

Arrogant in die heile Bergwelt einbrechen

Schnell, schneller, am schnellsten: Das Klausenrennen galt als Prüfung für die Automobilindustrie

Die auf dem Urnerboden lebenden Bauern wussten nicht, wie ihnen geschah, als 1922 Boliden an ihnen vorbeirasteten. Und später war es einer der Höhepunkte des Jahres. Das Klausenrennen.

VON LUKAS BERTSCHI

Es war das Rennen in ganz Europa, sagt Bernhard Brägger über das historische Klausenrennen. Denn: «Die Klausenpass-Strasse war ein Prüfstein für die Automobilindustrie.» Sie habe Steigung, Spitzkehren und mit dem Urnerboden eine Hochgeschwindigkeitsstrecke. «Klettern, beschleunigen und mit hoher Geschwindigkeit fahren.» Diese Fertigkeiten hätten die Autos zeigen müssen.

Brägger hat in Archiven gewühlt, mit Zeitzeugen gesprochen und zwei Bücher über das Klausenrennen geschrieben. Seit über 20 Jahren befasst er sich mit dem Rennen. Und drei Mal hat er ein Klausenrennen Memorial veranstaltet. Brägger ist im Vorstand der Vintage Race Tracks Association, welche sich für den Erhalt historisch relevanter Rennstrecken der Vorkriegszeit einsetzt. Und mit der Geschichte des Klausenrennens kennt er sich aus wie kaum jemand sonst.

BERNHARD BRÄGGER



hat die Klausenrennen ab 1993 wieder aufleben lassen und zur Geschichte zwei Bücher geschrieben.

FAST ETWAS VERSCHÄMT sei das erste Klausenrennen 1922 von der Zürcher Sektion des Automobilclubs der Schweiz (ACS) durchgeführt worden, erzählt Brägger. Bereits um halb sieben morgens sei der Start erfolgt. Trainingsläufe gab es vorher keine.

1922 sei es mehr oder weniger noch ein Clubrennen gewesen, so Brägger. Ein Jahr später sei das Rennen dann international ausgeschrieben worden. Heute noch bekannte Marken wie Alfa Romeo und auch noch weniger bekannte Marken wie Ansaldo schickten Fahrer an den Start.

Doch nicht alle hatten zu Beginn Freude an den schnellen Autos: «Für die einfachen Leute» auf dem Urnerboden war es ein Kulturschock, sagt Brägger. Der internationale Autotross sei «absolut arrogant» in die «heile Bergwelt» eingebrochen. Die meisten Fahrer stammten aus dem Adel, denn dieser habe sich den teuren Sport leisten können. Dazu kamen noch Werksfahrer. Diese kamen oft aus einfacheren Verhältnissen und seien Techniker oder Testfahrer der verschiedenen Automarken gewesen.

Die beiden Schichten hätten sich nichts zu sagen gehabt, so Brägger. Und: «Die Älpler, die dort wohnten, waren froh, wenn niemand mehr an ihren Hütten vorbeiraste.» Man müsse sich vorstellen, dass es heute ungefähr so wäre, als würden Formel-1-Autos durch den Garten fahren.

NACHEINIGEN JAHREN hätten sich die Älpler aber grösstenteils an das Rennen gewöhnt und es sei für viele zu einem Höhepunkt im Jahr geworden, sagt Brägger. Das Klausenrennen hatte auch einen Einfluss auf den Tourismus: «Zeitschriften auf der ganzen Welt berichteten grossflächig über das Rennen.» Brägger bekam beim Studium der Akten den Eindruck, dass der ACS «eine Ahnung von Marketing hatte».

Ab 1924 konnten auch die Motorradfahrer an den Start. Und es habe ein «riesiges Echo» gegeben. In den nächsten Jahren seien immer mehr gekom-



Tabessieger 1932: Der legendäre Rudolf Caracciola mit seinem Alfa Romeo P3 auf dem Weg auf den Klausenpass.

men. Und der Ruf des Klausenpasses bei den Motorradfahrern hält ja bis heute an. Ab 1928 bekamen die Kantone Gelder vom Bund für die Strassen. Dadurch konnten sie aber für das Befahren des Passes keine Zölle mehr von den Rennfahrern erheben, wie Brägger erzählt. Dadurch habe das Klausenrennen immer mehr Gegner bekommen. «Solange man Geld damit verdienen konnte, war das Rennen willkommen. Als dies nicht mehr ging, verlor man das Interesse.» Ein Urner Landrat habe einmal gesagt: «Es bringt mehr "Gschär" als Wolle.»

NACHDEM DER ACS GEDROHT hatte, auf den Berninapass auszuweichen, wurde 1929 dann aber wieder ein Rennen am Klausenpass veranstaltet. Und in den letzten drei Ausgaben hatte das Klausenrennen «eine gigantische Beteiligung». «Alles mit Rang und Namen ging an den Start», sagt Brägger. Unter anderem Bugatti, Mercedes, Daimler und Condor. Zudem seien auch weltbekannte Fahrer

dabei gewesen. «Wenn man die Motorsportgeschichte verfolgt, bekommt man bei diesem Aufgebot Hühnerhaut.»

Ende der 1920er-Jahre starten auch immer mehr Frauen. «Diese stammten auch aus gehobenen Verhältnissen», so Brägger. Es habe mit einer «gewissen Emanzipation» zu tun gehabt. Frauen mit Bubikopf, die rauchten und sich mit den Männern messen wollten.

TROTZ DIESER ERFOLGE wurde das Klausenrennen nach 1934 nicht mehr ausgetragen – zumindest bis zum Klausenrennen Memorial von 1993. Ein Grund dafür war das Geld: «Die Veranstalter hatten jedes Jahr ein Defizit.» Ausserdem sei die Strasse immer schlechter geworden. Gerade der Schotter auf dem Urnerboden machte den Boliden, die immerhin schon 200 Stundenkilometer erreichten, Probleme. Auch Konkurrenzveranstaltungen in der Schweiz und die Wirtschaftskrise bereiteten dem ACS Mühe.

■ DAS KLAUSENRENNEN

Zwischen 1922 und 1934 fand das Klausenrennen zehn Mal statt. Das Rennen führte von Linthal über die 21,5 Kilometer lange Schotterstrasse zur Klausenpasshöhe. 1237 Höhenmeter und 136 Kurven galt es zu überwinden.

Die Zürcher Sektion des Automobilclubs der Schweiz (ACS) organisierte das Rennen als Hauptveranstalter. Unterstützt bei der Durchführung wurde sie von den ACS-Sektionen Glarus und Uri. Ab 1924 fand das Rennen dann unter dem Patronat des ACS Schweiz statt. Jahr für Jahr trafen sich die besten Rennfahrer der Welt. Der Motorrad-Streckenrekord wurde 1930 vom Engländer Tom Bullus in 16:41 Minuten aufgestellt. Den Rennwagen-Streckenrekord hielt seit 1934 Rudolf Caracciola auf

Mercedes-Benz W 25, mit einer Zeit von 15:22,20 Minuten. Dies entspricht einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 83,9 Kilometer pro Stunde.

Beim Klausenrennen Memorial 1998 überwand der Engländer Julian Mazub mit seinem Bugatti Typ 35B die Strecke in der fast schon ungläublichen Zeit von 13:49,08 Minuten. Dies allerdings auf einer wesentlich besseren Strasse als bei den ursprünglichen Rennen. Vom 27. bis am 29. September wird es nun wieder die Gelegenheit geben, die damals topmodernen Autos am Klausenpass zu bewundern. Das 11. Internationale Klausenrennen findet statt. Und heute fürchtet sich kaum jemand mehr vor den rasenden Autos – auch nicht die einfachen Leute. (BE)