

Peter Monteverdi im Ferrari Monza am zweiten Bergrennen Tiefencastel-Lenzerheide 1957.

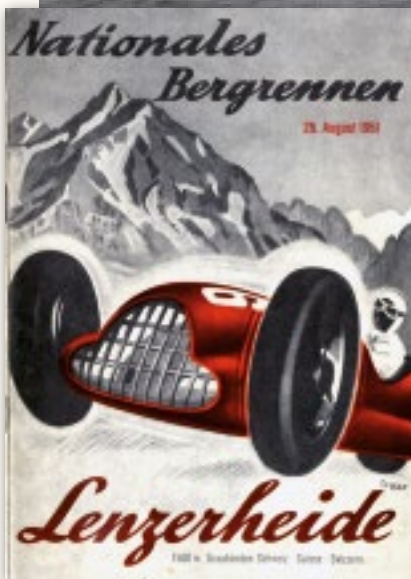
BERGRENNEN TIEFENCASTEL – LENZERHEIDE

*Vom Nationalen Bergrennen zum
Grossen Bergpreis der Schweiz*

*In den Fünfzigerjahren fand genau zweimal ein Bergrennen von Tiefencastel nach Lenzerheide statt.
Teilnehmer waren nationale, aber auch internationale Rennfahrergrössen.*



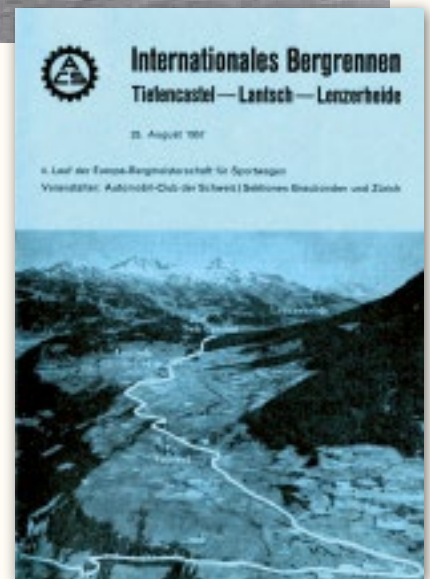
Willi-Peter Daetwyler im Alfa Romeo 412 am ersten Bergrennen Tiefencastel-Lenzerheide 1951.



Das Programm 1951.



Die Trophäe vom ersten Bergrennen 1951.



Das Programm 1957.

Text: Rénaud Egloff / Bruno von Rotz

Fotos: Max Pichler/Archiv Reinhard, Jürg Kaufmann/Auto Sport Schweiz, Archiv Marc Preysch

Die Schweiz hat eine lange Bergrenn-Tradition, insbesondere die Klausenrennen trugen auch zum internationalen Renommee unseres Landes in diesem Bereich bei. Als 1951 das Maloja-Bergrennen nicht stattfinden konnte, organisierte der ACS Graubünden am 26. August 1951 das erste Bergrennen Tiefencastel-Latsch-Lenzerheide. Die Trainingsfahrten waren für den Freitag und Samstag geplant, die Rennläufe fanden am Sonntag statt. Bereits im Vorfeld rechnete man mit einem schnellen Rennen auf der 6,25 km langen Strecke mit 504 Meter Höhendifferenz.

Die Automobil Revue notierte damals zur Streckenführung: «Die Anlage ist tatsächlich mit einer ganzen Reihe kniffliger Kurven gespickt, so dass keineswegs,

wie etwa in Les Rangiers, die Stärke des Fahrzeuges den Hauptausschlag für die Zeit gab. Die Konkurrenten der kleinvolumigen Klassen hätten sich allerdings noch manche zusätzliche Kurve und hie und da ein flaches Zwischenstück – zum Ausruhen – gewünscht, denn für ihre Fahrzeuge bedeutete die fast endlos scheinende Steigung wirklich eine harte Nuss. Die Art der Strecke hat manchem Mechaniker eine zusätzliche Nachtschicht verschafft, entschlossen sich doch viele Konkurrenten zum Wechseln der Hinterachsuntersetzung, weil ihre Wagen im dritten Gang einfach nicht richtig auf Touren kommen wollten, während sie im zweiten Gang ständig der Überdrehungsgefahr ausgesetzt waren.»

Mit über 60 Teilnehmern in rund zwei Dutzend Renn- und Hubraumklassen war das Fahrerlager gut gefüllt. Am Start standen Serientourenwagen wie ein Citroën Légère oder ein Renault Heck, aber auch reinrassige Rennwagen wie der Alfa Romeo von Willy P. Daetwyler oder der Ferrari Formelrennwagen von Rudolf Fischer, der schliesslich den Tagessieg mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 106,322 km/h errang.



Heinz Schiller im Porsche RS im Jahr 1957.

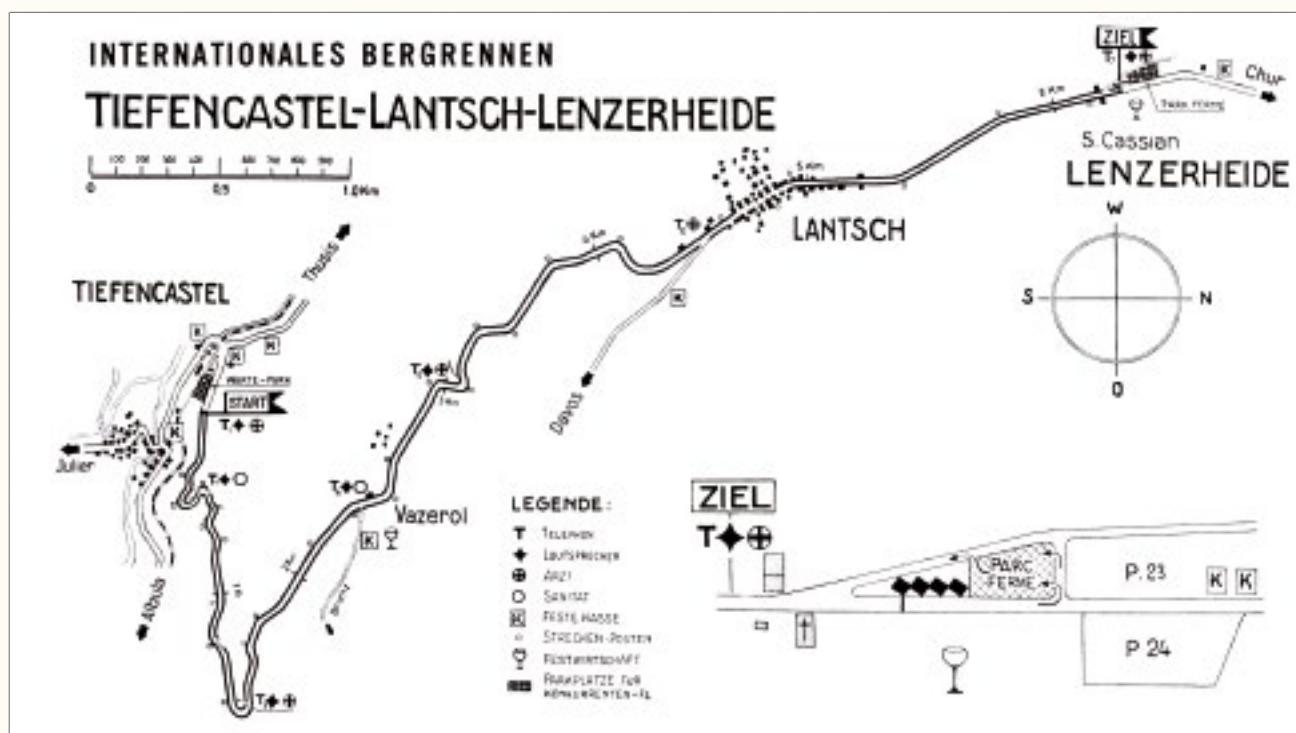
In der Kategorie der serienmässigen Sportwagen mit 1501 bis 2000 cm³ gewann ein gewisser «Kobold» auf einem BMW, der «durch seinen ruhigen Stil auffiel und mit seinen Gegnern überraschend gut fertig wurde». (siehe Interview weiter hinten).

Albert «Bätsch» Scherrer war mit einem Jaguar XK 120 OTS am Start und siegte in der Kategorie der serienmässigen Sportwagen (2000 bis 3000 cm³). Das Fahrzeug hat überlebt und wird an der LenzerheideMotor Classic 2024 an den Start gebracht. Eigentlich war bereits für 1952 ein weiteres Bergrennen Tiefencastel-Lenzerheide erwartet worden, doch mussten sich die Fans bis zum 25. August 1957 für eine Wiederholung gedulden. Die Gründe für diese Pause waren vielfältiger

Art, notierte das Organisationskomitee im Rennprogramm von 1957, an der Eignung der Strecke habe es aber nicht gelegen. Tatsächlich zählte das Rennen von 1957 zur neu geschaffenen Europa-Bergmeisterschaft und zog damit auch viele internationale Fahrer an.

Im Programm bat das Organisationskomitee die Zuschauer unter anderem, keine Gegenstände auf die Piste zu werfen, wenn möglich keine Hunde mitzubringen, keine Lagerfeuer anzuzünden (weil der Rauch die Konkurrenten behindern konnte) und die Kulturen zu schonen ...

Gemeldet waren über 150 Teilnehmer, die sich auf 29 Renn- und Hubraumkategorien verteilten.





Willy Gruber auf Ford Anglia (1957).



Das Fahrerlager in Tiefencastel im Jahr 1957, im Vordergrund der Ferrari Monza von Monteverdi.

Die Streckenführung entsprach jener von 1951, das Ziel wurde aber aus Sicherheitsgründen etwas früher aufgestellt. Am Renntag verfolgten rund 20'000 Zuschauer das Bergrennen, das auf der ganzen Linie überzeugte. Die Automobil Revue fasste zusammen: *«Was sich am vergangenen Wochenende auf der Bergstrecke von Tiefencastel bis zur Kapelle San Cassian unterhalb der Lenzerheide abspielte, gehört wohl zum Besten, was man nach dem Zweiten Weltkrieg im Sektor Automobilsport in unserem Lande erlebte.»*

Zur Streckenführung schrieb die «AR» nach dem Rennen: *«Es stellte sich bald einmal heraus, dass die Aufgabe doch nicht so einfach war, wie man sich dies bei einer tourenmässigen Fahrt vorstellen konnte. Die relativ schnellen Verbindungsstücke zwischen Kurven aller Grade verlangten eine abgemessene und rationelle Fahrweise. Als besonders kritisch erwies sich die Ortsdurchfahrt durch Lenz mit einer giftigen Rechtskurve in einer schmalen, von Hausmauern begrenzten Passage. Das Kopfsteinpflaster erschwerte den Fahrern vor allem im Regen die Aufgabe.»*

Schnellster war Graf Wolfgang Berghe von Trips auf dem Porsche RS, der eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 106,136 km/h schaffte, also minimal langsamer war als Fischer im Jahr 1951 auf der damals noch etwas längeren Strecke mit dem schnelleren Schlussstück.

Mit gut fünf Sekunden Abstand nach dem Addieren der beiden Rennlaufzeiten klassierten sich Richard von Frankenberg auf einem Porsche RSK und Willy P. Daetwyler auf seinem Zweiliter-Maserati mit der gleichen Gesamtzeit dahinter, gefolgt von Hans Herrmann auf Borgward.

Bei den Serientourenwagen siegte ein riesiger Plymouth Fury. Peter Monteverdi konnte zwar auf seinem Ferrari Monza seine Klasse gewinnen, unterlag aber Daetwyler in der Gesamtabrechnung.

Trotz bestem Rennsport sollte die zweite Austragung des Bergrennens von Tiefencastel nach Lenzerheide die letzte bleiben.

Die Motorsport-Tradition wurde ab 2011 mit der Lenzerheide Motor Classic für klassische Sport- und Rennwagen wieder aufgenommen. Dass man nun nicht mehr auf Bestzeit fährt, dürfte weder Teilnehmer noch Zuschauer stören. Dafür können sie die Durchfahrt der Boliden am 7. bis 9. Juni 2024 viel häufiger genießen, denn die Lenzerheide Motor Classic verläuft auf einem Rundkurs entlang des Heidsees.

www.lenzerheidemotorclassics.ch



Louis Hügi im Fiat Abarth (1957).



Albert "Bätsch" Scherrer auf Jaguar XK 120 OTS (1951)



Heinz Schläfli alias «Kobold» in rasanter aber eleganter Kurvenfahrt auf seinem BMW 328 mit Farner-Karosserie.



«Kobold» posiert im Paddock mit eleganter Begleitung.

Teilnehmer am Bergrennen 1951: Heinz Schläfli alias «Kobold»

Interview von Rénaud Egloff (Lenzerheide Motor Classics) mit Marc Preysch, Enkel von Dr. Hans Schläfli alias «Kobold»

Egloff: Marc, Du hast uns Fotos und Informationen zum Hobby Deines Opas Heinz Schläfli zugeschickt. Erzähl mir doch bitte, wie es dazu gekommen ist?

Preysch: Heinz Schläfli war mein Opa mütterlicherseits. Er war sein Leben lang Landarzt in Turbenthal und ich habe ihn schon als Kind geliebt und bewundert. Es ist leider 1983 im Alter von 72 Jahren verstorben. Ein Highlight war, wenn er mir jeweils Fotos von seinem aufregenden und vielfältigen Leben ausserhalb seiner Tätigkeit als Hausarzt zeigte und mir die dazugehörigen Geschichten erzählte.

Egloff: Wie kommt es dazu, dass Du heute Originalfotos eines Rennwagens besitzt, den Dein Opa gefahren ist?

Preysch: Meine Oma ist beim Aufräumen auf ein Fotoalbum gestossen und hat sich an meine Begeisterung erinnert und es mir geschenkt. Sie konnte auch mit ein paar Geschichten die Erinnerungen an meine Kindheit auffrischen.

Egloff: Hast Du Informationen zur Renntätigkeit Deines Opas?

Preysch: Es gibt in der Tat eine interessante Geschichte. Wie Du hier siehst (wir schauen das Album an), hat mein Opa zu den Fotos jeweils handschriftliche Kommentare verfasst. Bei diesem Bild steht zum Beispiel: «Internationales Bergrennen Tiefencastel-Lenzerheide 1951 – «Kobold» auf BWM 328, Klasse Sportwagen 1500-2000 ccm,



«Kobold» auf dem Weg zum Sieg in der Klasse Rennsportwagen.



Wartung und letzte Vorbereitungen im geschlossenen Fahrerlager.



Heinz Schläfli auf dem Weg zum Training.

1. Rang». Das hat mich natürlich neugierig gemacht und ich habe begonnen, im Internet zu recherchieren. Gut, dass die Lenzerheide Motor Classic eine derartig tolle Website hat, dort bin ich nämlich tatsächlich auf eine Kopie des Programms von 1951 gestossen, wo mein Opa als «Kobold» aufgeführt war. Ich dachte mir dann, dass euch die Bilder vielleicht interessieren.

Egloff: Eine wirklich spannende Story! Aber warum in aller Welt war Dein Opa als «Kobold» unterwegs?

Preysch: Das habe ich mich auch gefragt! Meine Oma konnte dann etwas Licht ins Dunkel bringen. Du musst Dich jetzt in die Zeit um 1950 zurückversetzen. Mein Opa, Dr. Heinz Schläfli, war wie gesagt Landarzt in Turbenthal. Er wollte keinesfalls dass die Leute erfuhren, dass er Autorennen bestritt – ein teures Hobby, das den Reichen vorbehalten war. Also schlich er sich jeweils nachts bzw. morgens in aller Frühe aus dem Dorf und fuhr an die Rennveranstaltungen. Um möglichst anonym zu bleiben, schrieb er sich jeweils unter dem Pseudonym «Kobold» ein. Und so bin ich dann im Programmheft bei der Startaufstellung auf besagten Eintrag gestossen: «Kobold, Startnummer 65, BMW mit Farner Spezialkarosserie».

Egloff: Respekt, Dein Opa war eine beeindruckende und auch sehr clevere Persönlichkeit! Weisst Du noch mehr über seine rennsportliche Vergangenheit?

Preysch: Leider nur, was sich aus den vorliegenden Bildern und Notizen eruieren lässt. Es scheint, dass er 1952 ebenfalls sehr aktiv und auch erfolgreich war: Altstätten-Stoos, Mitholz-Kandersteg und abschliessend im August 1952 Int. Maloja-Rennen, Kat. Sportwagen 1500 – 2000 ccm, 1. Rang!

Wenn Du die anderen Bilder anschaut, sieht man auch, dass mein Opa ein sehr ehrgeiziger Mensch war und in vielen Sportdisziplinen immer die Nase vorne hatte. Curling, Pistolenschiessen, Turmspringen ... er war ein wahres Multitalent und in allen Sportarten immer sehr erfolgreich!

Egloff: Beeindruckend! Weisst Du eigentlich mehr über das doch recht spezielle Fahrzeug auf den Fotos, hast Du es selber mal gesehen?

Preysch: Nein, er scheint den BMW in den 50er Jahren weiterverkauft oder aber zu Schrott gefahren zu haben (schmunzelt). Auch meine Grossmutter konnte mir dazu nichts Genaueres sagen. Interessant ist sicher diese Bemerkung im Album: «Der schnittige BMW 328 mit «Farner» Spezial-Carosserie (aus Konkursmasse gekauft)». Es würde mich schon interessieren, wer das Auto vorher besessen hat und was damit geschehen ist ... vielleicht fährt es ja heute noch irgendwo. Mein Opa war auf jeden Fall ein Autonarr und ich weiss, dass er als passionierter Jäger schon Anfang der 70er Jahre einen der ersten Subaru 4x4 in der Schweiz fuhr!

Egloff: Marc, tausend Dank, dass Du uns kontaktiert hast – die Bilder und die Geschichte rund um Deinen Opa und sein Rennauto sind sehr interessant! Wir freuen uns, dich 2024 an der Lenzerheide Motor Classic zu sehen.

Wer Informationen oder Bilder zu diesem Fahrzeug besitzt, melde sich doch bitte bei renald.egloff@lenzerheidemotorclassics.ch



Lesen Sie online mehr zu historischem Motorsport:
www.zwischengas.com