

KERENZERBERGRENNEN

Mit grossen und kleinen Motoren gegen die Zeit

Bei einem Rennen auf einer Bergstrecke dominieren nicht nur Hubraum und PS. Wichtig sind die Geschicklichkeit am Steuer und eine optimale Dosierung von Gas und Bremse. So haben auch kleine Autos Chancen, ja selbst Exoten fahren beeindruckende Zeiten. Darum war und ist die Spannweite der Autos gross, die am Kerenzerberg am Start standen: Da fuhren Serienfahrzeuge, wie 1969 die Corvette Stingray von Rolf Mayer aus Deutschland mit dem 7-Liter-Motor. Im selben Rennen startete Jürg Fässler aus Biel in einem Honda 600 N, der mit einem 598-ccm-Motor ausgerüstet war. Am meisten Aufsehen erregten stets die reinrassigen Rennautos. Diese engen, knapp über der Strasse liegenden Cockpits auf vier Rädern und einem wuchtigen Motor im Heck sah man nur an Autorennen. Darunter waren bekannte Fahrzeuge wie Brabham Rebo oder Lotus, aber auch weniger bekannte wie Ginetta und Bellasi Ford. Viele Autos sind auch an der diesjährigen Ausgabe auf Renntauglichkeit umgebaute Serienfahrzeuge. Von Alfa Romeo über Fiat, Jaguar und Mercedes bis zum Porsche starten in Mollis Marken, die man täglich auf der Strasse sehen kann. Immer wieder wagten sich auch Piloten mit exotischen Fahrzeugen an den Start. Rudolf Siegfried fuhr 1969 ein Eigenbau mit dem Namen RSP3 mit einer auffallend eckigen Karosserie. Dieses Jahr fahren ein Dreirad APE mit 900ccm und 150 PS und eine «schnelle» Badewanne mit 600ccm und 120 PS von Hannes Roth durch die vier Haarnadelkurven. Bemerkenswert ist die Tatsache, dass in den 60er-Jahren die Piloten mit den selben Reifen drei, vier Rennen fuhren, bevor sie gewechselt wurden. In den ersten Jahren am Kerenzerberg sassen die Piloten ohne Helm und ohne Gurten in den Cockpits. Und Rennfahrer, die ihren WK im Militärdienst leisteten, mussten in der Uniform mit Krawatte fahren. Die ersten Rennanzüge waren aus Baumwolle, hellblau gefärbt. So konnte man die Fahrer zwischen den vielen Menschen erkennen. Erst später trugen sie Rennanzüge, die bei einem Unfall schützen. Massgeblich zur Entwicklung von Rennanzügen beigetragen hatte der Schweizer Max Ernst. Er entwarf zuerst einlagige, später zwei- und dreilagige Anzüge, die er auch für die Feuerwehr entwickelte. Und um zu zeigen, wie gut sie vor Feuer schützen, zog er sie selber an, übergoss sich mit Benzin und zündete sich an. Seine Erkenntnisse beeinflussten die Entwicklung der Rennanzüge massgeblich.

Text: Franz Leupi, Fredy Bühler.
Fotos: Archiv Franz Leupi

Lesen Sie im FRIDOLIN vom 16. Juni, welche Glarner Piloten am Kerenzerberg gegen nationale und internationale Konkurrenz antraten und wieso Peter Sauber sich immer an das Rennen von 1970 erinnern wird.

17. BIS 19.
JUNI 2022



Taxifahrt in Boliden zu gewinnen

Wollen Sie wie ein Rennfahrer den Kerenzerberg hochrasen? Mit dem FRIDOLIN ist das möglich. Mit etwas Glück sitzen Sie als Passagier in einer Rennbolide, die von einem ausgewiesenen Piloten gesteuert wird. Scannen Sie den QR-Code, besuchen Sie die Website www.fridolin.ch/kerenzer-taxifahrt oder schicken Sie eine E-Mail mit Ihrer Adresse an gewinnen@fridolin.ch und nehmen Sie am Wettbewerb teil. Die Taxifahrt im Wert von 150 Franken findet am Samstag, 18. Juni um 8 Uhr statt. Die benötigte Ausrüstung erhalten die Gewinner vom Veranstalter. Es ist ein Haftungsausschuss-Formular vor der Fahrt zu unterzeichnen. Eine Mitfahrt ist ab 18 Jahren möglich.



Silvio Moser in einem Brabham F1 3000ccm



Sämi Heuers Porsche 911 S 2300 ccm.



Christian Peter in einem VW 1300 Sauber



Ruedi Jauslin in einem Lotus MK 23 B 1592 ccm



Bernardi, 1969



Rudolf in Eigenbau RPS 3, 1969



Faessler in einem Honda 1969



Peter Sauber im Sauber C1 1970



Lotus von Jim Clark



Lenkrad mit Gabelschlüssel