



Einer der beiden 1927er Bugattis an der 1. Weissenstein Historic Trophy hat soeben glücklich den Nesselboden erklommen.

Fotos: Bruno Oberlin und Martina Wolf



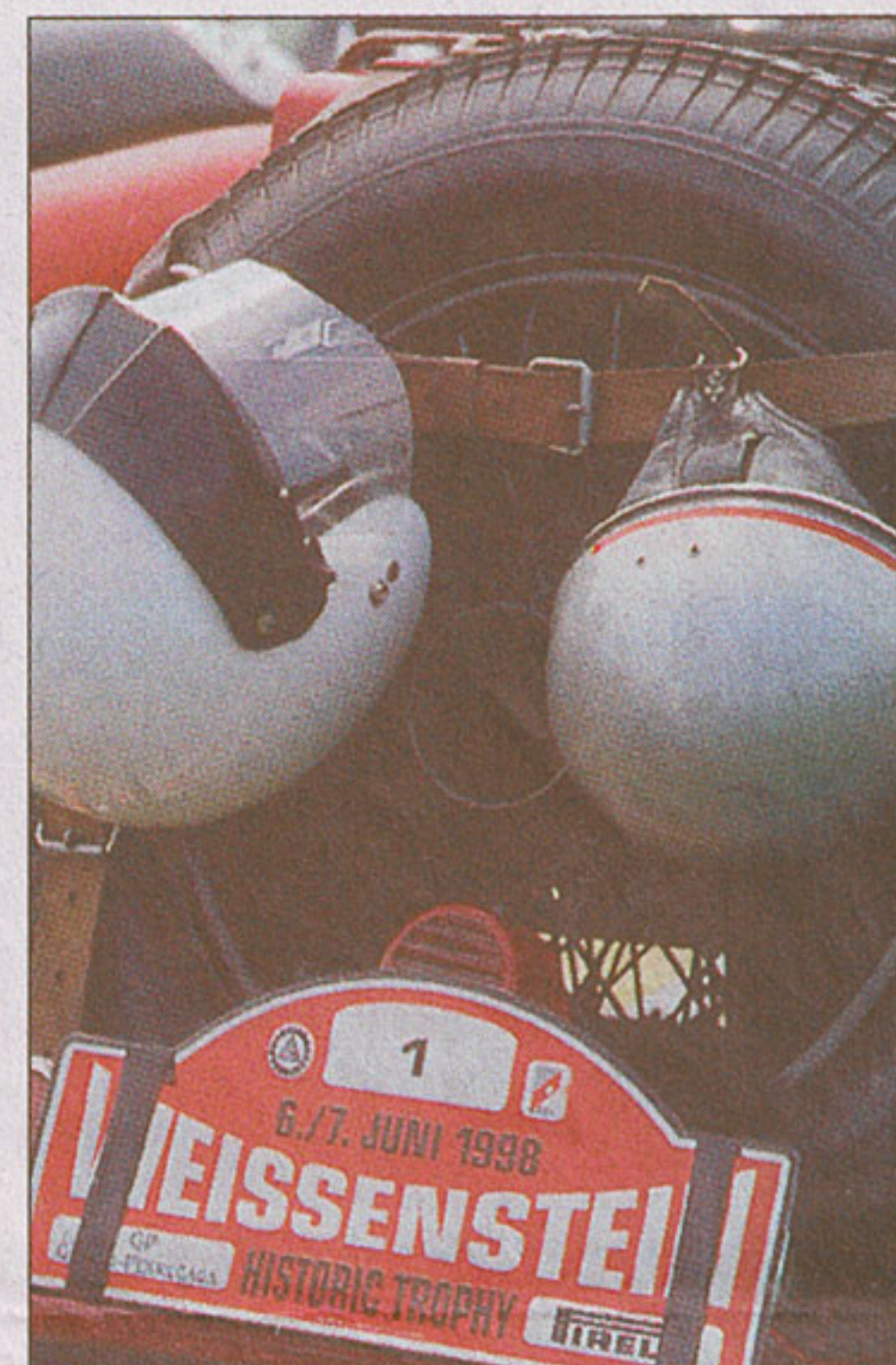
Fahrer: Amstutz. Töff: Excelsior anno 39.



Fahrer: Messerli. Töff: Harley-Davidson FHAD Twin Cam Racer – als 1928er der älteste.



Ein Klassiker unterwegs: Ferrari 250 MM Berlinetta, Baujahr 1953.



Alt und neu: Kluge Köpfe schützen sich.



Hans-Markus Huber mit charmanter Begleitung kann im Cockpit seines Chevron-Spartan B19 den Start kaum erwarten.



Kritische Chassis-Inspektion an einem Alfa Romeo 6c des Jahrgangs 1928.

Inserat

# Auf Enzo Ferraris Spuren

## 1. Weissenstein Historic Trophy mit 156 Oldtimern

WOLFGANG WAGMANN

Die Gurte sind zu eng, der Bauch ist zu weit und OK-Chef Kuno Schär etwas gestresst. «Macht nichts, ich fahre langsam.» «Vrrrooooouum!» Der maisgelbe 57er Ferrari Testarossa röhrt am «Wäberhüsli» vorbei, die Tacho-Nadel klettert unerbittlich wie der Bolide die steilen Serpentina hinauf. In der steilsten Kurve, gefolgt von 22 % Steigung, muss auch Schär ins «Eins» hinunterschalten. Doch das leicht mulmige Gefühl bleibt, wenn der offene Bolide durch die Kurven «brettert» – das Debüt an der 1. Weissenstein Historic Trophy ist geprägt durch festes Verkeilen der Schuhsohlen im Fussraum.

Dabei ist keineswegs «Tempo-Teufel» angesagt für die 120 Oldtimer der Jahrgänge 1924 bis 1973 und die 31 Motorräder (1928 bis 1971), die den Berg an diesem trüben Sonntag zweimal zu einer Regelmässigkeitsprüfung erklimmen. Die ältesten Modelle müssen zum Beispiel möglichst nahe beim 30-km/h-Durchschnittstempo landen, um die begehrte Stoppuhr für den Kategorienbesten zu erhalten. Und so

tuckern viele gemächlich über die 564 Meter Höhendifferenz. Doch ein anderer, der mittlerweile 60jährige ehemalige Rennfahrer Hans-Markus Huber – 1972 auch Schweizer Meister –, lässt seinen Chevron-Spartan B19 aufheulen, als stünde er in Le Mans oder Indianapolis. «Gestern ist er in 3,12 Minuten hinaufgefahren; der will keine Uhr», meint einer der wenigen Kiebitze auf dem Nesselboden fast ehrfürchtig. 3,12 Minuten, das dürfte inoffizieller Streckenrekord sein. Der letzte offizielle, per Töff und auf Naturstrasse, datiert aus dem Jahr 1936 – 4,05 Minuten.

Und wieder: «Vrrrooooouum!» Der knallrote Fiat-Abarth scheint den Start kaum erwarten zu können. Die Fahne senkt sich. Mit einem röchelnden «blubb, blubb» hüpf die Sprintrakete im Zeitlupentempo davon. Kuno Schär hat die Erklärung: «Gestern abend musste die deutsche Fahrerin noch die Kupplung auswechseln.»

Die Fahrer gehen wahrscheinlich mit ihren «Oldies» zu Bett – sorgfältig werden sie gehätschelt und gepflegt. Der älteste Sportwagen im Feld, ein blutroter Alfa Romeo RL SS TF, Jahr-

gang 1924, ist eine Geschichte für sich. Sein Besitzer, der 84jährige Arthur Weber, fährt den 100 PS starken Sechszylinder-Renner immer noch selbst. Und Copilot Carlo Manzoni schwärmt über das Auto: «Es hat dreimal die (Mille Miglia) bestritten, die (Targa Florio) ebenso wie das Klausenpass-Rennen. Und 1927 gewann auf diesem Alfa ein völlig unbekannter Fahrer namens Enzo Ferrari den grossen Preis von Acerba.» Dann ging der Wagen an einen Grafen in Brasilien, wurde zuletzt zu einer Camionette umgebaut und erst 1984 als «Ruine» restauriert, mit Archiv-Werkzeichnungen von Alfa Romeo, bis hin zum Stossdämpfer aus Birnenholz.

Carlo Manzoni ist begeistert vom Anlass am Weissenstein: «Wir wurden in Langendorf verwöhnt wie in einem Grandhotel, und als gestern in Solothurn die Benzinpumpe ausstieg, war nach drei Stunden am Telefon schon Ersatz beschafft. Wir sind wegen Kuno Schär gekommen – er besitzt in unseren Kreisen eben den Ruf, ein topseriöser Organisator zu sein.» Übrigens: Das Team Weber/Manzoni steuerte seinen Alfa abends wieder über die Strasse nach Schwyz heim – «das Auto hat noch nie einen Anhänger gesehen».