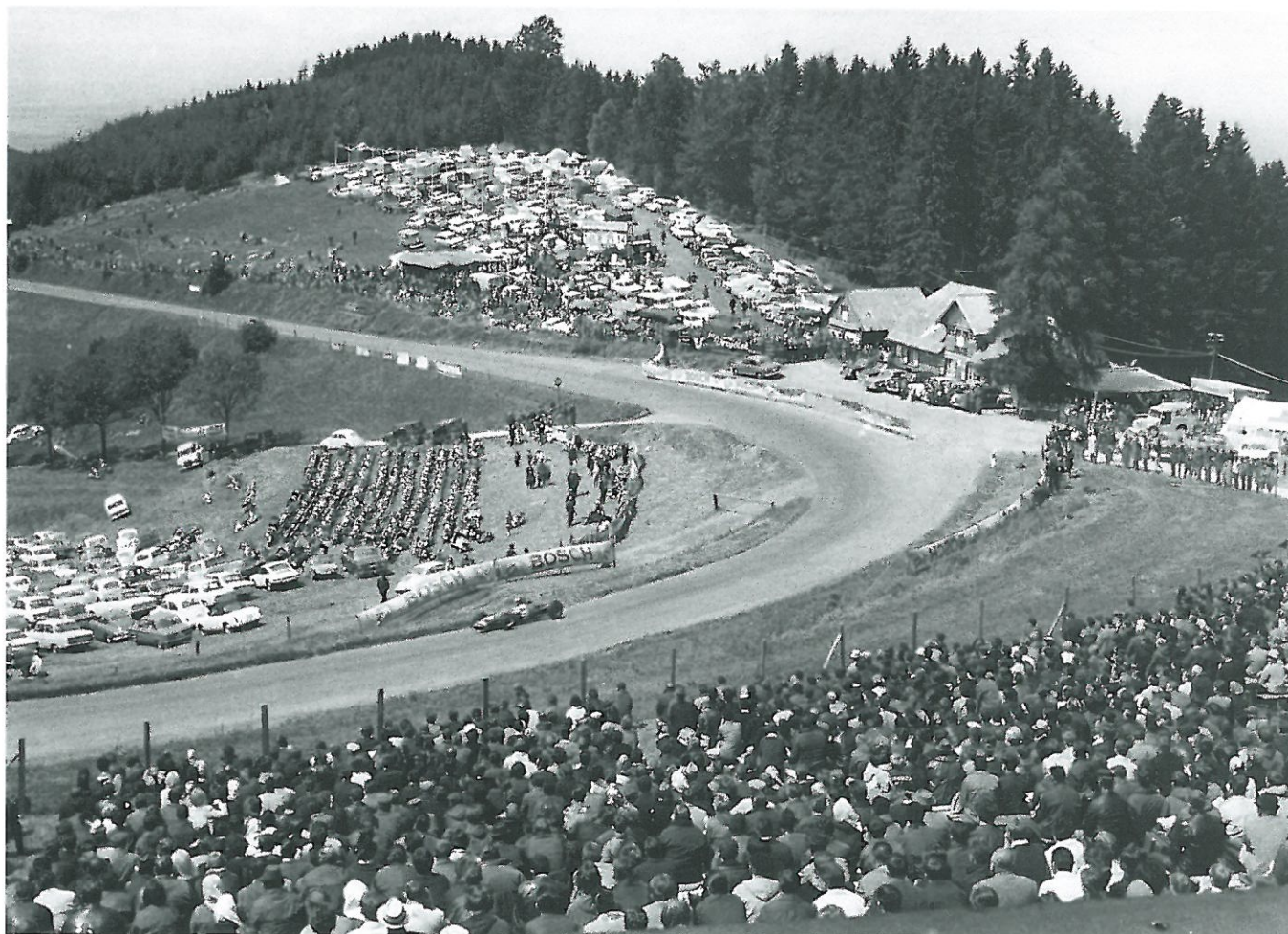
An der Holzschlägermatte

gelegenen elsässischen Molsheim gebauten Konstruktionen siegten gleichfalls in 1929 und 30 mit dem Berner Hans Stuber sowie dem Berliner Heinrich-Joachim von Morgen am Volant. Der große Rudolf Caracciola gewann als Werksfahrer im 7,1 Liter-Mercedes SSK die 31er-Auflage und knackte dabei gleichzeitig die Neun-Minuten-Grenze. Im Jahr darauf wiederholte der Remagener den Erfolg, allerdings auf seinem privaten Alfa Romeo, da wegen der grossen Wirtschaftskrise Mercedes-Benz seinem treuen Stammfahrer kein Werksmaterial zur Verfügung stellen konnte. Das Schauinslandrennen war mit Bestandteil einer der faszinierendsten Epochen des Automobilrennsports „die Ära der Silberpfeile. Die deutschen Hauptprotagonisten jener Zeit schrieben sich in die Liste der Sieger ein.

Mit dem mächtigen von Professor Ferdinand Porsche konstruierten Auto Union-16-Zylinder-Rennwagen siegte „Lokalmatador“ Hans Stuck 1934 und 35 am 1284 Meter hohen Schwarzwaldberg. Der Vater des heute noch aktiven Hans-Joachim Stuck wäre im letzten Dezember 100 Jahre alt geworden. Er wuchs im nördlich der Breisgauemetropole gelegenen Waldkirch auf, wo die Familie Stuck eine Tuch- und Stofffabrik besaß. Den Ehrentitel „Bergkönig“ erwarb sich der viermalige Grand-Prix-Sieger Hans Stuck durch seine

Siege bei den Bergrennen, nicht zuletzt am Schauinsland. Der Shootingstar und Publikumsliebbling Bernd Rosemeyer triumphierte 1936 und durchbrach mit 7.59,3 min wiederum eine Minutenschallmauer, die zwanzig Jahre lang Bestand haben sollte. Für die Auto-Union konnte Hans Stuck 1937 das vierte Mal in Folge den ADAC-Bergrekord gewinnen.

Nach der langen Zwangspause knüpfte 1949 Hans Stuck gleich an seine alte Form an und gewann im AFM. Der später sehr erfolgreiche Verleger Paul Pietsch aus Titisee-Neustadt siegte 1950 im Maserati bei seinem Heimspiel. Parallel gewann bei den ersten Nachkriegsrennen Motorradlegende Georg Meier (München) auf seiner 500er-Kompressor-BMW. Nach dem der Briten Kenneth Warthon auf ERA im Jahre 1951 das Rennen gewinnen konnte, holte sich 1953 mit Hans Herrmann erstmals ein Porsche den Gesamtsieg, der damit eine lange erfolgreiche Epoche für die Zuffenhausener Marke am Schauinsland einläutete. Gleich vier Mal konnte der Stuttgarter Edgar Barth in den Jahren 1957, 59, 63 und 65 auf den flinken Porsche-Spyder-Silberfischen gewinnen, wobei er 1963 als erster Fahrer mit einem Stundenmittel von über 100 km/h den Berg erklamm. Der spätere Vorsitzende der Grand-Prix-Driver-Association Joakim Bonnier



Die Holzschlägermatte beim Bergrennen 1966



(Schweden) siegte 1958 auf einem Borgward. Wiederum auf einem Porsche erfolgreich war Heini Walter aus Aesch bei Basel, der 1960 siegte. Nach zehn Jahren Pause siegte 1961 erstmals wieder ein Monoposto, als Gerhard Mitter mit seinem Lotus-DKW gewann. Im Jahr darauf holte der Mailänder Lodovico Scarfiotti den Siegerpokal nach Maranello, wobei der nicht nur in Freiburg sehr populäre Ferrari-Werksfahrer mit 6.47,7 min die Sieben-Minuten-Mauer durchbrach. Während der ADAC-Bergrekord schon vor dem Krieg zur Berg-Europameisterschaft zählte und diese Wertigkeit von der damaligen Weltmotorsportbehörde FISA bis in die achtziger Jahre hinein zugesprochen bekam, erhielt das Schauinslandrennen in 1963 und 65 sogar Weltmeisterschaftsprädikat. Im Rahmen der GT-Marken-Weltmeisterschaft zählten Punkte beim badischen Bergrekord genauso wie bei den Sportwagenklassikern Targa Florio und Le Mans, wo die Auseinandersetzung um den Titel zwischen den Ferrari GTO und den Shelby Cobras ausgefochten wurde. Nochmals 1965 konnte Lodovico Scarfiotti auf Ferrari Dino in die Porsche-Dominanz einbrechen, die von 1966-68 mit einem Hattrick von Gerhard Mitter fortgesetzt wurde. Mit seiner 67er-Fahrt (5.49,33 min) war dem Leonberger der Durchbruch der Sechs-Minuten-Marke gelungen.

Der spätere Ferrari-Rennleiter Peter Schetty (Basel) siegte in der 69er-Auflage im Werks-212 E, im Folgejahr trug sich die deutsche Grand-Prix-Hoffnung Rolf Stommelen (Brabham-Ford F2) in die Siegerliste ein. Während bis in die frühen 70er Jahre hinein die Bergrennen durchaus die Popularität von Rundstreckenrennen besaßen, wurde die sportliche Wertigkeit von den Herstellern und Spitzenpiloten der Bergrennen dann nicht mehr so hoch eingeschätzt. Die Kommerzialisierung und das beginnende TV-Zeitalter, aber auch die Gefahr an Felswänden und Abgründen entlang Rennen auszufahren, führten dazu, dass nur noch ambitionierte Amateurrennfahrer den Bergrennsport betrieben. Trotzdem pilgerten auch in den 70iger Jahren weiterhin bis zu 30000 Zuschauer an die Holzschlägermatte und an die anderen legendären Streckenabschnitte. Die 70iger Jahre wurden vor allem von Schweizer Piloten geprägt, so siegten Xavier Perrot, Freddy Amweg oder Markus Hotz mit ihren March-F2-Rennwagen, schließlich auch der Freiburger Mario Ketterer, wobei die Streckenrekorde weiter purzelten. Am 22. Juli 1984 fand das bisher letzte internationale Bergrennen statt, in seiner 38. Auflage auf einer auf 8,6 Kilometer verkürzten Rennstrecke, die den Österreicher Walter Pedrazza als Sieger sah.

Unvergeßlich waren jeweils die feierlichen abendlichen Siegerehrungen auf dem Freiburger Münsterplatz, die bewusst machten, dass der ADAC-Bergrekord Freiburg-Schauinsland viele Jahre zum Nabel der Motorsportwelt gehörte. Das Schauinslandrennen präsentierte fast ein dreiviertel Jahrhundert nicht nur faszinierenden Motorsport, sondern stellte einen wichtigen Teil der Sport- und Kulturgeschichte von Freiburg und Südbaden dar.



Freiburg, 1953, zur Zeit des Bergrennens