

Schnelle Schweizer

Von 1931 bis 1954 wurden auf der Schweizer Rennstrecke bei Bern, die auf einer Länge von 7,28 km durch den Bremgartenwald führt, internationale Rennen gefahren. Diese Veranstaltungen waren bei den Zuschauern sehr beliebt und es säumten bis zu über 100000 Menschen die Strecke. Bereits beim Grand Prix 1936 fuhr der unvergessene Auto Union-Fahrer Bernd Rosemeyer den Rundenrekord von 168,7 km/h und im gleichen Rennen die schnellste Durchschnittsgeschwindigkeit von 161,8 km/h. Es sollte jedoch sein einziger Sieg auf dieser Strecke bleiben. Alberto Ascari (1949 und 1953) und Juan-Manuel Fangio (1951 und 1954) konnten jeweils zweimal das Rennen für sich entscheiden. Nur Ru-



Amilcar „Tank“

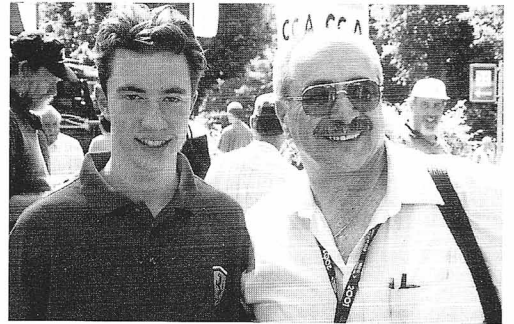
dolf Caracciola, dessen Rennkarriere auf diesem Kurs bei einem Sportwagen-Rennen 1952 jäh endete, siegte bei drei Rennen: 1935, 1937 und 1938.

Nach der Le Mans-Katastrophe 1955 erließ die Schweizer Regierung ein Rennverbot, welches auch heute noch gilt. 1998 ist es dem Verein Grand Prix Bern Revival gelungen, eine Oldtimer-Veranstaltung auf diesem historischen Kurs zu organisieren. In diesem Jahr erlebte das Grand Prix Bern Revival seine zweite Auflage und auch für 2004 liegt schon die Genehmigung vor.

Allerdings werden mit den Oldtimer-Rennwagen keine Rennen ausgetragen, sondern lediglich einige Demonstrationsrunden gefahren. Gleichmäßigkeitsfahrten oder gar Rennen wären hier aus heutiger Sicht auch nicht mehr durchführbar. Der Kurs besteht nämlich zu einem großen Teil noch aus der originalen Streckenführung von damals und wer die Nord-schleife des Nürburgrings kennt, ist überrascht wie eng es auf dem „Bremer“ zugeht.

Besonders gelungen war, daß im Gegensatz zu anderen Veranstaltungen die Läufe nur am Sonntag stattfanden, so daß man am Samstag ausreichend Gelegenheit fand, sich alle Fahrzeuge im Fahrerlager in Ruhe anzusehen. Dabei traf ich auch Adriano Cimarosti wieder, der im April beim Motorsport-Symposium im Mercedes-Museum einen sehr lebhaften und interessanten Vortrag gehalten hatte und hier am Sonntag die Funktion des Streckensprechers hatte. Zum Start zugelassen waren alle Fahrzeuge, die bis zur Einstellung des

Rennbetriebs 1954 gebaut wurden. Es kamen interessante Felder von Renn- und Sportwagen, Solomotorrädern und Gespannen zusammen. Besonders kurios fand ich den Amilcar GP Tank von 1934 mit einer genieteten Karosserie im Stil der Bugatti Rennwagen. Gefahren wurde er von dem erst 19 Jahre alten Österreicher Burkhard List. Außerdem waren auch einige Raritäten am Start, wer hat schon einmal von einem GAR oder Vale Special etwas gehört, geschweige denn auf der Rennstrecke fahren sehen? Jaguar, einer der diesjährigen Sponsoren,



Adriano Cimarosi mit Sohn

hat ein interessantes Feld zusammengestellt. So konnte man sich mit Hilfe vieler interessanter Fahrzeuge wie dem SS 90 Prototyp über den SS 100, diversen XK-Typen bis hin zum D- und E-Type einen Überblick über die Motorsport-Geschichte dieser Marke verschaffen. Höhepunkt war der Lauf der Grand Prix-Rennwagen, bei dem u. a. ein Dutzend Bugattis und viele Maseratis teilnahmen. Der Schweizer Jost Wildbolz hatte seinen ERA A von 1935 mitgebracht. Bei den Nachkriegsrennwagen möchte ich besonders den Veritas Meteor Formel 2 von Bruno Kühnis erwähnen, der schon viele Jahre mit diesem Wagen historische Veranstaltungen bestreitet. Eine weitere Rarität war der Ferrari Super Squalo von 1954 mit einem 2,5 l Achtzylinder-Motor. Der Schweizer Sammler Jo Vonlanthen pilotierte einen Ferrari 500 Formel 2 von 1951, der so perfekt und dadurch in einem Zustand war, den die Rennwagen zu ihrer aktiven Zeit wohl nie aufwiesen. Hans Herrmann war wieder einmal mit seinem damaligen „Dienstwagen“ dem W 196 unterwegs.

Nach einer Parade der Oldtimer-Clubs ging eine Veranstaltung zu Ende, deren Besuch in drei Jahren sich auf jeden Fall wieder lohnen wird.

Andre Strucken, Typreferent Sportwagen und Motorsport-Historie