

## Rund 8000 Zuschauer am Memorial-Bergrennen

Steckborn ganz im Zeichen des Motorsports: Memorial-Bergrennen als Jubiläum nach 60 Jahren

(rmm) Nachdem das letzte Bergrennen im Jahre 2010 wettermässig nicht gerade als das Gelbe vom Ei bezeichnet werden konnte, wurde man dieses Jahr mit besten Wetterverhältnissen, wenn auch kühlen, bedacht, trotzdem der Nebel am Samstag Morgen noch zum Spielverderber zu werden drohte. Nachdem dieser sich lichtet, konnte losgelassen werden, was am Freitag abend ansatzweise schon zu erwarten war, reisten da doch die ersten «Renmmaschinen» an.

So lösten sich Donnern, Grollen, Dröhnen, Brummen und Geheule gegenseitig ab, manch ein Motor wurde so hochgejagt, dass man denken konnte, eine hochtourige Motorsäge werde gequält. Manchmal auch im Chor, wenn sich hochgetunte, kreischende 4-Zylindermotoren mit brabbelnden, tief wummernenden 8-Zylindermotoren ein Stelldchein geben und nebenrand beim Warten am Start ein Vorkriegsauto verzweifelt versuchte, durch

kontrollierte, häufige Gasschübe zu verhindern, dass der Motor absäuft. Flinke Helfer, die mit Power-Boost-Batterien den Fahrzeugen hinterher wieselten oder auch mal ein kleines Motorrad als Anschlepper oder schlicht pure Manneskraft kamen zum Einsatz, wenn es darum ging, sich auf den Start vorzubereiten. Benzin, Öl und Lärm – für die einen Parfum und Musik, für die anderen Gestank gemischt mit höllisch betäubendem Sound. Was aber der Laune der angelegten Zuschauer keinen Abbruch tat, den Gesichtern zu entnehmen begeisterten die Autos und Motorräder Jung und Alt als auch Gross und Klein.

### Eine Fahrzeugvielfalt sondergleichen

Auffallend, dass nicht der Motor alleine ein Rennfahrzeug ausmacht, eine erstaunliche Vielfalt an verschiedenen Vehikeln und deren absolut unterschiedlichen Aufbauweisen zeigten auf, wie gross der Range ist, wenn es um «Rennfahrzeuge» geht. Von 500 Kubik bis 14.500 Kubik war so ziemlich alles zu sehen, bezüglich Gewicht, Auf- und Ausbau als auch der Motorisierung der Fahrzeuge konnten diese unterschiedlicher nicht sein, was aber genau die Faszination ausmacht. Sei es ein Gordini-Renault, das Original-Motorrad von Bruno Kneubühler, eine Blattfedern-Corvette, ein Nismo-Geschoss der neuesten Generation aus dem Hause Nissan oder gar die Vertreter der «leisen» Garde wie Tesla und Co, der Spass war garantiert. Wobei speziell interessant ist, dass der Nismo gar in einem Sattelschlepper, ausgestattet mit Werkstatt und Liegeplätzen, herantransportiert wurde.

Bemerkens- als auch erwähnenswert die Tatsache, dass bis auf ein paar «Cruiser» die meisten ihre Fahrzeuge recht zügig den Berg rauf, um die Kurven und durch die Schikanen lenkten, berücksichtigt man das Alter einiger Fahrzeuge, konnte man schon bald von einem Wagnis sprechen. Daher verwunderte es auch nicht, ein Auto am Start gehabt zu haben, welches bereits schon 100 Jahre auf dem Buckel hat, ein American La France, pilotiert von Valmadre Marco aus Weinfelden.

Vor der Tribüne gab unter anderem Kurt Hasler aus Amriswil zur Freude des Publikums ein Interview, Hasler lenkt den Maserati 8CM von 1933 mit 3000 ccm und 250 PS, ein brutales Rohren zeichnet auch diesen Wagen aus.

Ein Manta, genannt «Schwarze Witwe», erstes Rennauto von Nikki Lauda, begeisterte das Publikum ebenso wie die Lista-Boliden von Fredy Lienhard, ohne den im Rennsport in der Schweiz kaum was vorangegangen wäre, zeichnet er doch mitverantwortlich für den Fahrernachwuchs, dies auch mit finanziellen Mitteln, ohne welche wohl rein gar nichts funktionieren würde im Rennsport.

### Professionelle Veranstalter und vernünftige Zuschauer

Betrachtet man den enormen Aufwand dafür, dass zwei Tage lang eine sonst normal befahrene Strasse, meistens wenigstens, gesperrt werden und der ganze Verkehr umgeleitet werden muss, als auch die Gefährlichkeit, die von so einem Anlass ausgeht, kann man den Veranstaltern nur ein Kränzchen winden. Ein absolut professionell aufgestellter «Rennapparat» mit Wegweisern, Streckenposten, Rennleitung und den gegen 100 Helfern, die stets darum bemüht waren, die Sicherheit der Zuschauer und der Fahrer zu gewährleisten. Ihre Arbeit machten sie sehr gut, denn auch die Zuschauer benahmen sich verantwortungsvoll und befolgten brav die Anweisungen des Teams.

Zwischenfälle, auf jeden Fall keine gravierenden, wurden keine gemeldet, wenn auch ein paar Einheimische meinten, sie würden Abkürzungen durchs Gelände kennen, was nicht gerade die beste Idee ist.

Ein grosser Dank gebührt auch den professionellen Speakern Christian Mettler, Köbi Kuster und Felix Müller, welche offensichtlich diesen Job nicht das erste Mal gemacht haben, ihre Gedanken und Ausführungen zu fast jedem einzelnen Fahrzeug, notabene witzig und unterhaltsam rübergebracht, zeugten von einer sehr hohen Kompetenz ihres Schaffens. Man darf getrost sagen, dass es schön, aber nicht gerade selbstverständlich ist, wenn keine Unfälle passieren und alle gemeldeten Fahrer heil nach Hause kommen, wenn auch das eine oder andere kaputte Getriebe eine normale Heimfahrt verunmöglichen. Sonst hätte man vielleicht noch die Möglichkeit einer «Taxifahrt» der besonderen Art, der Erlös der in Windeseile ausverkauften Taxifahrten während des Tages kommt einem guten Zweck zu Gute. Die meisten Bergrennen finden in schöner Umgebung statt, doch darf man schon sagen, dass wohl selten ein Bergrennen mit so einer fantastischen Aussicht stattfindet und so hoffen wir alle darauf, dass nicht wieder fünf Jahre bis zum nächsten Memorial-Bergrennen vergehen müssen und die Steckborner Bevölkerung auch in Zukunft diesem Anlass wohlwollend gesinnt sein wird.

## Herzlichen Dank an die Steckborner Bevölkerung

Die Organisatoren des Memorial-Bergrenns danken für das Verständnis und die Unterstützung

Der Verein Bergrennen Steckborn, das OK und der ACS danken nach dem gelungenen Memorial Bergrennen 2015 vom vergangenen Wochenende der Steckborner Bevölkerung für das Verständnis und die Unterstützung, die sie diesem einmaligen Anlass entgegen gebracht haben.

Bei wunderschönem Spätherbstwetter wurde das Memorial zu einem Fest nicht nur für Motorsportfreunde, sondern auch für die ganze Familie. 290 Fahrzeuge – Oldtimer-Autos und Motorräder sowie ein Dutzend Elektroautos – vermittelten prickelnde Rennatmosphäre, wie auch faszinierende Einblicke in die Geschichte der automobilen Technologie und Ausblicke in die Zukunft der individuellen Mobilität.

Einen derartigen Grossanlass auf die Beine zu stellen, erfordert enormen Goodwill seitens der Bevölkerung, der Gemeinde und des Kantons. Ganz besonderer Dank gilt auch den zahlreichen freiwilligen Helfern aus Steckborn und Umgebung, die zum unfallfreien Gelingen ganz erheblich beigetragen haben.



Very, very british.



Braves Warten vor dem Start.



Eine Mitfahrgelegenheit der besonderen Art.



Interview vor der Tribüne mit Kurt Hasler, Amriswil, Maserati 8CM, 1933.



Sehr spezieller «Anschleppdienst».



Die passenden Helme zum nostalgischen Motorrad.



Nina De Martin am Steuer eines MG mit Jahrgang 1953.



Nationalrätin Verena Herzog als Co-Pilotin.

Ernst Sutter, Steckborn: «Mit meinem Crysler le Baron 2.2 Liter, Baujahr 1985, kann ich dieses Jahr erstmals mitfahren. Das macht unheimlich Spass, die Strecke ist einfach genial.

Magdalena Möckli, Steckborn: Beim letzten Bergrennen war ich als Helferin dabei. Dieses Jahr kann ich dank meiner Schwester und ihrer Autogarage mit einem Borgward 1955 auch mitfahren.

Armin Labhart, Egg: Mit meinem «Labi» Porsche 356 fahre ich erstmals mit. Ich bin in Steckborn aufgewachsen und kenne die Strecke, damals standen allerdings keine Strohhallen im Weg.

Markus Hotz, Sulgen: Mit meiner Firma Horag bin ich seit 45 Jahren im Renngeschäft. Der March BMW Formel 2, mit dem ich hier am Bergrennen fahre, war einst das Auto von Rennfahrer Marc Surer.

Taxifahrten im Oldtimer waren heiss begehrt.

### AUF EIN WORT...