

BERG-CUP

www.berg-cup.de

Gruppe H

Das offizielle Magazin des Berg-Cup e.V.

MIT YOUNGSTER- UND
ROOKIE-WERTUNG



2011
DER KAMPF
UM DIE POKALE
GEHT WEITER!

 **KW** 8V-TROPHY



DER KW BERG-CUP GRUPPE H 2011: STARKER AUFTRITT MIT DEM SEGEN DER FIA

Damit hatte ganz sicher keiner gerechnet. Am 9. Oktober 1987. Als eine Gruppe Unentwegter das Schicksal selbst in die Hand nahm und den Grundstein legte für die erste Austragung des Berg-Cups 1988. Als interne Clubmeisterschaft. Vielleicht hatten nicht einmal die Optimisten in der Runde damit gerechnet, dass es „ihre“ Meisterschaft bis ins Jahr 2011 schaffen würde. Auch nicht damit, dass später die Gründung eines eingetragenen Vereins nötig wird. Oder eine Seriengenehmigung durch den DMSB. Und schon gar nicht damit, dass 2011 sogar der Automobilsport-Weltverband FIA bemüht werden musste, um die aktuelle Berg-Cup Saison in trockene Tücher zu packen.

Aber die Ausdauer und Beharrlichkeit der Gründergeneration hat sich auf die heutigen Macher übertragen. Und eins ist sicher: Die Mühen und der Stress hinter den Kulissen haben sich absolut gelohnt. Gelohnt in Form des zweitbesten Einschreiberesultates in der 24-jährigen Berg-Cup Geschichte. Nicht weniger als 142 Fahrer aus fünf Nationen bewerben sich um Punkte, Plätze und Siege. Spannung pur ist vorprogrammiert bei den zehn Rennen zum KW Berg-Cup Gruppe H 2011. Der in Luxemburg, der Schweiz, Österreich und Deutschland seine Auftritte hat. Der lange, harte Winter zwingt den Iberg zu einer Pause: Zu sehr hat der Holzweg unter dem strengen Frost gelitten, an ein Rennen ist bei dem jetzigen Straßenzustand nicht zu denken. Hut ab vor dem Mut und der Weitsicht des MC Heilbad Heiligenstadt zur frühen und klaren

Absage. Die Berg-Cup Familie wartet und freut sich bereits auf Iberg 2012! Und auf die Premiere des Glasbach Bergrennens, die mit Spannung erwartet wird. Wir drücken der Truppe der RSG Altensteiner Oberland die Daumen zur Umsetzung ihrer ehrgeizigen Pläne. Was wir natürlich auch für alle anderen Veranstalter-Partner des Berg-Cups tun. Denn eines hat sich seit 1988 nicht geändert: Wir alle brauchen einander. Egal ob Fahrer, Schrauber, Helfer, Unterstützer, Sponsor; Gelegenheitszuschauer oder Hard-Core Fan; Renn- oder Serienorganisator. Wir sitzen alle im selben Boot, haben alle das gleiche Ziel: Bergrennsport live. Ihn zu veranstalten, ihn auszuüben, ihn zu sehen, ihn zu hören, ihn zu riechen, ihn zu schmecken, ihn in spektakulären Aktionen mit Gänsehaut-Feeling zu erleben. Das ist es was uns alle motiviert und antreibt. Uns, die große Berg-Cup Familie. Die zusammen findet und zusammen sitzt. Bei jedem Rennen, bei Sonnenschein und Regen, am Feuer, am Grill, bei duftenden Steaks, Würstchen, Limo und Bier. Die sich gegenseitig hilft. Bei Problemen. Mit Rat und Tat, mit Ersatzteilen und Arbeitseinsatz. Wenn nötig, bis tief in die Nacht hinein. Ein Ge-

einander gibt es nur für kurze Zeit. Vom Grün der Startampel bis zur Ziel-Lichtschranke. Für die streckenspezifische Dauer des Einzelzeitfahrens gegen die Uhr. Bei dem jeder alles gibt. Vom ersten Zentimeter an, hart ringend um jeden Millimeter Ideallinie und jede Hundertstel-Sekunde Fahrzeit. Ankämpfend gegen einen imaginären Copiloten. Der mit Vorliebe im Hinterkopf sitzt. Den man am treffendsten mit dem Namen „innerer Schweinehund“ bezeichnet. Dessen lautlose Ansage lautet: „Lupf das Gaspedal, steig auf die Bremse!“ Dagegen halten die Rennfahrer-Gene, die verlangen: „Drück drauf! Fahr die Kurve voll! Es geht!“ Wer dieses Spiel meisterhaft beherrscht, wer beim Ritt auf der Kanonenkugel die beste Balance findet zwischen „Maximum Attack“ und sicherer, blitzsauberer Linie, der wird im Ziel mit dem Siegerkranz geehrt. Dieses Spiel ist es auch, das die Fans



und Zuschauer fasziniert, elektrisiert, in den Bann zieht und zu Applaus und Beifall anspornt.

Wer wird bei der Jahressiegerehrung am 29. Oktober im Schwarzwald am meisten davon erhalten? Die Antwort auf diese Frage ist schwierig wie nie. Nur eins ist sicher: Wer auch immer ganz oben auf dem Gesamtsiegerpodest stehen möchte, muss das siebenmal in Folge triumphierende Paket Holger Hovemann, Risse Kadett und seine Super-Schraubertruppe bezwingen. Sonst steht Holger zum achten Mal auf „seinem Stammplatz“. Zehnmal in Folge hat er sich vorgenommen. Erleben wir es mit, freuen wir uns darauf!

**Der ganzen großen Berg-Cup Familie
viel Glück und Erfolg 2011.
Das wünschen die Berg-Cup Vorstandschaft
und das Berg-Cup Redaktionsteam.**

BERG-CUP

www.berg-cup.de *Gruppe W*



Datum	Land	Titel der Veranstaltung
1. 07./08. Mai		European Hill Race Eschdorf / L
2. 12./13. Juni		49. Wolsfelder AvD/EMSC Bergrennen
3. 16./17. Juli		38. Homburger ADAC Bergrennen
4. 06./07. August		42. AvD/MSCR Hauenstein Bergrennen
5. 13./14. August		44. Osnabrücker ADAC Bergrennen
6. 27./28. August		Int. ACS Bergrennen Oberhallau / CH
7. 03./04. September		16. ADAC Glasbach-Bergrennen
8. 10./11. September		44. Int. AvD/GAMSC Bergrennen Unterfranken
9. 24./25. September		Int. Auto-Bergrennen St. Agatha / A
10. 01./02. Oktober		Int. 31. ADAC Bergrennen Mickhausen



W. Piekenbrink GmbH



Schmeyer und Kollegen

European Hill Race in Eschdorf/Luxemburg am 07./08. Mai 2011



Ziel

Streckenprofil Bergrennen Eschdorf

Streckenlänge: 1,850 km
Höhenunterschied: 107 m
Maximale Steigung: 7 %
Breite der Strecke: 8 – 10 m

Tourenwagen Streckenrekord:
0:54,40 Min. Herbert Stolz auf
Porsche 935 dp im Jahr 2004

Zeitplan:
Training: 07.05.11, 9.00 – 17.30 Uhr
Rennen: 08.05.11, 9.00 – 17.30 Uhr
Warm-up-Lauf + 3 Rennläufe

Anfahrtsbeschreibung:
Anfahrt über Luxemburg Stadt,
Autobahnumgehung Richtung Belgien,
Brüssel, Ausfahrt Bridel,
dann Richtung Wiltz, ca. 30 km bis Eschdorf

Start

Anschrift des Veranstalters:
Union des Pilotes Luxembourg
Nico Scheier
1 Rue du Village
L-6140 Junglinster, Luxembourg
Tel.: +352 621161021
E-Mail: nico.scheier@lalux.lu
www.union-des-pilotes.net

Rennleiter:
Emmanuel Schmit
E-Mail: meci@pt.lu
www.union-des-pilotes.net
Tel./Fax: +352 26660066
Mobil: +352 691173065

Diese Strecke ist mit Sicherheit eine der schnellsten (Top Speed 235 km/h, Durchschnittsgeschwindigkeit von mehr als 133 km/h), die Luxemburg je im Motorsportkalender aufzuweisen hatte und weit über die Grenzen hinaus ist auch keine vergleichbare Strecke zu finden. Also viele sehr schnelle Passagen, die alle gut für die Zuschauer erreichbar und einsehbar sind.



Michael Rauch, Opel Briegel Kadett C 8V

49. Wolsfelder AvD/EMSC-Bergrennen am 12./13. Juni 2011



Ziel

Streckenprofil Wolsfelder Berg

Streckenlänge: 1,640 km
Steigung: 9 %
Breite der Strecke: 5 m

Tourenwagen 2010:
1.01.891 Min. Bruno Ianniello, Lancia Delta S4

Zeitplan:
Nennungsschluss: 30.05.2011
Training: 12.06.11, ab 9.00 Uhr
Rennen: 13.06.11, ab 9.00 Uhr

Anfahrtsbeschreibung:
Wolsfeld Wolsfelder Berg zwischen Bitburg
und Echternach,
ca. 30 km nordwestlich von Trier

Anschrift des Veranstalters:
EMSC Bitburg
Postfach 12 06
54622 Bitburg
Tel.: 0 65 61 / 68 32 00
Fax: 0 65 61 / 68 32 02

www.emsc-bitburg.de

Start

2008 stellten die Tourenwagenfahrer mit Bruno Ianniello zum vierten Mal den Gesamtsieger, 3. im Gesamt war Reto Meisel. Auf keiner anderen Bergrennstrecke in Deutschland sind die Chancen größer, vor den Rennsport- und Formelfahrzeugen im Gesamtklassament platziert zu sein. Ein Höhepunkt ist wie jedes Jahr der berühmte „Sommernachtsball“ im Festzelt.



Wolfgang Spahr, BMW 318



DIE BERG-CUP DIVISION I



Bernd Deutsch, Schneider Audi 50

Grp. H: Hubraumklasse bis 1150 ccm



Jürgen Gehrig, VW Polo 16V

Grp. H: Hubraumklasse bis 1300 ccm



Jürgen Seitz, Ford Escort MK III

Grp. H: Hubraumklasse bis 1600 ccm

DIE BERG-CUP DIVISION II



K.-Heinz Jansenberger, G. Ammann, Opel Vectra STW

Grp. H: Hubraumklasse bis 2000 ccm



Bernhard Permetinger, BMW M 3 E 30

Grp. H: Hubraumklasse über 2000 ccm



Martin Bürki, VW MB Polo II 16V

Klassen der Gruppen FS, E1 Bergr., E2-SH

SCHROTH
RACING

SAFETY THROUGH TECHNOLOGY
Official technical supplier to Force India Formula One Team 2011



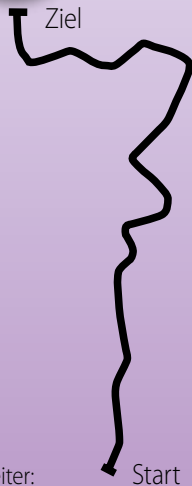
www.schroth.com

BAE SYSTEMS

38. Homburger ADAC Bergrennen am 16./17. Juli 2011



Ziel



Start

Streckenprofil Käshofer Straße

Streckenlänge: 2,600 km
Steigung: 5,3 %
Höhenunterschied: 85 m
Breite der Strecke: 5 m

Tourenwagen Streckenrekord:
1:12,107Min. Reto Meisel (CH),
Mercedes Benz 190 RM1 V8, 2008

Zeitplan:
Nennungsschluss: 05.07. 2011, 24 Uhr
Training: 16.07.11, 8.00 – 18.00 Uhr
Rennen: 17.07.11, 8.00 – 18.00 Uhr

Anfahrtsbeschreibung:
L120 / L462 Homburg/Saar-Käshofen/Pfalz.
Anfahrt über die A6 Abfahrt Homburg
oder über die A8 Abfahrt HOM-Einöd. Der
Beschilderung KARLSBERG-Brauerei folgen.

Anschrift des Veranstalters:
Homburger Automobilclub e.V.
Torweg 3
66424 Homburg/Saar
Tel. 0 68 41 / 7 87 93
Fax 0 68 41 / 7 87 93

Orgaleiter:
Hartmut Schöffler
Rennleiter:
Jürgen Guckert
E-Mail:
schoefflerh44@aol.com
www.homburger.bergrennen.de

Die Käshofer Straße ist eine Herausforderung im Grenzbereich. Mit der in Europa einmaligen Bergabpassage zur „Schlüsselstelle“ am Brückchen und den selektiven Kurvenkombinationen zählt diese „Fahrerstrecke“ zu den anspruchsvollsten im Cup-Kalender. Die nahe Homburger Innenstadt bietet zahlreiche Einkaufsmöglichkeiten. Ein Bergrennen mit Urlaubsatmosphäre.



Thomas Kohler, Fiat X1/9 16 V

42. AvD/MSCR Hauenstein Bergrennen am 06./07. August 2011



Ziel



Start

Streckenprofil

Streckenlänge: 4,2 km
Steigung: 8 %
Breite der Strecke: 5 m

Tourenwagen Streckenrekord:
1:42,950 Min. Reto Meisel auf
Mercedes Benz 190 RM1 V8

Zeitplan:
Nennungsschluss: 25.07.2011
Training: 06.08.11, ab 9.00 Uhr
Rennen: 07.08.11, ab 9.00 Uhr

Anfahrtsbeschreibung:
Kreisstraße zwischen Hausen/Rhön und
der Hochrhönstraße 2288,
Abfahrt Mellrichstadt von der A71 oder
bis Autobahnende Neuhof von der A66.

Anschrift des Veranstalters:
MSC Rhön e.V.
Postfach 14 27
97604 Bad Neustadt
Tel.: 0 97 71 / 99 16 67
Fax: 0 99 71 / 99 16 67

E-Mail: msc-r@t-online.de
www.hauenstein-bergrennen.de

Erleben Sie puren Rennspaß in drei Rennläufen auf allen Zuschauerplätzen entlang der 4,2 km langen Power-Rennpiste im Herzen der bayerischen Rhön, die im Jahre 2007 nochmals verlängert wurde.



Sabine und Roland Röck, VW Golf I Turbo



Schlossberghöhlen Homburg

Öffnungszeiten:
April – Oktober: täglich von 9.00 – 17.00 Uhr
November – März: täglich von 10.00 – 16.00 Uhr
Dezember und Januar geschlossen!

Besichtigung der Höhlen unter sachkundiger
Führung. Führungen zu jeder vollen Stunde. Letzte
Führung eine Stunde vor Schließung. Telefonische
Vor Anmeldung wird empfohlen.

Tel. (0 68 41) 20 64, Fax (0 68 41) 9 93 05 89
schlossberghoehlen@homburg.de
www.homburg.de

Homburg

Kreis- und Universitätsstadt

Lingmann
Motorsport

RENSCH
HAUS®

Wohnen neu erleben!



Autohaus MATTHES
www.bmw-matthes.de



DIVISION I



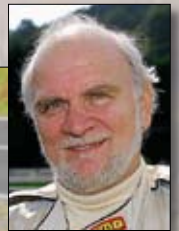
1. Platz mit 758,68 Punkten
Franz Weißdorn, Aufhausen
VW Polo 16V



2. Platz mit 697,44 Punkten
Manfred Konrad, Korb
VW Corrado 16V



3. Platz mit 696,52 Punkten
Klaus Bernert, Angelbachtal
VW Polo 16V



DIVISION II



1. Platz mit 842,93 Punkten
Holger Hovemann, Buchen/Bödighheim
Opel Risse Kadett C 16V



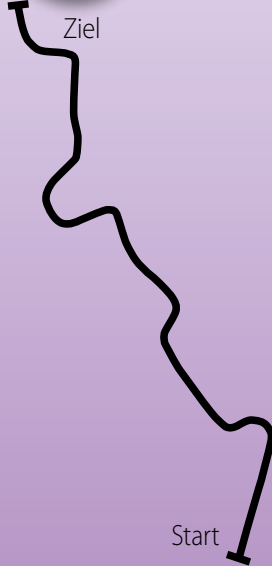
2. Platz mit 801,73 Punkten
Hans-Peter Eller, Opfenbach & Mario Minichberger,
Niederstaufer, VW Minichberger Scirocco 16V



3. Platz mit 741,27 Punkten
Dieter Rottenberger, Burkardroth
BMW 318 i E36 STW



44. Osnabrücker ADAC Bergrennen am 13./14. August 2011



Streckenprofil Uphöfener Berg

Streckenlänge: 2,030 km
Steigung: 4,5 %
Breite der Strecke: 5,5 m

Tourenwagen Streckenrekord:
0:58,620 Min. Norbert Brenner,
Opel Astra DTM V8, 2008

Zeitplan:
Nennungsschluss: 26.07.2011
Training: 13.08.11, 9,00 – 18,00 Uhr
Rennen: 14.08.11, 9,00 – 17,00 Uhr

Anfahrtsbeschreibung:
Anfahrt über BAB A 33 Osnabrück-Bielefeld.
Ausfahrt Borgloh oder BAB A 30
Bad Oeynhausens-Osnabrück,
Ausfahrt Melle West, an der Ausfahrt
zweimal links

Anschrift des Veranstalters:
MSC Osnabrück e.V. im ADAC
Iburger Straße 8
49176 Hilter-Borgloh
Tel.: 01 72 / 5 21 56 38
Fax: 0 54 09 / 40 12 21

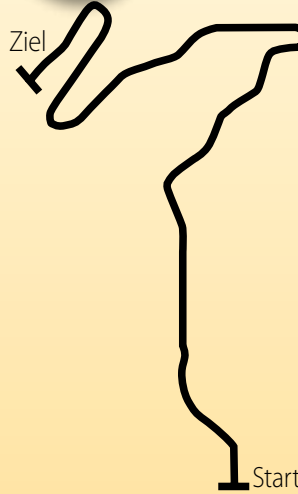
Organisation:
E-Mail: bernd-stegmann@gmx.net
www.msc-osnabrueck.com

Das Rennen in der „Borgloher Schweiz“ ist die nördlichste Veranstaltung der Berg-Saison. Auf der recht kurzen, dennoch sehr anspruchsvollen Strecke wird den Besuchern Motorsport in seiner ganzen Vielfalt geboten, außerdem gibt es ein spannendes und attraktives Rahmen- und Eventprogramm am Rande der Rennstrecke. Die Boliden des Berg-Cups präsentieren sich hier den zahlreichen Medienvertretern als Top-Serie im Automobilsport.



Günter Miethke, VW Käfer 1302 RS

Int. ACS Bergrennen Oberhallau/Schweiz am 27./28. August 2011



Streckenprofil Oberhallau

Streckenlänge: 3,0 km
Maximale Steigung: 6,5 %
Breite der Strecke: 6 m

Tourenwagen Streckenrekord:
1:16,440 Min. Reto Meisel auf
Mercedes Benz 190 RM1 V8

Zeitplan (prov.):
Nennungsschluss: 12.08.2011
Training und Rennen jeweils
Sa. und So. 7.30 – 17.00 Uhr

Anfahrtsbeschreibung:
Aus Richtung A81 (Singen): Auf der A81
bis Autobahnende Gottmadingen
(Nr. 43), ab dem Grenzübergang ca. 7 km
15/E41/E54. Die Zufahrt zum Rennen ist
ab der A4-Ausfahrt Nr. 5 „Schaffhausen-
Süd“ signalisiert (ca. 15 km).

Anschrift des Veranstalters:
Verein Pro Bergrennen Oberhallau
Postfach 25 · CH-8215 Hallau
Tel.: +41 (0)79 542 21 07
Fax: + 41 (0)86 079 542 21 07

Rennleiter: Tony Bigler
E-Mail: toni.bigler@
bergrennen-oberhallau.ch
Organisationsleiter: Stefan Liechti
E-Mail: stefan.liechti@
bergrennen-oberhallau.ch
www.bergrennen-oberhallau.ch

Das erstmals 1923 ausgetragene Bergrennen im Norden der Schweiz wird auf einer durch die Zuschauer sehr gut einsehbaren Strecke ausgetragen, die idyllisch eingebettet inmitten von Rebbergen liegt. Die Top-Piloten erreichen Geschwindigkeiten von bis zu 250 km/h und begeistern die weit über 10.000 Zuschauer mit ihren tollen Fahrkünsten. Ein Motorsportfest der Superlative!



Lutz Hesse, VW Büchl Golf 8V



8V-TROPHY
KW



1. Platz mit 741,98 Punkten
Norbert Wimmer, Aschau
BMW 2002 8V



2. Platz mit 715,71 Punkten
Helmut Götzl, Erbdorf
VW EMP Polo 8V



3. Platz mit 571,67 Punkten
Stefan Faulhaber, Brühl & Klaus Knorra,
Schwetzingen, Opel Risse Kadett C 8V

YOUNGSTER



1. Platz mit 546,59 Punkten
Marco Fink, Blaichach
BMW 320 i



2. Platz mit 398,75 Punkten
André Wiebe, Monzingen
Renault Mégane Cup AWR



3. Platz mit 329,90 Punkten
Sebastian Schmitt, Stangenroth
Opel Gerent Kadett C 16V

16. ADAC Glasbachrennen am 03./04. September 2011



Ziel 2012

Ziel 2011

Start

Streckenprofil

Streckenlänge: 2,2 km (2011)
5,5 km (ab 2012)
Höhenunterschied: 260 Meter
Max. Steigung: 6 %
Breite der Strecke: 6 m

Streckenrekorde sind neu zu platzieren

Zeitplan:
Vornennungsschluss: 14.08.2011
Nennungsschluss: 21.08.2011
Training: 03.09.2011, 8.00 – 18.00 Uhr
Rennen: 04.09.2011, 8.30 – 19.00 Uhr

Anfahrtsbeschreibung:
A4 Abfahrt Friedewald und B62
Bad Salzungen – Bad Liebenstein
A71 Abfahrt Meiningen/Nord B19 Richtung
Bad Salzungen – Barchfeld –
Bad Liebenstein

Anschrift des Veranstalters:
Rennsportgemeinschaft
Altensteiner Oberland e.V. im ADAC
Marcus Malsch
Liebensteiner Straße 4 a · 36448 Steinbach
Tel.: Privat 0 36 96 / 1691-50 Fax –51
Mobil: 01 73 / 9 33 32 40
www.glasbachrennen.de

Rennleiter:
Kevin Ferner
rennleiter@bergrennen.de

Nach genau zwanzig Jahren findet erstmals wieder ein Bergrennen auf der legendären Bergrennstrecke von Steinbach zum Glasbachstein hinauf statt. Auf der neu asphaltierten Bergrennstrecke gilt es nun, neue Streckenrekorde zu fahren und die Charakteristik der Strecke zu meistern.



Horst und Patrick Andres, VW Polo I 8V

44. Int. AvD/GAMSC Bergrennen Unterfranken am 10./11. September 2011



Ziel



Start

Streckenprofil

Streckenlänge: 3,050 km
Steigung: 5,7 %
Breite der Strecke: 6 m

Tourenwagen Streckenrekord:
1:16,24 Min. Reto Meisel (CH) auf
Mercedes Benz 190 RM1 V8, 2007

Zeitplan:
Nennungsschluss: 02.09.2011
Training: 10.09.2011, 9.00 – 18.00 Uhr
Rennen: 11.09.2011, 8.00 – 18.00 Uhr

Anfahrtsbeschreibung:
Staatsstraße 502 zwischen Eichenbühl
und Umpfenbach, Anfahrt über BAB A81
Ausfahrt Tauberbischofsheim, weiter
über B27 Hardheim Eichenbühl.

Anschrift des Veranstalters:
GAMSC Würzburg e.V.
Peter Thumbeck
Kleinreuther Weg 47 a
90408 Nürnberg
Tel.: 09 11 / 34 45 01
Fax: 0911 / 34 45 09
E-Mail: peter.thumbeck@gmx.de

Rennleiter:
E-Mail: info@gamsc.de
www.gamsc.de

Vom Start weg fordert diese kurvenreiche Rennstrecke den Fahrern alles ab. Deshalb findet sie auch jedes Jahr sehr großen Zuspruch. Die großartige Atmosphäre an der Strecke und im Festzelt im Fahrerlager ist schon fast sprichwörtlich. In der Zielkurve und in der berühmten „Klinge“ ist die Sicht für die Zuschauer einfach super gut!



Olaf Katrimski und Hajo Schmidt, Fiat Uno 8V



	<p>WÄSCHE-ATELIER Porzellan- und Silberstudio Roswitha Hörnig D-63928 Eichenbühl Alte Steige 19 Tel. +49 (0) 93 71 / 95 90 03 Fax. +49 (0) 93 71 / 95 90 04 E-Mail: info@atelier-hoernig.de www.atelier-hoernig.de</p>
<p>Putz & Spahn KFZ-Meisterwerkstatt PS PUTZ & SPAHN Tel. (09 31) 6 44 04 • Fax. (09 31) 6 29 30 • Wiefelbühse Str. 53 • 97084 Würzburg</p>	<p>Ihr Partner vor Ort Kfz-Reparaturen, Kundendienst und Unfallinstandsetzung für alle Fabrikate SOFORT-SERVICE FÜR: Täglich TÜV-Abnahme · ASU · Bremsen Kupplungen · Stoßdämpfer · Ölwechsel Reparaturen f. alle Mercedes Benz-Fahrzeuge</p>

ROOKIES



1. Platz mit 630,52 Punkten
Werner Heindrichs, Burg-Reuland
Opel Veytal Corsa 16V



2. Platz mit 610,87 Punkten
Tobias Auchter, Heroldstatt
Opel Corsa A GSI



3. Platz mit 546,59 Punkten
Marco Fink, Blaichach
BMW 320i

KKI
BLECHBEARBEITUNG
Als Zulieferer

Abt. Motorsport

- Auspuff- & Ansaugflansche
- Sitzbefestigungen
- Schwabbelbleche
- Verstärkungsprofile
- Amatureboards
- Sicherungsboards
- Sonderteile Motorsport
- Individuelle Sonderteile nach Wunsch oder Zeichnung bzw. DXF, DWG, IGES und STEP Daten
- Einscannen von Musterplatinen und Übernahme der Daten möglich
- Materialien
 - Edelstahl
 - Aluminium / sowie Riffelblech
 - Stahl

Neu! Prüfstände mieten auf unserem professionellen stationären Motorprüfstand. Bis 270 kW und 8500U/Min. Die Abgastemperatur der einzelnen Zylinder sowie 20 Drücke in verschiedenen Messbereichen können ermittelt werden. Der Prüfstand ist mit einer leistungsstarken Kühlanlage für Motorkühlwasser und Ladeluft ausgestattet.

KKI GmbH
Boschstraße 8
D-74706 Osterburken
Telefon: +49 (0) 62 91 / 64 87 - 0
Telefax: +49 (0) 62 91 / 64 87 - 100

Haben Sie individuelle Wünsche?
Wir stehen Ihnen jederzeit zur Verfügung!
Besuchen Sie uns unter
www.kkigmbh.de

DER SIEG BEGINNT BEIM EINKAUF



IHR POKALHERSTELLER

HENKEL-POKALE

AB € 1,99

incl. Gravur und Emblem

BAHNHOFSTRASSE 7
94469 DEGGENDORF
GERMANY

TEL.: +49 (0) 8000765253
FAX.: +49 (0) 991 2705412

POKALE PILSNER

E-MAIL: [INFO@POKALE-PILSNER.DE](mailto:info@pokale-pilsner.de)
WWW.POKALE-PILSNER.DE

Int. Auto-Bergrennen St. Agatha/Österreich am 24./25. September 2011



Ziel

Streckenprofil

Streckenlänge: 3,2 km
Steigung: 8 %
Breite der Strecke: 6 m

Tourenwagen Streckenrekord:
1:13,469 Min. Georg Plasa, 2005
auf BMW 320 V8 Judd

Zeitplan:
Nennungsschluss: 07.09.2011
Training: 24.09.2011, 13.00 – 17.00 Uhr
Training: 25.09.2011, 09.00 – 11.00 Uhr
Rennen: 25.09.2011, 13.00 – 17.00 Uhr

Anfahrtsbeschreibung:
Straße von Esthofen nach St. Agatha.
St. Agatha liegt ca. 40 km donauabwärts
von Passau aus.

Anschrift des Veranstalters:
MSC Rottenegg
Markus Altenstrasser
Weinzierlbruck 1 · A-4731 Prambachkirchen
Tel.: +43 (0) 7277 / 27 462
Fax: +43 (0) 7277 / 27 462
Mobil: +43 (0) 644 / 840 77 28
www.bergrennen.at

Start

Unweit der Grenze zu Deutschland in Oberösterreich zieht diese breite, flüssige und sehr übersichtliche Rennstrecke alljährlich namhafte Bergspezialisten und natürlich zahlreiche Zuschauer in die Fremdenverkehrsregion Innviertel Hausruckwald.



Rolf Rauch, Fiat 128 Coupé



Int. 31. ADAC Bergrennen Mickhausen am 01./02. Oktober 2011



Ziel

Streckenprofil

Streckenlänge: 2,2 km
Höhenunterschied: 79 Meter
Breite der Strecke: 6,5 m

Tourenwagen Streckenrekord:
0:51,669 Min. Georg Plasa auf
BMW 320 V8 Judd, 2009

Zeitplan:
Nennungsschluss: 19.09.2011
Training: 01.10.11, 8.45 – 18.00 Uhr
Rennen: 02.10.11, 8.00 – 17.00 Uhr

Anfahrtsbeschreibung:
Anfahrt über BAB A8, Ausfahrt Augsburg,
dann Richtung Bobingen, Waldberg,
Mickhausen

Anschrift des Veranstalters:
ASC Bobingen e.V. im ADAC
Lindauer Straße 11
86399 Bobingen
www.asc-bobingen.de

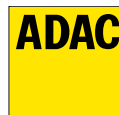
Start

Orgaleiter:
Günter Hetzer
Tel. 0 82 34 / 4 14 64
Fax 0 82 34 / 4 14 65

Die Kultveranstaltung in Mickhausen bildet wieder den würdigen Saisonabschluss. Hier treffen die Rennfahrer auf dem ultraschnellen Bergkurs auf illustre internationale Konkurrenz. Die fantastische Stadionatmosphäre mit den Zuschauermassen zieht auch immer zahlreiche Medienvertreter an. Auf Großbildleinwänden wird der Rennverlauf live übertragen.



Wolfgang Glas und Armin Ebenhö, VW Polo I Minichberger 16V



DER NEUE KÖNIG RENNSITZ RS4000 DIE SICHERHEITSINNOVATION FÜR DIE KOMMENDE RENNSAISON

Das „Flaggschiff“ der KÖNIG-Rennsitz-Familie, der RSL 3000, bekommt einen Nachfolger. Alle Parameter dieses nur knapp 4 kg leichten Sitzes blieben beim neuen RS4000 unverändert. Extreme Steifigkeit und hohe Sicherheit für den Piloten bei geringem Gewicht schaffen beste Voraussetzungen für den Einsatz im professionellen Rennsport. Die aktive Bandscheibentlastung sowie die drei Oberschenkelpolster zum Wechseln werden mitgeliefert. Spezielle pads im Schulterbereich und eine griffige Sitzfläche verhindern unerwünschte Bewegungen.

Die spezielle König Technologie macht den neuen Safety Rennsitz zu dem Besten was Sie für Ihre Sicherheit im Rennfahrzeug tun können. Entstanden ist der neue Rennsitz in Zusammenarbeit mit namhaften Profis wie Franz Engstler und Georg Plasa, deren Erfahrung hinter dem Lenkrad mit dem langjährigen Rennsitzbau des Hauses KÖNIG eine fruchtbare und zielorientierte Verbindung einging. Herausgekommen dabei ist ein Sitz mit sehr hoher Sicherheit, wenig Gewicht und extremer Festigkeit. Dies alles selbstverständlich geprüft und abgesegnet mit der neuesten FIA-Norm für den Sport und Ihre Sicherheit.

Das neue Mitglied der KÖNIG-Familie baut im Gegensatz zu seinem Vorgänger im Kopfbereich deutlich schmaler und trägt damit den veränderten Platzverhältnissen Rechnung, die heute in den immer stärker vertretenen GT's und Coupés und deren neu entwickelter Käfiggenerationen auf der Rennstrecke verlangt werden. Die neu gestaltete Führung im Helmbereich unterdrückt wirkungsvoll die Pendelbewegung des Kopfes bei gleichzeitig verbesserter Sicht nach links und rechts. Die segensreiche Wirkung des HANS-Systems wird dadurch wirkungsvoll unterstützt und ergänzt.

Die erste Vorstellung für ein breiteres Publikum fand auf der Motorshow in Essen (26.11.-05.12.2010) statt.



EINZIGES BMW M ZERTIFIZIERTES AUTOHAUS IM WIRTSCHAFTSRAUM SCHWABEN

WIR FREUEN UNS AUF IHREN BESUCH

Drexl + Ziegler
Neusäß und Günzburg



Augsburger Str. 15-20 · 86356 Neusäß · Tel. 0821 / 480 68 - 0 · Fax 0821 / 480 68 - 68
Robert-Koch-Str. 8 · 89312 Günzburg · Tel. 08221 / 90 17- 0 · Fax 08221 / 90 17 - 60
www.drexl-ziegler.de



Crew Knüttel

AVON-Renndienst



für Rundstrecke, Berg und Slalom

Tel. + Fax 0 62 53/8 55 56

...Ihr Service-Partner an der Rennstrecke!

www.avon-renndienst.de

Antriebskomponenten von Drexler bezwingen jeden Berg



Antriebswellensysteme

DGB003 Sportwagen Getriebe

Sperrdifferenziale

Kegel-Tellerrad

DGB006 FWD Tourenwagen-Getriebe

Spezialanfertigungen



Drexler Motorsport GmbH

94121 Salzweg, Postgasse 12c, Germany
Phone +49 / (0) 8 51 / 8 51 63 63-0
Fax: +49 / (0) 8 51 / 8 51 63 63-63
Email: info@drexler-motorsport.com

www.drexler-motorsport.com

Werbung kann auch schön sein!



WGW
Wolfgang Glas Werbetechnik

www.w-glas-werbetechnik.de

Crew Knüttel

MICHELIN-Rennreifen-Service














für Rundstrecke, Berg und Slalom

Tel. + Fax 06253/86868

...Ihr Service-Partner an der Rennstrecke!















www.reifen-knuettel.de

















DIVISION I - GRUPPE H BIS 1150 CCM

		Start-Nr. 220 Volker Angelberger NSU TT
		Start-Nr. 221 Peter Richter VW Capricorn Polo I
 		Start-Nr. 222 Lena Siebert, Laura Siebert Autobianchi A112 Abarth
 		Start-Nr. 223 Jörg Eberle, Oskar Eberle Fiat 127 Sturm EVO
 		Start-Nr. 224 Thomas Stelberg, Jürgen Schneider VW Schneider Polo 16V
 		Start-Nr. 225 Olaf Katrimski, Hans-Joachim Schmidt Fiat Uno 8V












 		Start-Nr. 226 Stefanie Deutsch, Tobias Stegmann Schneider Audi 80
		Start-Nr. 227 Rolf Rauch Fiat 128 Coupé
		Start-Nr. 228 Uwe Werner Ford Fiesta RS 8V
		Start-Nr. 229 Tobias Klimsa VW Schneider Polo I 8V
		Start-Nr. 230 Bernd Deutsch Schneider Audi 50

DIVISION I - GRUPPE H BIS 1300 CCM



















		Start-Nr. 263 André Dürig Fiat Uno 16V
		Start-Nr. 264 Olaf Gietemann VW Polo 86C 8V
		Start-Nr. 265 Christoph Bauer VW Polo 86C 8V
		Start-Nr. 266 Rupert Rumpel Simca Rallye
		Start-Nr. 267 Michael Wunder Audi 50 16V
		Start-Nr. 268 Hans-Peter Wiebe Renault R8 Gordini
		Start-Nr. 269 Franz Koob Fiat XI/9 16V

		Start-Nr. 270 Reinhard Schönberger VW AAS Polo I 8V
		Start-Nr. 271 Raimund Eirich VW Polo 86C 8V
		Start-Nr. 272 Peter Reichhuber VW Schneider Polo 8V
		Start-Nr. 273 Walter Trachsel VW Polo II 8V
 		Start-Nr. 274 Horst Andres, Patrick Andres VW Polo I 8V
		Start-Nr. 275 Christof Hörnig Polo 8V
 		Start-Nr. 276 Nils Abb, Jürgen Abb VW Schneider Polo II 8V

DIVISION I - GRUPPE H BIS 1300 CCM

		Start-Nr. 277 Jörg Völker Suzuki Swift Gti 16V			Start-Nr. 284 Thomas Kohler Fiat X1/9 16V		
			Start-Nr. 278 André Stelberg, Thomas Stelberg VW Schneider Polo 1 16V				Start-Nr. 285 Jörg Smyrek, Marc-Peter Rüger Audi 50 8V
			Start-Nr. 279 Gerhard Moser, Hugo Moser VW Polo 16V			Start-Nr. 286 Helmut Götzl VW EMP Polo 8V	
		Start-Nr. 280 Markus Spöri Suzuki Swift GTI 16V 4WD				Start-Nr. 287 Wolfgang Glas, Armin Ebenhö VW Polo I Minichberger 16V	
		Start-Nr. 281 Jürgen Gehrig VW Polo 16V			Start-Nr. 288 Klaus Bernert VW Polo 16V		
		Start-Nr. 282 Holger Vitt JTM Polo Twist 8V			Start-Nr. 289 Manfred Konrad VW Corrado 16V		
			Start-Nr. 283 Martin Kleiner, Gerhard Moser VW Polo II 16V			Start-Nr. 290 Franz Weißdorn, VW Polo 16V	

DIVISION I - GRUPPE H BIS 1600 CCM

		Start-Nr. 315 Walter Hametner VW Golf I 8V			Start-Nr. 321 Thorsten Brunner Nemeth Golf 16V		
		Start-Nr. 316 Manfred Schulte Citroën AX 1,6 16V KitCar			Start-Nr. 322 Lutz Hesse VW Büchl Golf 8V		
		Start-Nr. 317 Werner Opl VW Scirocco GTI 8V			Start-Nr. 323 Jürgen Seitz Ford Escort MK III		
			Start-Nr. 318 Uwe Nowaczyk, Mario Nowaczyk VW Misczyk Golf I 8V				Start-Nr. 324 Bernhard Sturm Jörg Eberle VW Scirocco 16V
		Start-Nr. 319 Werner Heindricks Opel Veytal Corsa 16V			Start-Nr. 325 Nikolas Dietz VW Golf I 8V		
		Start-Nr. 320 Valentin Schneider VW TSM Golf I 16V				Start-Nr. 326 Hans Paulitsch, Michael Ostermann VW Minichberger Scirocco 16V	

DIVISION I - GRUPPE H BIS 1600 CCM



Start-Nr. 327
Rainer Koresch
Ford Escort BDA 16V



Start-Nr. 328
Stefan Faulhaber
Opel Risse Kadett C 8V



Start-Nr. 329
Tobias Aucher
Opel Corsa A GSI



Start-Nr. 330
Helmut Maier
VW Spieß Golf 16V

DIVISION II - GRUPPE H BIS 2000 CCM



Start-Nr. 358
Joachim Manger
Opel Kadett C 8V



Start-Nr. 369
Rainer Schönborn
VW Golf I 16V



Start-Nr. 359
Gerhard Ammann,
Karl-Heinz Jansenberger
Opel Vectra STW



Start-Nr. 370
Alex Konstanzer
Opel Kadett C Coupé



Start-Nr. 360
Holger Alt
Ford Escort RS 2000



Start-Nr. 371
Friedhelm Gürtzgen,
Tim Gürtzgen
BMW 2002 ti



Start-Nr. 361
Daniel Bayer
Opel Kadett C 8V



Start-Nr. 372
Manfred Köbele
Opel Kadett C Coupé



Start-Nr. 362
Walter Terler
Opel Kadett C Coupé 8V



Start-Nr. 373
Frank Brügge,
Markus Ratersmann
VW AGRO-Line Golf II



Start-Nr. 363
Beatrice Flik
Renault Mégane Coupé 16 V



Start-Nr. 374
Hans-Dieter Seitz
Ford Escort MK II



Start-Nr. 364
Manfred Bläsius
BMW E21 320i 8V



Start-Nr. 375
Wolfgang Spahr
BMW 318 16V



Start-Nr. 365
Ingo Lorig
VW Golf I



Start-Nr. 376
Richard Petter
BMW 2002 16V



Start-Nr. 366
Horst Wiebe
Renault Mégane Cup HWR



Start-Nr. 377
Jens Weber
Opel Kadett C 16V



Start-Nr. 367
Ralf Orth,
Patrick Orth
BMW E30 is



Start-Nr. 378
Markus Reich
VW Golf II 16V



Start-Nr. 368
Gero Schwanecke
VW Escher Golf 16 V



Start-Nr. 379
André Schrörs
Talbot Lotus Sunbeam

DIVISION II - GRUPPE H BIS 2000 CCM



Start-Nr. 380
Martin Behr
BMW 2002 16V



Start-Nr. 381
Christian Ehret
Opel Ascona B



Start-Nr. 382
Bernhard Lang
Ford Escort RS 2000 MK II



Start-Nr. 383
Johann Hatezic,
Roland Christall
Opel Ascona B 8V



Start-Nr. 384
Guido Peter
VW TSM Golf I 8V



Start-Nr. 385
Michael Rauch
Opel Briegel Kadett C 8V



Start-Nr. 386
Henning Göbel
Opel Kadett C 16V



Start-Nr. 387
Peter Naumann
VW Polo 1,4 G 60



Start-Nr. 388
Marco Fink
BMW 320 i



Start-Nr. 389
Sebastian Schmitt
Opel Gerent Kadett C 16V



Start-Nr. 390
Dirk Preisser
Opel Kadett C Frank 16V



Start-Nr. 391
Ralf Kroll
VW Lehmann Golf 16V



Start-Nr. 392
Thomas Flik
Renault Clio 16S Williams



Start-Nr. 393
Roman Sonderbauer
Opel Risse Kadett C Coupé 16V



Start-Nr. 394
Werner Weiss
Ford Escort Zakspeed BDA



Start-Nr. 395
Norbert Wimmer,
Christian Auer
BMW 2002 8V



Start-Nr. 396
André Wiebe,
Bjoern Wiebe
Renault Laguna BTCC



Start-Nr. 397
Bjoern Wiebe,
André Wiebe
Renault Clio Williams BWR



Start-Nr. 398
Dieter Rottenberger
BMW 318 i E36 STW



Start-Nr. 399
Hans-Peter Eller,
Mario Minichberger
VW Minichberger Scirocco 16V



Start-Nr. 400
Holger Hovemann
Opel Risse Kadett C 16V

DIVISION II - GRUPPE H ÜBER 2000 CCM



Start-Nr. 437
Thomas Ostermann
BMW Hartge E30



Start-Nr. 438
Siegfried Hauff
Opel Kadett C 16V



Start-Nr. 439
Markus Wüstefeld
Mercedes 190 E Evo 2



Start-Nr. 440
Bernhard Permetinger
BMW M 3

FAHRERFELD 2011

DIVISION II - GRUPPE FS/E1/E2-SH BIS 1400 CCM



Start-Nr. 449
Silvio Thoma
VW Polo2 16V



Start-Nr. 450
Martin Bächler
VW Lupo

DIVISION II - GRUPPE FS/E1/E2-SH BIS 1600 CCM



Start-Nr. 459
Andreas Voss
VW Misczyk Golf



Start-Nr. 460
Martin Bürki
VW MB Polo II 16V

DIVISION II - GRUPPE FS/E1/E2-SH BIS 2000 CCM



Start-Nr. 475
Andreas Greppmeier
Opel Kadett C 16V



Start-Nr. 478
Edmund Bodenmüller
Opel Kadett C Coupe



Start-Nr. 476
Werner Kieser
Ford Escort RS 2000



Start-Nr. 479
Kevin Ferner
VW HIQ Polo G60

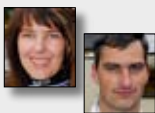


Start-Nr. 477
Stefan Grünig
VW Golf 8V



Start-Nr. 480
Günter Miethke
VW Käfer 1302 RS

DIVISION II - GRUPPE FS/E1/E2-SH > 2000 CCM



Start-Nr. 495
Sabine Röck,
Roland Röck
VW Golf 1 Turbo



Start-Nr. 498
Norbert Brenner
Opel Astra DTM V8



Start-Nr. 496
Klaus Hoffmann
Opel Astra DTM V8



Start-Nr. 499
Norbert Handa
Lancia Delta Integrale Evo 3



Start-Nr. 497
Reto Meisel
Mercedes Benz RM1 V8



Impressionen 2010



MESSE
ESSEN

Place of Events

MOTORSPORT IST UNSER REVIER.



FOR DRIVERS AND DREAMS

26.11. – 4.12.2011

WWW.ESSEN-MOTORSHOW.DE


ESSEN
MOTOR
SHOW

Auto Weißdorn GmbH

Seidenbuschstr. 78 Telefon: 094 54 - 9 41 94
 93089 Aufhausen Telefax: 094 54 - 9 41 95
www.autoweissdorn.de

**Die gute
 Adresse
 für Ihr Auto,
 seit über
 30 Jahren!**



Vertragshändler



powered by
TS MOTORSPORT



Aufbau von Renn- und Straßenmotoren • Getriebebau
 Fahrwerksauslegung und vermessen auf Radlastwaage
 Abstimmen von Renn- und Straßenfahrzeugen
 auf hauseigenen Leistungsprüfstand
 Anfertigen von Rennsportauspuffanlagen
 Entwicklung und Vertrieb von Rennsportteilen
 Tuning für Straßenfahrzeuge
 Klimatechnik • HU & AU • Reifenservice
 Sowie alle anfallenden Serviceleistungen
 rund um Ihr Fahrzeug.

TS Motorsport Bergstr. 21 83626 Valley · Tel 08020/1543
 E-mail info@ts-motorsport.de

NÖLLING Lackierzentrum GmbH

Erndtebrück · Im Jägersgrund 6
 Tel.: 0 27 53 - 50 89 13 · Fax: 0 27 53 - 50 89 14
 Mobil: 01 71 - 2 41 60 12

- Unfallinstandsetzung
 - Lackausbesserung
 - Ausbeulen auch ohne Lackierung
- Teil- und Komplettlackierung
 - Lackschädenreparatur aller Art
- Außen- und Innenreinigung
- Lackpflege



DSK-BUSPLAN 2011

In der Szene ist er bestens bekannt: Der vom DSK bei zahlreichen Motorsport-Veranstaltungen eingesetzte Bus. Ob Rundstrecke, Rallye oder Berg – im Fahrerlager sind die Busse des DSK beliebter Anlaufpunkt von Fans und Aktiven. Hier trifft man sich zum gepflegten Benzintalk oder zu einer Tasse Kaffee. Und wenn es die Situation erforderlich macht, dann beraten sich auch mal die Sportkommissare im DSK-Bus – auf neutralem Terrain. 2011 ist der Bis bei folgenden Veranstaltungen zu finden:

05.03: sport auto DriftPark, Hockenheim
26.03: VLN Test und Einstellfahrt, Nürburgring
02.04.: VLN 58. ADAC Westfalenfahrt, Nürburgring
15.-17.04.: Hockenheim Historic, Hockenheim
23.04.: ADAC 1000-Km-Rennen, Hockenheim
24.-25.04.: Le Turbot, Hockenheim
25.04.: ADAC GT Masters, Oschersleben
30.04.: VLN 36. DMV 4-Stunden-Rennen, Nürburgring
01.05.: 10. Internationaler Club Day Porsche Freunde, Dinslaken
07.-08.05.: DRM Pfalz-Westrich Rallye
06.-08.05.: Internationale Deutsche Motorradmeisterschaft, Oschersleben
14.05.: VLN 42. Adenauer ADAC Rundstrecken-Trophy, Nürburgring
20.-22.05.: IDM, Nürburgring
28.05.: VLN 53. ADAC ACAS H&R-Cup, Nürburgring
10.-11.06.: sport auto Drift Challenge, Hockenheim
11.06.: VLN 51. ADAC Reinoldus-Langstreckenrennen, Nürburgring
22.-26.06.: ADAC Zurich 24h-Rennen, Nürburgring
07.-11.07.: SIBIU Rallye 2011, Rumänien
10.07.: ADAC GT Masters, Nürburgring
15.-17.07.: Deutsche Kart Meisterschaft (DKM), Kerpen
22.-23.07.: Rallye Baden - Württemberg
30.-31.07.: WTCC, Oschersleben
30.07.: VLN 34. DMV Grenzlandrennen, Nürburgring
06.-07.08.: Classic Days Schloss Dyck
05.-07.08.: Internationale Deutsche Motorradmeisterschaft Schleiz
12.-14.08.: AvD Oldtimer Grand Prix, Nürburgring
13.-14.08.: 44. Osnabrücker ADAC Bergrennen
26.-28.08.: ADAC 500-km-Rennen, Hockenheim
27.08.: VLN 6h ADAC Ruhr-Pokal-Rennen, Nürburgring
10.-11.09.: 44. AVD Bergrennen Unterfranken
16.-18.09.: Internationale Deutsche Motorradmeisterschaft, Hockenheim
24.09.: VLN 43. ADAC Barbarossapreis, Nürburgring
01.-02.10.: 31. ADAC Bergrennen Mickhausen
02.10.: ADAC GT Masters, Hockenheim
15.10.: VLN 35. DMV 250-Meilen-Rennen Nürburgring
29.10.: VLN 36. DMV Münsterlandpokal, Nürburgring
12.11.: DSK Freies Fahren, Hockenheim
25.11.-06.12.: Essen Motor Show, Essen

Alle Termine Stand 14.02.2011. Änderungen sind möglich. Den aktuellen Busplan finden Sie im Internet unter www.dskev.de.

Eine DSK-Mitgliedschaft lohnt sich

Sechs gute Gründe für eine Mitgliedschaft

Seit 1958 engagiert sich der Deutsche Sportfahrer Kreis e.V. für den Motorsport in Deutschland und ist mit über 13.000 Mitgliedern europaweit die größte Vereinigung von aktiven Fahrern und Motorsport-Fans. Für eine Mitgliedschaft im DSK gibt es viele Gründe, die sich im Kern auf sechs zusammenfassen lassen. **Interessenvertretung:** Der DSK vertritt die Interessen aller Sportfahrer und aktiven Motorsportler vor und hinter der Boxenmauer gegenüber Öffentlichkeit, Politik, Behörden und Organisationen. 13.000 Mitglieder stärken Euch den Rücken. **Sicherheit, Fairneß, Zukunftsfähigkeit:** Der DSK engagiert sich seit über 50 Jahren für den Motorsport mit den Zielen Sicherheit, Fairneß und Zukunftsfähigkeit. **Fachkundige Beratung und Hilfe:** Der DSK berät seine Mitglieder

in allen Fragen rund um den Motorsport, in Technik, Reglement und Genehmigungen; der Hilfsfond „Aktiv für Aktive“ vermittelt schnelle und unbürokratische Hilfe im Notfall. **Vergünstigungen:** DSK-Mitglieder erhalten gute Rabatte bei zahlreichen Veranstaltungen und Partnerunternehmen; im Mitgliedsbeitrag enthalten sind „sport auto“ oder „PS“ sowie eine Ermäßigung für „Motorsport aktuell“. **Freies Fahren auf Rennstrecken:** Der DSK organisiert regelmäßig „Freies Fahren“ auf den schönsten Rennstrecken zu sehr günstigen Preisen. **Freundschaft:** Im DSK treffen sich Fahrer und Fans, Funktionäre und Schrauber, Presse und Politiker – kurz die ganze Szene; an Stammtischen, in den DSK-Bussen oder auf der aktuellen Webseite www.dskev.de ist immer was los.



Saisonhighlight: Das legendäre 24h-Rennen auf dem Nürburgring



Der DSK organisiert ‚Freies Fahren‘ auf deutschen Rennstrecken



Willkommen: Die Biker-Fraktion ist in den letzten Jahren weiter gewachsen



Immer im Einsatz: Die Busse des DSK sind in ganz Deutschland unterwegs



Deutscher Sportfahrer Kreis e.V.

JA, ich möchte DSK-Mitglied werden!

Ab geht die Post!
 DSK
 Carl-Benz-Straße 2
 76297 Stutensee-Spöck
 Fax 0 72 49/9 13 09-19

Name/Vorname _____ E-Mail _____
 PLZ _____ Ort _____ Straße _____
 Geburtsdatum _____ Telefon _____ Telefax _____

ERMÄSSIGTE MITGLIEDSCHAFT
 für Schüler, Studenten, Azubis, Wehrpflichtige, Zivildienst-Leistende, Schwerbehinderte mit mindestens 80% GdB und Merkzeichen G, bitte Nachweis beilegen!

- VOLLMITGLIEDSCHAFT** € 55/Jahr
inkl. Abo *sport auto*
- VOLLMITGLIEDSCHAFT** € 55/Jahr
inkl. Abo *PS*
- VOLLMITGLIEDSCHAFT** € 87/Jahr
inkl. *sport auto & PS*
- MITGLIEDSCHAFT** € 25/Jahr
für alle, die mit einem regulären Mitglied im gleichen Haushalt leben (ohne Zeitschrift). Bitte entsprechenden Nachweis beilegen.

inkl. Abo *sport auto* € 40/Jahr inkl. Abo *PS* € 40/Jahr inkl. Abo *sport auto & PS* € 69/Jahr

Bitte schicken Sie mir eine Rechnung
 (zzgl. € 3 Bearbeitungsgebühr)

Einzugsermächtigung

Bank _____ Bankleitzahl _____ Kontonummer _____
 Datum _____ Ort _____ Unterschrift _____

Bitte einsenden an: DSK, Carl-Benz-Straße 2, 76297 Stutensee-Spöck oder per Fax an: 072 49/9 13 09-19

SERIENPARTNER KW PERFEKTIONIERT DAS MASSGESCHNEIDERTE COMPETITION-FAHRWERK DES 134JUDD AUF DEM HAUSEIGENEN 7POST-PRÜFSTAND

Neben zahlreichen Rennteams im Berg-Cup unterstützt KW auch den „134Judd“. Mit dem Bergrenner gehört das Team von Georg Plasa zu den heiß gehandelten Titelaspiranten der Bergrennsaison 2011. Entwicklungs- und Serienpartner KW hat die Renndämpfer aus der Serie KW Competition exakt für den Einsatzzweck des 134 Judd entwickelt und hergestellt. Die perfekte Fahrwerkabstimmung hat das Racing-Team auf dem Fahrdynamikprüfstand von KW vorgenommen.

Um das perfekte Setup zu finden, hat sich das Rennteam von Georg Plasa entschieden, dreifach verstellbare KW Competition Renndämpfer zu verwenden und das neu gebaute Fahrzeug zwei Tage auf dem hochmodernen KW 7post-Fahrdynamikprüfstand abzustimmen. Mehr als 200 Setups wurden getestet und analysiert, das ist mehr als man in einer Woche auf einer Rennstrecke realisieren kann, und optimal, um das Fahrwerk auf die kommende Saison einzustellen, zieht Georg Plasa zu Frieden sein Resümee. Damit hat sich nicht nur die Unfallgefahr gegen null reduzieren lassen. Das Team hat sich außerdem die teure Streckenmiete gespart, hatte keinen Reifenverschleiß, keine zusätzlichen Kilometer und damit auch keine Revisionskosten von Teilen, die nach einer bestimmten Laufleistung ersetzt werden müssen.

Weitere Vorteile des 7post sind die gleichbleibenden Bedingungen. Ohne äußere Einflüsse erhebt KW objektive Messdaten. Auf der Rennstrecke können sich hingegen eine Vielzahl von Faktoren ändern, seien es die Reifen oder die Strecke, deren Grip zu- oder abnimmt, seien es Verschmutzungen, Temperaturunterschiede oder die nicht immer exakt gleiche Linie, die der Fahrer wählt.

Außerdem betreibt KW seinen 7post direkt am Stammsitz in Fichtenberg. Deshalb könnten die Wege zwischen Prüfstand und Produktion nicht kürzer sein. Mit der fachmännischen Unterstützung der KW-Techniker sind die Wünsche des Teams rund um Anpassung und Abstimmung der einzelnen Komponenten sofort umgesetzt worden. So hat KW das bestmögliche Dämpfungs- und Federratenmaß der Highend-Rennsportdämpfer objektiv abstimmen können. „Kosten reduzieren, umweltbedingte Störungen vermeiden, Zeit sparen“, so fasst das Team die Vorteile zusammen.

Jetzt ist der Einser-BMW bereit für die Saison. Der ursprüngliche BMW 135i hat einen 3,4 Liter großen Judd-V8 als Motor er-

halten – daher der Name 134Judd. 570 PS bringen den Renner mit der Carbonkarosserie in nur 3,1 Sekunden von 0 auf 100 km/h.

Die Leistungs- und Gewichtskurve hat dazu geführt, dass Georg Plasa zusätzlichen Ballast anbringen muss, um das vorgeschriebene Mindestgewicht von 780 Kilogramm zu erreichen. Gerade mal 748 Kilo bringt der 134Judd auf die Waage. Auch KW hat seinen Beitrag zur Gewichtseinsparung geliefert. Die speziell für den 134Judd konzipierten Federbeine sind sowohl auf die Performance als auch auf Leichtigkeit getrimmt. Gerade mal 8,5 Kilogramm wiegen Dämpfer und Feder zusammen.

Als Entwicklungspartner für zahlreiche Rennteams vertrauen mehr als 100 Teams weltweit auf die Rennfahrwerkstechnik KW Competition. Dabei kommt dem 7post eine entscheidende Rolle in der Entwicklung und Abstimmung zu. Testing, Analyse, Entwicklung und Fertigung aus einer Hand machen KW Competition zum idealen Partner für alle, die auch 2011 wieder ganz vorne sein wollen. Nicht umsonst lautet der KW Competition-Slogan: made for winners.



Aktive Erfahrung aus dem Motorsport

Wir führen das komplette Tuning- und Ersatzteile- programm für Ihren Opel-Motor

- Überholung und Ersatzteile für Achsen und Getriebe
- Neuentwicklung von Rennsportteilen
- Spezialist für 16V-Motoren
- Entwicklung und Produktion von Kunststoff-Karosserieteilen
- Vertrieb und Abstimmung von Vergaser- und KMS-Einspritzanlagen für alle Fabrikate



Katalog anfordern gegen 5 Euro Vorkasse.

RISSE

MOTORSPORT

Springstraße 2 • D-59494 Soest
Tel. +49 (0) 29 21 / 6 21 56 • Fax 6 56 46

www.risse-motorsport.de • info@risse-motorsport.de

Die schönsten Bilder des Bergrennsports



AH VIDEO CONCEPT
communications

Créateur d'Images

Besuchen Sie unseren Stand auf allen Rennen !!!

Bergrennen **Reportagen** in Europa

Individuelle Zusammenschnitte

On-board und Crash Aufnahmen

AH VIDEO CONCEPT

Postfach 2073 - D77680 Kehl

Tel. : +33 3 88 50 75 50 - Fax : +33 3 88 50 26 99

www.videoconcept.com



Autorennbahnen und Modellautos



SCALA

Mayerl & Fuchs GbR
Modellauto-Vertrieb

Schönberg 7
86923 Finning
Telefon +49 (88 06) 3 64
Telefax +49 (88 06) 15 19
Mobil +49 (171) 5763 185
info@scala-modellauto.de

AUTOart - Corgi - hpi racing - Hotwheels - IXO
Norev - Schuco - Vanguards - Viesse - etc.

Versandhandel

Kein Ladengeschäft - Termin nach Vereinbarung

Röck

- Verschleißteile
- Reparatur-Service
- Zubehör



Autoteile

Hermann-Neuner-Str. 31
88299 Leutkirch
Tel. 07561-6512
Fax 07561-71695

DIE VORSTANDSCHAFT



Peter Reichhuber
1. Vorstand



Jürgen Schneider
2. Vorstand



Karlheinz Mayerl
Schatzmeister



Uli Kohl
Schriftführer



Wolfgang Glas
1. Sportleiter



Holger Hovemann
2. Sportleiter



Jörg Eberle
Beisitzer

BERG-CUP HOTLINES

8V-Wertung



Wolfgang Glas
1. Sportleiter
Schlossbergstraße 14
86872 Scherstetten
Mobil: 0174/3275222
w.glas@berg-cup.de

Technische Auskünfte



Rüdiger Kleinschmidt
Perm. techn. Kommissar
Im Stockborn 10
63505 Langenselbold
Mobil: 0171/6548027
r.kleinschmidt@berg-cup.de

Streckensprecher



Uli Kohl
Rettenbacher Str. 43
94569 Stephansposching
Tel.: 09931/73659
Mobil: 0172/4279418
mirfuenfe@aol.com

Fotos im Magazin



Thomas Bubel
www.msport-foto.de
Hasenäckerstr. 35
66424 Homburg/Saar
Tel.: 06841/755725
Mobil: 0160/5532977

KOOB MOTORSPORT

Ihre autorisierte
Meisterhaft-
Werkstatt.

www.koob-motorsport.de





Kfz-Werkstatt-Koob
Tiefertswinkel 6
64658 Fürth
06253/3599

IMPRESSUM

Herausgeber und Redaktion

Berg-Cup e.V.
Peter Reichhuber
Gartenstraße 22
72227 Egenhausen
www.berg-cup.de
peter.reichhuber@berg-cup.de

Layout/Produktion

Wolfgang Glas Werbetechnik 
Fuggerstraße 51
86830 Schwabmünchen
www.w-glas-werbetechnik.de
Textbeiträge: Uli Kohl (UK)
Fotos: Th. Bubel, D. Sauer

Jahrgang 2011, Erscheinungsweise 1 x jährlich, Auflage: 70.000 Stück.
Copyright 2011 für den gesamten Inhalt bei Berg-Cup e.V.
Nachdruck auch auszugsweise nur mit Genehmigung des Herausgebers.

Deutscher Motorsport
Verband e.V.

DMV



***Wir machen
das Rennen!***



www.dmv-motorsport.de

Von Pferden und Pferdestärken

Pferde und Pferdestärken – darum dreht sich bei Stefanie Deutsch im Moment fast alles. Und eigentlich musste es ja so kommen. Denn von klein auf begleitete sie ihren Papa Bernd zu Slaloms. „Unglaublich laut!“ Das waren die allerersten Motorsport-Eindrücke, die sie abspeicherte. Später kam Faszination dazu. Die sie nicht mehr losließ. Auch nicht, als Papa auf die Rundstrecke und später an den Berg wechselte. Als Fan war sie so oft es nur ging dabei. Bis die Versicherungskauffrau beschloss, dass Zuschauen alleine es auf Dauer nicht wirklich bringt. Ende 2007 entdeckte sie im Internet einen schicken metallicblauen 1150er VW Polo, vereinbarte kurzerhand ein Date damit, verliebte sich dabei spontan in ihn und nahm ihn mit nach Hause. Wo Papa half, aus dem Slalomauto einen echten Bergrenner zu machen.



Seit 2008 ist sie fester Bestandteil des KW Berg-Cups, verbesserte sich und ihr Auto permanent. 2010 gelangen ihr drei Podestplätze. An den Rennwochenenden genießt sie die Gemeinsamkeit, das Treffen mit netten Leuten, das gemütliche Grillen mit Freunden. Die immer bereit sind, zu helfen. So wie z. B. Tobias Klimsa. Der ihr spontan seinen Reservemotor zur Verfügung stellte, als das eigene Triebwerk kollabierte. 2011 wird die sympathische 31-Jährige aus Gleichen bei Göttingen erstmals im Team starten. Zusammen mit Lebensgefährtin Tobias Stegmann. Auf einem neu angeschafften Audi 50. An dem die Beiden zurzeit gemeinsam mit Bernd eifrig schrauben. Der Polo, mit dem sie gerne den einen oder anderen „Gaststart“ absolvieren möchte, darf vorerst pausieren. Und ihre zwei Pferde zu Hause? Um die kümmert sich – wenn es eng wird – eine gute Freundin oder Mama Sabine. UK

Alte Liebe rostet nicht

Mit vier fuhr er bereits Motorrad, heizte über Moto-Cross Strecken. Zunächst zum Spaß, ab zehn im Wettbewerb. Bis er sich 1991 verletzte. Aber Manfred Konrad wollte weiter Gas geben. Mit einem Steilheck-Polo stieg er in den Automobilsalom ein. Da sein in-niges Verhältnis zu den Pylonen den Erfolg schmälerte suchte er nach Rennen ohne „Hütchen“, entdeckte 1994 den Berg für sich, ersetzte den „Kombi“ durch ein Polo Coupé. Zunächst als 8-Ventiler, später mit 16V-Power. Autos und Triebwerke bereitete er selbst vor, stieß irgendwann bei der Leistungssuche an Polo-Grenzen. Ein neues Konzept musste her, Physik und Rennsport-Philosophie wurden bemüht. Im VW Corrado fand er die optimale Basis für seinen aktuellen Renner.



Große Zylinderbohrung und extrem kurzer Hub halten die Kolbengeschwindigkeit in erträglichen Grenzen. Selbst bei Drehzahlen weit jenseits der 10.000er Marke. Das bringt Standfestigkeit. Für die Leistung sorgt ein Motorradzylinderkopf, den Nockenwellenantrieb erledigt ein Zahnriemen. Gleich der „Prototyp“ funktionierte, steckt heute noch im Auto. 2009 fuhr der smarte Energieanlagenelektroniker aus Korb als Dritter und 2010 als Zweiter auf das Siegerstockerl der Berg-Cup Division I. Die Frage steht im Raum: Folgt auf Drei und Zwei die Eins? Der 41-Jährige ist bereit dazu, sieht beim Renngerät und bei sich selbst immer noch Spielraum für weitere Verbesserungen. Um diese perfekt umsetzen zu können, hält er sich mit Laufen und Kart fahren fit. Und auch im Sattel einer Moto-Cross KTM. Alte Liebe rostet eben doch nicht. UK

Ein Traum-Einstand nach Maß

Es ist bekannt: Autoreparaturen kosten Geld. Das weiß auch Tobias Auchter, der 36-Jährige Vollblutsschrauber, der in Heroldstatt eine Kfz-Werkstatt betreibt. 2003 löste ein Auftrag ungeahnte „Folgekosten“ aus. Der Kupplungswechsel am Slalom Astra von Manfred Hirning. Der Deal dabei: Material bezahlen, für die Arbeitsleistung einmal selbst Wettbewerb fahren dürfen. Gesagt - getan: Tobias war auf Anhieb schnell, fand Gefallen an der Sache, war sofort infiziert. Der Astra wurde fortan geteilt. Bis Tobias mehr wollte. 2006 startete er mit einem eigenen Opel Corsa durch, fuhr beim NAVC erfolgreich Slaloms, später Berg. Das Zuschauen in Mickhausen weckte Appetit auf Neues, 2010 schrieb er sich in den KW Berg-Cup ein. Ein Schritt, zu dem er steht. Su-



per-Aufnahme; familiäre, freundschaftliche Atmosphäre; enorme Hilfsbereitschaft; toller, fairer Sport, damit hat ihn der Traditions-Cup überrascht und überzeugt. Gleich in seiner ersten Berg-Cup Saison sprintete er zu sechs Podestplätzen und auf Rang sechs der Division I. Und das ohne absolutes Top-Material, ohne Streckenkenntnisse und ohne Erfahrungswerte. Darauf ist er stolz. Für 2011 verspricht er konsequente Weiterentwicklung – bei Auto und Pilot. Stolz ist er auch auf sein Umfeld. Auf Familie, Betrieb, Geschäft. Vor allem aber auf seine Christine, die er im Winter geheiratet hat. Sie unterstützt ihn bei allen seinen Plänen. Einzige Ausnahme: Mit dem Tausch von Wohnmobil und Anhänger gegen einen LKW kann sie sich (noch?) nicht anfreunden. UK

AUTO CHECK T. AUCHTER



Ihr Service-Partner für alle Marken

- Neu- und Gebrauchtwagen
- Inspektion
- Bremsen
- Mobilitätsgarantie
- Motorelektronik
- HU / AU
- Auspuff
- Räder / Reifen
- Stossdämpfer
- Kupplung
- Klimaanlage
- Honda Zweiradersatzteile
uvm...

Hier
fühl' ich mich
wohl!



Schwabenstraße 6
D-72535 Heroldstatt

Tel. 07389 907896
Fax 07389 906216

hondaauchter@aol.com
www.honda-auchter.de

Weißdorn Racing

Langjährige und erfolgreiche Bergrennerfahrung
Ihr Spezialist für Polo Rennfahrzeuge

Der schönste Weg zum Sieg besteht im Vorsprung
der ausgefallenen und zuverlässigen Technik



Anfertigung von Dreieckslenkerfahrwerken mit
Renndämpfer, Nachlaufschlitten, Sturzverstellung und
Vorspurkurvenermittlung incl. Einbau. Preis nach Vereinbarung.

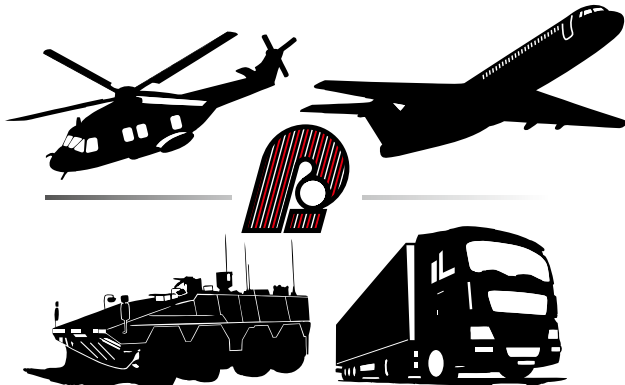
Ab sofort auch:

Rennmotorenbau mit Motorradzylinderköpfen von 210–225 PS,
standfest und drehzahlsicher. Preis auf Anfrage.

Es können auch Teile angeliefert werden.
Bei Fragen stehen wir gerne zur Verfügung!

**Abverkauf von VW 16V Rennmotorenteilen,
neuester Stand und beste Qualität. Preise auf Anfrage.**

93089 Aufhausen · Hirtweg 2 · Tel.: 09454/745 · Fax: 949808
Handy: 0171/3394897 · franz@Weißdorn-racing.de



W. Piekenbrink GmbH

Modell- u. Formenbau, faserverstärkte Kunststoffteile, Prototypen,
Funktionsmodelle sowie Serienfertigung aus Glasfaser, Kohlefaser etc.
sowie Polyester-Faserspritzen, für Luftfahrt, Fahrzeugbau/Rennsport,
Sportartikel



W. Piekenbrink GmbH

Vorholzstraße 40

88471 Laupheim

Tel: 07392 2926

Fax: 07392 10550

E-Mail: info@piekenbrink.de

www.piekenbrink.de

Zertifiziert nach:



Seit 1999 wird der Berg-Cup e.V. von den
Rechtsanwälten

Schmeyer und Kollegen

in Frankfurt/Main betreut.

Das eingeschaltete Anwaltsbüro ist auf spezia-
lisierten Rechtsgebieten des Zivilrechtes, insbe-
sondere des privaten Baurechtes, Bankrecht,
Insolvenz- und Gesellschaftsrecht tätig.

Herr Rechtsanwalt Schmeyer ist zudem Richter
am Berufungsgericht des DMSB (Deutscher
Motorsportbund).

Rechtsanwälte
Schmeyer und Kollegen
Danneckerstraße 30
D-60594 Frankfurt/Main
Telefon: 069 / 61 99 14 38
Telefax: 069 / 61 99 14 40
http://www.ra-schmeyer.de
E-Mail: info@ra-schmeyer.de

Mit Know-How aus der Gruppe 5

Gute Freunde können Türen öffnen. Im Fall von Martin Behr war es 1973 die zum Einstieg in den Motorsport. In einem Leihauto im Slalom. Bis Martins Ansprüche stiegen ging es im „Car-Sharing“ System weiter. Ab Mitte der Achtziger mischte er mit seinem ersten eigenen 02er BMW munter im Bergrenngeschehen mit. 1994 zündete er die nächste Stufe. Auf Basis einer neuen Rohkarosse entstand sein jetziger 2002 mit 4-Ventil Motor. Damit schaffte der gelernte Maurer und heutige Bauunternehmer dreimal in Folge den Sprung unter die besten Fünf der Division II. Trotz eines Defizites an Renn-Routine, weil er sich nicht zu allen Berg-Cup Läufen von seinem Geschäft loseisen konnte. Damals genauso wenig wie heute. 2000 wurde der BMW



nochmals technisch aufgerüstet, professionell mit Know-How aus der ehemaligen Gruppe 5. An Bord kam ein neuer Randlinger-Motor mit mechanischer Benzineinspritzung, basierend auf dem erfolgreichen BMW Formel 2 Triebwerk. 2010 folgte ein sequentielles 6-Gang Getriebe. Das in der Anpassung noch Schwierigkeiten bereitet, weil der Motor mit Ausnahme der kontaktlosen Transistorzündung gänzlich ohne Elektronik auskommt. Bei der Beseitigung der Probleme will auch Georg Plasa helfen. Wenn alles passt, möchte das 58-jährige Berg-Cup Urgestein aus Mötzingen 2011 wieder in den heißen Kampf um die Top-Ten Positionen der 2-Liter Klasse eingreifen. Und dabei, wenn nötig, auch einen Joker in Form von neuen Reifen einsetzen. Wir drücken ihm zum Gelingen ganz fest die Daumen. UK

Italiener bevorzugt

Die Mechanik vergangener Zeiten und ultramoderne High-Tech. Gibt es jemanden der beides beherrscht? Ja, Norbert Handa, den gelernten Maschinenschlosser aus Markt Einersheim. Er wirkt mit beim Aufbau des Knauf-Museums, kümmert sich um Ornamentbleche und mehr. In seiner Freizeit repariert und restauriert er alte Schlösser, fertigt Schlüssel dazu, geht wandern, fährt Ski oder Rad. Und natürlich Auto. Am liebsten bergauf im bärenstarken High-Tech Allrad-Boliden namens Lancia Delta Integrale Evo 3. Dem Kompressor und Turbolader zu mehr als 600 PS verhelfen. In weniger als drei Sekunden katapultiert er sich damit aus dem Stand auf 100 km/h. Und 2010 zu seiner zweiten Deutschen Automobil Berg-Meisterschaft der Tourenwa-



gen nach 2002. Der bald 61-jährige begann 1973 auf Fiat 128 mit Rallyes und Slaloms, kam 1976 erstmals an den Berg. Bewegte in seiner Karriere auch 128 Coupé und Berlinetta, später Ritmo, dann Lancia Delta, schöpfte aus jedem Modellwechsel neue Motivation. Seine Liebe zu den Rennern aus „Bella Italia“ hat ihre Wurzeln in der Technik. „Bereits in den 70ern boten die schon Innovationen wie Querstromzylinderkopf, obenliegende Nockenwellen und 5-Gang Getriebe. Das hat mich fasziniert.“ Diese Faszination lebt er aus, baut an einem neuen Super-Lancia, der in der Saison 2011 Rennpremiere feiern soll. Zwei Dinge wünscht er sich: Mit Spaß arbeiten und Bergrennen fahren so lange wie möglich. Letzteres natürlich auf einem italienischen Auto. UK

Youngster mit Weitblick

Eschdorf 2010. Marco Fink fährt sein erstes Rennen im KW Berg-Cup. Und verlässt Luxemburg als Führender der Gesamtwertung. Ein furioser Einstand! Marco durchlief die moderne Schule des Rennsports. Kart Slalom ab acht, sporadisch Rundstrecke, Automobilslalom. Ab 2006 Berg im Gruppe A BMW. 2008 und 2009 trat der Automobilkaufmann kürzer, bildete sich zum Betriebswirt weiter. Danach wurde der 320er zum Gruppe H Auto umgebaut. Für 2011 wird nachgelegt: Ein sequentielles 6-Gang Getriebe und Detailarbeit am Sechszylinder-Motor. Trotz seines Sieges in der Berg-Cup Youngster-Wertung sieht Marco 2010 als Lehrjahr. 2011 will er regelmäßig unter die 2-Liter Top-Ten. Die Erfahrungen und Daten aus 2010 sollen dabei



helfen. Genau so wie seine Fitness, die er sich beim Joggen, Mountainbike und Ski fahren holt. Die Allgäuer Heimat des 26-Jährigen bietet beste Voraussetzungen dazu. Papa Rainer, Deutscher Bergmeister 1994, fördert im Hintergrund Marcos Karriere, ist zur Stelle, wenn der Junior ihn braucht. Im KW Berg-Cup fühlt sich Marco bestens aufgehoben, bewertet ihn als „die Meisterschaft“ für einen Bergrennfahrer, lobt die Youngster-Wertung und den 100 € „Junior-Sofort-Bonus“. Und macht sich Gedanken, weit über 2011 hinaus: „Was wird mit dem Berg-Cup in zehn Jahren sein?“ In der Integration junger Piloten und aktueller Fahrzeugmodelle, kompatibel zu den bisher eingesetzten, sieht er die Zukunftssicherung des Traditions-Cups. Unser Fazit: Marco Fink, ein bemerkenswerter junger Mann. Nicht nur im Rennauto. UK

Den Cupholder über-
sehen wir eiskalt.



sport auto. Lust am Limit. Es gibt genug Autotests, die auch die bequemen Seiten des Fahrens beleuchten. Uns interessiert das nicht. Denn **sport auto** will nur eines wissen: Hat das Auto das Zeug zum Sportwagen? Deshalb sind für uns Rundenzeiten wichtiger als Rundumsicht und Traktion bedeutet uns mehr als Attraktion. www.sportauto-online.de

Das aktuelle Heft – jetzt an Ihrem Kiosk!



Jeder in der Bergrennsport-Szene kennt den Namen Minichberger. Und den orangenen VW Scirocco 16V, der von Hansi Eller und Mario Minichberger zu bisher neun Podestplätzen in der 2-Liter Klasse bei KW Berg-Cup Läufen pilotiert wurde. Grund genug für uns, den „Macher“ dieses Autos näher vorzustellen.

Unsere Minichberger Story beginnt 1979, als Walter Minichberger in Niederstaufen seine Firma „Kfz.-Werkstätte und Feinmechanik“ eröffnete. Die sich in der Folge immer stärker auf Dreh- und Fräsarbeiten spezialisierte, sich von 1989 bis 1994 fast ausschließlich diesem Geschäftszweig widmete. Das war die Zeit, zu der Junior Mario in der Lehre zum Karosseriebauer steckte. Danach – in den väterlichen Betrieb zurück gekehrt – setzte er sich sofort dafür ein, den Sektor Auto wieder neu zu beleben. Eignete sich alle dazu notwendigen Kenntnisse an, legte die Kfz.-Meisterprüfung erfolgreich ab.

1997 unternahm Mario erste Gehversuche im Motorsport, präparierte sein Fahrzeug selbst, lernte auch auf diesem Gebiet sehr schnell dazu. Ab 2002 schraubte er nicht mehr nur am eigenen Renngerät, sondern nahm auch Kundenaufträge an. Zunächst mit dem Ziel, die Werkstatt in den ruhigeren Wintermonaten besser auszulasten.

Doch dabei blieb es nicht, seine gute, seriöse Arbeit zahlte sich rasch aus. Heute arbeitet Mario zu 90 Prozent nur noch im Bereich Tuning und Rennsport. Die Zeit für die Familie oder zum Boot fahren auf dem nahen Bodensee ist knapp geworden. Zur Verstärkung wurde Kfz.-Meister Hansi Eller in die Mannschaft geholt, der sich zusammen mit Marios Bruder Florian um die „normale“ Kundschaft kümmert, aber auch an den Wettbewerbsfahrzeugen Hand anlegt, speziell wenn es um Karosseriearbeiten oder Fahrwerke geht. Der Betrieb wächst ständig, seit 2005 verfügt man über einen eigenen Leistungsprüfstand. Auch der nächste Schritt ist bereits geplant. Eine Lackierkabine soll die Angebotspalette abrunden. Eine Angebotspalette, die keine Wünsche offen lässt. Und die von Verbesserungen an Motor, Getriebe und Fahrwerk bis hin zum Komplettaufbau eines Rennfahrzeuges oder Anfertigung von Spezi-

Motorenbau und Fahrzeugaufbau



Der Minichberger Prüfstand

teilen nach Kundenwunsch alles beinhaltet, was man sich vorstellen

kann. Für alle Marken und Typen, für alle Sparten des Motorsports. Auch wenn der Schwerpunkt im Moment – wen wundert's – bei VW und Opel sowie im Bergrennsport liegt.

In dem der eigene Scirocco ein exzellenter Werbeträger ist. Genauso wie zum Beispiel die Boliden von Kurt Flatz, APT, Hans Paulitsch, Wolfgang Glas oder Rainer Schönborn. 2011 gibt es einen Nachfolger des orangenen Erfolgsrenners. Einen Scirocco in Silber, Rot und Blau. Angelehnt an die Lackierung der früheren VW Golf III und IV Rallye Kit-Cars. Ausgestattet mit technischen Feinessen wie Renn-ABS und überarbeitetem Motor, bei dem man sich besonders auf



die Fahrbarkeit konzentriert hat. Die Leistung liegt jetzt knapp unter der 300 PS Marke, der nutzbare Drehzahlbereich konnte fast verdoppelt werden. Auch die Vorderachskonstruktion ist neu. In diesem Bereich setzt Minichberger Maßstäbe, sorgt für präziseres Einlenken, für ein ruhigeres und stabileres Auto. Der besondere Clou dabei: Die Lenkkräfte werden drastisch reduziert. So stark sogar, dass auf Servounterstützung verzichtet und dadurch Gewicht eingespart werden kann. In Sachen Fahrwerk vertraut man voll auf KW, arbeitet mit den Fichtenbergern eng zusammen, ist seit Jahren KW Performance Partner.

Mit Prognosen über die Wettbewerbs-Chancen des „Neuen“ hält man sich zurück, stapelt tief. „Wenn wir im ersten Jahr damit in etwa an die Zeiten und Ergebnisse des Vorgängers anknüpfen können, sind wir hoch zufrieden“ lautet die Aussage von Chef Mario, der die Firma mittlerweile vom Vater ganz übernommen hat. Das Fernziel ist wesentlich ehrgeiziger: Den Gesamtsieg im KW Berg-Cup nach Niederstaufen zu holen. Um dies zu erreichen, steckt neben der Elektronik im neuen Scirocco auch jede Menge

feinste Minichberger-Mechanik.

UK



Berg-Cup Magazine



Berg-Cup Videos/DVDs



T-Shirts
Polos
Sweater
div. Motive



Base Cap

Alle Berg-Cup Videos ab 2002 als DVD erhältlich. Bestellungen für 2011 werden sofort nach Erscheinen versandt.

Mehr Auswahl und Bestellungen über www.berg-cup.de



Minichberger Motorsport



- Einzelanfertigung von Rennsportteilen
- Renn- und Sportmotorenbau
- Leistungsprüfstand vor Ort
- Chip-Tuning / Leistungssteigerung

Haggenberg 1 Tel: (0 83 88) 9 81 00
88138 Niederstaufen Fax: (0 83 88) 9 81 02
www.minichberger.de info@minichberger.de



HOLGER HOVEMANN

KFZ- Meisterbetrieb
Reparaturen aller Fabrikate
Tuning & Design
Computer-Achsvermessung
Reifen - Teile - Zubehör
TÜV und AU



**HOVEMANN
CAR Design**



Hohlenstein 4 - 74722 Buchen-Bödighheim
Tel. 06292 - 929101, Fax 06292 - 929102
Mobil 0172 - 62 82 814
hovemann-car-design@t-online.de
www.hovemann-car-design.de

SIEGER UND PLATZIERTE 1994 - 2010



1994 Division I

1. Franz Weißborn; VW Polo; 76,26
2. Theo Leutner; VW Polo; 70,53
3. Martin Kleiner; VW Polo; 65,40

1994 Division II

1. Thomas Stingl; VW Golf 16V; 73,15
2. Siegfried Rost; VW Golf 16V; 69,33
3. Norbert Brenner; Mercedes 190 16V; 68,32

1995 Division I

1. Theo Leutner; VW Polo; 74,54
2. Martin Kleiner; VW Polo; 68,64
3. Rolf Kamphausen; Simca 1000; 62,66

1995 Division II

1. Norbert Brenner; Mercedes 190 16V; 71,61
2. Ralf Kroll; VW Golf 16V; 71,48
3. Martin Behr; BMW 2002 16V; 65,95

1996 Division I

1. Franz Weißborn; VW Polo; 83,98
2. Theo Leutner; VW Polo; 81,72
3. Bernd Haid; Opel Corsa; 16V; 78,76

1996 Division II

1. Georg Plasa; BMW 320 16V; 85,48
2. Bruno Ianniello; Lancia Delta S4; 81,70
3. Werner Fröhlich; BMW 320 16V; 73,18

1997 Division I

1. Werner + And. Kuster; VW Polo 16V; 74,64
2. Bernd Haid; Opel Corsa 16V; 71,75
3. Martin Kleiner; VW Polo; 70,57

1997 Division II

1. Georg Plasa; BMW 320 16V; 79,14
2. Bruno Ianniello; Lancia Delta S4; 71,04
3. Martin Behr; BMW 2002 16V; 65,77

1998 Division I

1. Martin Kleiner; VW Polo; 778,89
2. Gerhard + Hugo Moser; VW Polo 16V; 755,66
3. H.J. Schmidt + F. Weißborn; VW Polo; 750,76

1998 Division II

1. Siegfried Rost; VW Golf 16V; 773,16
2. Ralf Kroll; VW Golf 16V; 736,62
3. Reinhard Härtel; Renault Alpine; 730,87

1999 Division I

1. F. Weißborn + H.J. Schmidt; VW Polo 16V; 804,00
2. Harald Leikeim; VW Polo 16 V; 705,00
3. Gerhard + Hugo Moser; VW Polo 16V; 698,29

1999 Division II

1. Alexander Hin; Opel Kadett 16V; 798,41
2. Siegfried Rost; VW Golf 16V; 720,79
3. Georg Plasa; BMW 320 16V; 675,74

2000 Division I

1. Franz Weißborn; Polo 16V; 887,98
2. Gerhard + Hugo Moser; VW Polo 16V; 872,32
3. Günter Scheiderer; VW Polo 8V; 850,29

2000 Division II

1. Siegfried Rost; VW Golf 16V; 815,53
2. Reinhard Härtel; Renault Alpine A 110; 745,04
3. Dieter Knüttel; Ford RS 200 Turbo; 724,44

2001 Division I

1. Franz Weißborn; VW Polo 16V; 1.202,84
2. Gerhard + Hugo Moser; VW Polo 16V; 1190,09
3. Thomas Claus; VW Polo 16 V; 1.123,82

2001 Division II

1. Frank Genbrock; Opel Kadett 8V; 1.180,81
2. Siegfried Rost; VW Golf 16V; 1.125,54
3. Egidio Pisano; VW Golf 16V; 1109,73

2002 Division I

1. Achim Fischer; Suzuki Swift; 1281,67
2. Franz Weißborn; VW Polo 16 V; 1266,66
3. Hans-Jürgen Glaser; VW Polo 1150ccm; 1060,13

2002 Division II

1. Frank Genbrock; Opel Kadett C 8V; 1249,85
2. Egidio Pisano; VW Golf Spiess 1; 1150,21
3. Timm Stahmer; Opel; 1140,25

2002 Division III

1. Georg Plasa; BMW 320 V8 JUDD; 1026,66
2. Holger Hovemann; Opel Kadett C 2000; 553,33
3. Thomas Flick; Renault R5 Turbo; 396,67

2003 Division I

1. Achim Fischer; Suzuki Swift 16V; 1260,36
2. Klaus Bernert; VW Polo 16V; 1194,23
3. Hans-Jürgen Glaser; VW Polo 16V; 1166,26

2003 Division I KW 8V-Trophy

1. Günter Scheiderer; VW Polo 8V; 1070,49
2. Jürgen Hessberger; Fiat 127 Sport; 951,68

2003 Division II

1. Frank Genbrock; Opel Kadett C 16V; 1313,45
2. Matthias Pott; Opel Kadett C 16V; 1282,16
3. Kurt Flatz; VW Golf 16V; 1254,66

2003 Division II KW 8V-Trophy

1. Joe Nardin; VW Golf 8V; 1239,40
2. Norbert Wimmer; BMW 2002 8V; 1134,58

2003 Division III

1. Holger Hovemann; Opel Kadett C 16V; 951,88
2. Georg Plasa; BMW 320 Judd V8; 533,34
3. Norbert Handa; Lancia Delta HF Integr; 466,66

2004 Division I

1. Franz Weißborn; VW Polo; 1228,05
2. Klaus Bernert + Jörg Eberle VW Polo; 1197,86
3. Hans Jürgen Glaser; VW Polo 16V; 1197,12

2004 Division I KW 8V-Trophy

1. Armin Ebenhö; VW Polo; 981,88
2. Bernd Letmade; VW Polo; 956,89

2004 Division II

1. Holger Hovemann; Opel Kadett C; 1305,78
2. Ralf Kroll; VW Golf; 1222,43
3. Norbert Brenner; Mercedes Evo 2; 1218,86

2004 Division II KW 8V-Trophy

1. Frank Brüggge; VW Golf; 976,91
2. Walter Terler; Opel Kadett C; 872,86
3. Hans Paulitsch; VW Golf GTI; 826,91

2004 Division III

1. R. Rein + D. Blum; Ford Capri; 638,89
2. Markus Wächter; Renault R5; 311,11
3. Werner Walter; Ford Capri; 45,24

2005 Division I

1. Klaus Vernert; VW Polo; 1299,65
2. Jürgen Heßberger; Fiat 127 Sport; 1214,26
3. H.-J. Glaser + T. Klingelberger; VW Polo 16V; 1033,86

2005 Division I KW 8V-Trophy

1. Jürgen Heßberger; Fiat 127 Sport; 1214,26
2. Oskar + Jörg Eberle Fiat 127; 898,34
3. J. Smyrek + F. Pieper; VW Polo 764,25

2005 Division II

1. Holger Hovemann; Opel Kadett C 16V; 1322,47
2. Andreas Kokor; Ford Escort RS2000 MKI; 1178,38
3. André Schrörs; Talbot Lotus Sunbeam; 1120,12

2005 Division II KW 8V-Trophy

1. Joe Nardin; VW Golf; 1098,23
2. Michael Rauch; Opel Kadett C; 797,88
3. Jens Weber; Opel Kadett C; 778,16

2005 Division III

1. Christian Reuter; BMW E 30 V8; 804,52
2. R. Rein + J. Haas; Ford Capri; 575,71
3. Roland Röck; VW Golf; 312,86

2006 Division I

1. Peter Naumann; VW Sorg Polo; 736,84
2. Klaus Bernert; VW Polo 16V; 711,73
3. Jürgen Heßberger; Fiat 127 Sport; 663,32

2006 Division I KW 8V-Trophy

1. Jürgen Heßberger; Fiat 127 Sport; 663,32
2. Bernd Letmade; VW Polo; 525,96
3. Armin + Silvia Ebenhö; VW Polo; 453,19

2006 Division II

1. Holger Hovemann; Opel Kadett C 16V; 764,89
2. Dirk Preisser; Opel Kadett C; 680,44
3. Andreas Kokor; Ford Escort RS 2000 MKI; 659,57

2006 Division II KW 8V-Trophy

1. Joe Nardin; VW Golf; 558,27
2. Hans-Peter Eller; Opel Kadett C; 535,62
3. Jens Weber; Opel Kadett C; 356,40

2007 Division I

1. Peter Naumann; VW Sorg Polo; 734,76
2. Klaus Bernert; VW Polo 16V; 712,59
3. Jürgen Heßberger; Fiat 127 Sport; 693,34

2007 Division I KW 8V-Trophy

1. Jürgen Heßberger; Fiat 127 Sport; 693,34
2. Bernd Letmade; VW Polo; 570,25
3. Jörg + Oskar Eberle; Fiat 127; 510,18

2007 Division II

1. Holger Hovemann; Opel Kadett C 16V; 776,25
2. Björn Wiebe; Renault Clio Williams; 719,31
3. Andreas Kokor; Ford Eskord RS 2000 MKI; 689,01

2007 Division II KW 8V-Trophy

1. Hans-Peter Eller; Opel Kadett C; 643,97
2. Joe Nardin; VW Golf GTI 17; 614,49
3. Norbert + Bernhard Wimmer; BMW 2002; 613,33

2008 Division I

1. Klaus Bernert; VW Polo 16V; 729,69
2. Gerhard + Hugo Moser; VW Polo; 697,88
3. Jürgen Heßberger; Fiat 127 Sport; 659,13

2008 Division I KW 8V-Trophy

1. Jürgen Heßberger; Fiat 127 Sport; 659,13
2. Armin Ebenhö; VW Polo; 611,26
3. Tobias + Helmut Klimsa; VW Schneider Polo BV; 440,91

2008 Division II

1. Holger Hovemann; Opel Risse Kadett C; 768,71
2. Björn Wiebe; Renault Clio Williams; 665,98
3. Hans-Peter Eller + Mario Minichberger; VW Scirocco; 663,23

2008 Division II KW 8V-Trophy

1. Bernd Ehrle; Opel Kadett C; 489,96
2. René Rypka; Opel Kadett C GTE; 354,22
3. Sebastiano Pagano; Opel Kadett C; 330,24

123 Teilnehmer insgesamt.

2009 Division I

1. Tobias + Helmut Klimsa; VW Schneider Polo 8V; 553,65
2. Armin Ebenhö; VW Polo; 520,84
3. Manfred Konrad; VW Corrado; 520,61

2009 Division I KW 8V-Trophy

1. Armin Ebenhö; VW Polo; 587,38
2. Tobias + Helmut Klimsa; VW Schneider Polo 8V; 583,93
3. Jürgen Heßberger Fiat 127 Sport; 511,90

2009 Division II

1. Holger Hovemann; Opel Risse Kadett C; 670,73
2. Hans-Peter Eller + Mario Minichberger; VW Scirocco; 613,21
3. Sebastian Schmitt; Opel Kadett C GTE; 611,06

2009 Division II KW 8V-Trophy

1. Norbert Wimmer; BMW 2002 8V; 592,86
2. Guido Peter; VW Golf 17; 442,86
3. R. Fußnegger + H. Paulitsch; VW Golf Minichberger; 308,33

129 Teilnehmer insgesamt.

2010 Division I

1. Franz Weißborn; VW Polo 16V; 758,68
2. Manfred Konrad; VW Corrado 16V; 697,44
3. Klaus Bernert; VW Polo 16V; 696,52

2010 Division II

1. Holger Hovemann; Opel Risse Kadett C 16V; 842,93
2. Hans-Peter Eller + Mario Minichberger; VW Minichberger Scirocco 16V; 801,73
3. Dieter Rottenberger; BMW 318 i E36 STW; 741,27

2010 KW 8V-Trophy

1. Norbert Wimmer; BMW 2002 8V; 741,98
2. Helmut Götzl; VW EMP Polo 8V; 715,71
3. Stefan Faulhaber + Klaus Knorra; Opel Risse Kadett C 8V; 571,67

2010 Youngster

1. Marco Fink; BMW 320 i; 546,59
2. André Wiebe; Renault Mégane Cup AWR; 398,75
3. Sebastian Schmitt; Opel Gerent Kadett C 16V; 329,90

2010 Rookies

1. Werner Heindrichs; Opel Veytal Corsa 16V; 630,52
2. Tobias Auchter; Opel Corsa A GSI; 610,87
3. Marco Fink; BMW 320 i; 546,59

132 Teilnehmer insgesamt



The Art of Performance

Die besten Gene aus dem internationalen Rennsport für
alle Straßen dieser Welt. Get on your marks – Set – Go!
Weitere Informationen gibt es unter www.bbs.com

BBS

Technik aus dem Motorsport

Technology & advanced testing!



WTCC
FIA World Touring Car
Championship

- Entwicklungs- und Abstimmungszentrum
- Einzelanfertigungen und Abstimmungen für Bergrennsport
- Überlegene Performance und Qualität
- KW Competition Programm für den Breiten- und Profisport

Als Serienpartner des KW Berg Cup drücken wir allen Teilnehmern in der Saison 2011 die Daumen für einen unfallfreien Verlauf und einen sportlich fairen Wettkampf.

