

Das Eigenthal: Wie geschaffen für den SS100

Die Oldtimersaison ist eröffnet. Aber wohin soll die Jungfernfahrt dieses Mal führen? Unser Jaguar SS100 erkundet das Eigenthal im Luzernischen. Er fährt nicht nur auf reizvollen Strassen, sondern auch auf den Spuren einst bekannter Bergrennen.

Text: Stefan Fritschi
Bilder: Eric Schwyzer

Westlich von Luzern liegt auf über 1000 m über Meer das Eigenthal, den Hausberg Pilatus stets schützend im Rücken. Für Autofans hat dieses – oft auch ohne «th» geschriebene – Hochtal einen besonderen Klang, weil es bereits zwischen 1923 und 1931 und dann wieder in den Sechzigerjahren mehrmals Schauplatz wichtiger Bergrennen war. Höchste Zeit also, jenen benzinduftgetränkten Wochenenden auf den Asphalt zu rücken.

Eine Landschaft für Dichter

Ein gut dokumentiertes Rennen war die vom ACS und dem Motorsportclub Luzern für den 5. und 6. September 1931 als Saison-Abschlussrennen organisierte Austragung (Abb. 1). Angesichts der Wirtschaftskrise litt auch der Motorsport. So gab es in jenem Jahr kein Klausenrennen, und Kriens-Eigenthal konnte nur «in letzter Stunde gerettet» werden, wie die «Automobil Revue» am 11. August 1931 schrieb.

Der Start befand sich bei der Nagelschmiede Obernau auf 540 m über Meer. Von dort fuhr man über eine 6,5 km lange, ge-

wundene Strecke zum 490 m höher liegenden Ziel (Abb. 2), das rund 100 m vor dem höchsten Punkt der Strasse beim Waldeingang auf 1030 m über Meereshöhe abgesteckt war. Die maximale Steigung betrug 14%, im Durchschnitt waren es 7,5%. Das war für die damalige Technik durchaus kein Schleck, das Startgeld von 40 bis 80 Franken pro Auto auch nicht. Das 150 Personen zählende Organisationskomitee lockte die Interessenten aber mit einem «Rennen, das durch ein besonders reich mit landschaftlichen Schönheiten bedachtes Gebiet» führe. Beinahe poetisch wurde betont, dass «der Besucher zwischen den Pausen kaum Langeweile kenne, denn bei schönem Wetter wird das Auge sich an dem Zauber der Voralpen-Landschaft, die jetzt im warmen Vorherbstlichte erstrahlt, kaum satt sehen können.» Bildhafter kann man es nicht beschreiben.

Preise für fast alle

Es gab aber auch handfeste Gründe, teilzunehmen, nämlich der schönen Geld- und Ehrenpreise wegen. Auf je zwei Fahrzeuge einer Klasse fiel mindestens ein



Abb. 1: Bereits 1931 fanden Bergrennen auf der Eigenthalstrecke statt, wie dieses Plakat aus der Zeit zeigt.



Abb. 2: Was für eine tolle Strecke, auch heute mit einem SS 100. Damals befand sich der Start bei der Nagelschmiede Obernau auf 540 m über Meer. Von dort fuhr man über eine 6,5 km lange, gewundene Strecke zum 490 m höher liegenden Ziel.

Preis. Zudem gab es in den Kategorien Sport- und Tourenwagen für Amateure und Experten – heute würde man sie «Profis» nennen – besondere Preise. Erinnerungsplaketten bekam jeder Teilnehmer, dazu gab es eine lange Liste von Sonderpreisen für die Tagesbestzeit, die beste Zeit eines ausländischen Fahrers, die bestklassierte Dame, ferner den Wanderpokal für den besten ACS-Fahrer. Trainingsfahrten konnten am Freitag und am Samstag absolviert werden. Dabei war es den Teilnehmern ausdrücklich unter Androhung der Disqualifikation verboten, bereits in den Tagen vor dem Rennwochenende anzureisen, um zu üben. Die Polizei hatte dazu Personal aufgestellt. Dabei blieb wohl der eine oder andere zügig daher kommende Automobilist in den Fängen der Kontrolleure hängen, obwohl er gar nicht für das Rennen trainierte...

Elite war nicht nur männlich

Das Autorennen startete schliesslich, nach den über 50 Motorrädern, an jenem trostlosen und fröstelnden Sonntagmorgen um 11.30 Uhr. Am Start waren 43 vierrädrige Fahrzeuge aus fünf Nationen. Nebst der Schweizer Elite – Favorit war Rekordhalter Hans Stuber – kamen internationale Grössen aus Italien, Frankreich, Österreich und Deutschland in den Kanton Luzern. Und einige Damen: Frau Dold-Uster aus Zürich auf Bugatti, Fräulein Ortelli aus Luzern auf Chrysler in der Tourenwagenklasse sowie Fräulein Munz bei den Rennwagen ebenfalls auf Bugatti. Sieger wurde denn auch wie erwartet Hans Stuber, der auf seinem Bugatti mit knapp über 6 Minuten nicht nur die Bestzeit bei den Rennwagen, sondern auch einen neuen Streckenrekord herausfuhr. Die Sportwagenklasse gewann Dr. Karrer ebenfalls auf Bugatti, die Tourenwagenwertung führte A. Schreiber auf Chrysler an. Und die Damen? Die «Automobil Revue» berichtete, dass die «Zürcher Amazone Frau Dold-Uster einen wohlverdienten Erfolg» erzielte und die 3-Liter-Klasse noch vor den Männern gewann.

Misstöne gab es natürlich auch. So wurde der spätere Sieger der Klasse bis 1500 cm³ W. Schaffroth durch einen vor ihm gestarteten Konkurrenten behindert. Er protestierte erfolgreich und durfte eine neue Runde fahren, während sein Gegner disqualifiziert wurde. Militärfunker waren mit sieben Telefonstationen für den Nachrichtendienst verantwortlich. Neun Klassenrekorde und drei erstmals aufgestellte Bestzeiten konnten gemeldet werden: ein würdiger Saisonabschluss.

Schweizer Targa Florio

Doch noch stärker in der jüngeren Schweizer Motorsportvergangenheit verankert sind natürlich die Austragungen zwischen 1964 und 1968. Die Strecke war nur noch halb so lang, und zumindest in der «Automobil Revue» schreibt Autor Adriano Cimaresti «Eigental» jetzt ohne «th». Der Start befand sich auf der Hergiswalderstrasse von Kriens her kommend bei der alten Holzbrücke über den Ränggbach. Das Ziel war das Holderchäppeli noch einige Kilometer vor dem Dorf Eigenthal. Dazwischen erstreckte sich eine traumhafte, wenn auch stellenweise schmale und

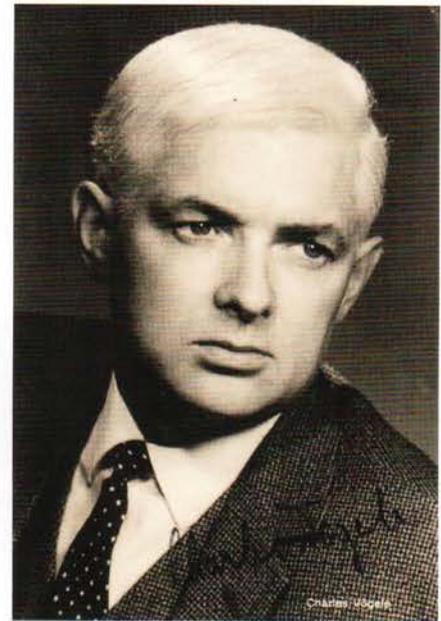


Abb. 3: Charles Vögele, Modehausbesitzer und Rennfahrer auf einer zeitgenössischen Autogrammkarte. Bild: ©Autographen der Schweiz.

anspruchsvolle Strecke, die abwechselnd durch offene Flur und Wald führte. Die «Automobil Revue» schreibt in ihrer Ausgabe 43/1964: «Die ob Kriens gelegene 3,28 km lange Bergrennstrecke ist nämlich ein ideales Gelände auch für das Publi-

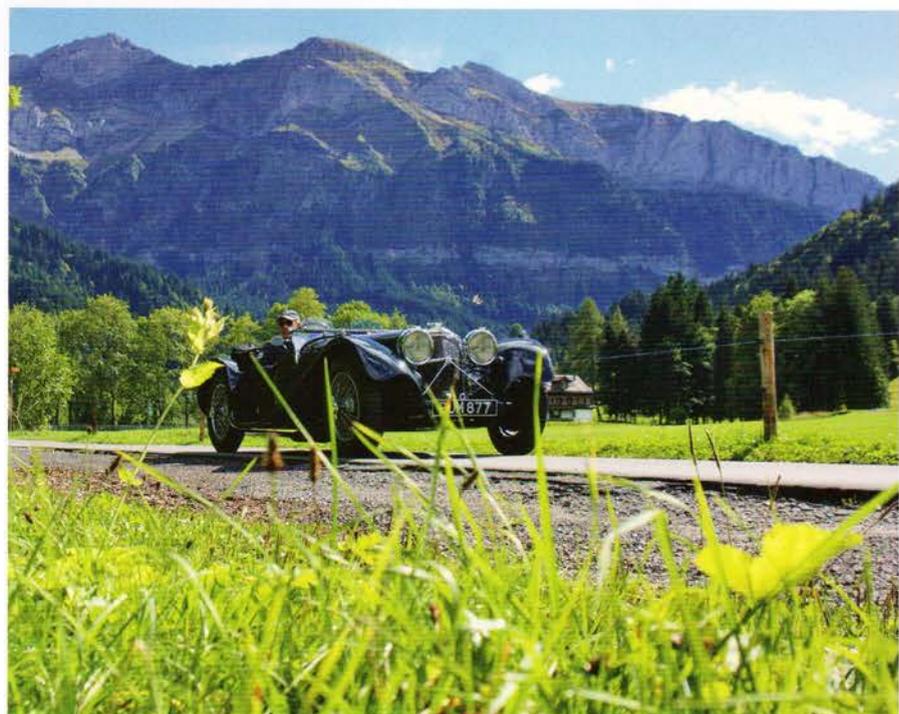


Abb. 4: Der offene Jaguar SS100 von 1937 ist für ein naturnahes Fahrerlebnis wie geschaffen.



Abb. 5: Die wunderschöne und malerische Anlage des Hotel-Restaurant Hammer .



Abb. 6: Im Hotel Hammer gibt es Zimmer für jedes Budget.

kum, welches von verschiedenen Punkten eine prächtige Übersicht auf das gebotene Schauspiel geniesst.» Aber nicht nur die Besucher, deren Zahl mit 15 000 bis 20'000 angegeben wurde, hatten viel zu tun, um zu Fuss an die schönsten Aussichtspunkte zu gelangen. Auch die Piloten waren vollauf beschäftigt: «Die überaus schmale Strasse windet sich in einer nicht enden wollenden Kurvenreihenfolge dem Ziele entgegen. Jedem Kurvenausgang folgt gleich der nächste Kurveneingang, und der Fahrer kann sich nie auf einer Geraden «ausruhen». Eigenthal ist eine Übung der Ideallinie die seinesgleichen sucht. Der Charakter der Strecke er-

innert in mancher Beziehung an die Targa Florio. Innert kürzester Zeit wechselt die Kurvenbelastung zwischen den dichtgesäten Kurvenkombinationen brüsk von einer Seite zur anderen.»

Bekannte Namen wie Silvio Moser, Charles Vögele (Abb. 3), Karl Foitek oder Pete Etmüller fuhren um Bestzeiten und Punkte in wichtigen Meisterschaften. So war das Eigenthalrennen nebst dem Mont Ventoux in Südfrankreich der einzige Bergwettbewerb, der für den Europa-Pokal zählte. Serientourenwagen (Gruppe 2), Spezialtourenwagen (Gruppe 5), Gran-Tourismo-Wagen, Sportwagen und Rennwagen waren in Hubraum-

klassen, den Divisionen, unterteilt. Übersichtlich war das nicht, doch entsprechend bunt war die Durchmischung des Wagenparks vom strassentauglichen Sportwagen bis zum hochkarätigen Formelwagen. Zahlreiche Autos brachten ihre vielen PS auf dem rauen Untergrund nicht auf den Boden, und schwächere, aber leichtere Autos waren flinker unterwegs. Fehler verzieh das Eigenthal nie. Es kam aber zum Glück zu keinen schwerwiegenden Zwischenfällen.

Passt dem SS100 wie angegossen

Fast 50 Jahre später hat die Strecke nichts von ihrer Faszination eingebüsst. Es emp-

Anekdote zur Meisterschaft 1964

Der Gewinner der Schweizer Sportwagenmeisterschaft hiess 1964 Karl Foitek. Allerdings nicht sehr lange. Ein Rennen zählte damals nur, wenn mindestens sechs Teilnehmer einer Kategorie gemeldet waren. Foitek hatte bereits die höchste Punktzahl. Als er sah, dass zum Eigenthal-Bergrennen genau sechs Teilnehmer gemeldet waren, inklusive er selbst, entschied er, zuhause zu bleiben. Damit zählte der Lauf nicht zur Meisterschaft, und Foitek wurde somit bereits vorzeitig zum Schweizermeister

erklärt. Dummerweise fiel aber ein Teilnehmer der nächstniedrigeren Kategorie bei der Abnahme durch und musste bei den Sportwagen starten. Somit waren es wieder sechs, und der Lauf zählte nun doch. Sieger wurde Pete Etmüller. Aufgrund unterschiedlicher Auslegung des Reglements musste der Meister somit am grünen Tisch ausdiskutiert werden. Dort wanderte der Pokal schliesslich von Foitek zu Etmüller.

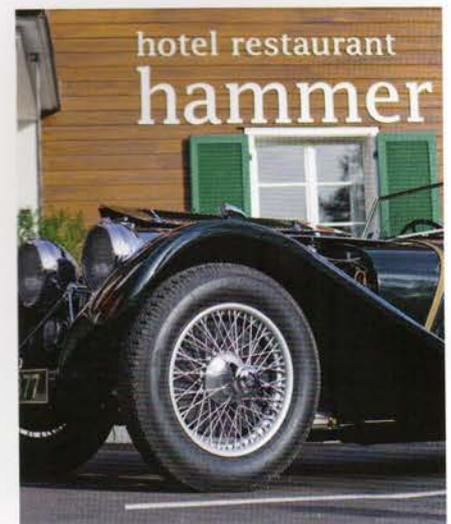


Abb. 7: Der Reiz, eine Tour mit dem Jaguar ins Eigenthal zu unternehmen, ist sehr gross.

fehlt sich zwar nicht, auf einer öffentlichen Strasse die Ideallinie oder persönliche Bestzeiten zu ergründen. Trotzdem macht der Berg Spass. Wer die zahlreichen Kurven heute bezwingen möchte, sollte im Besitz eines berggängigen und zudem nicht allzu breiten Oldtimers sein. Ein Amerikaner beispielsweise würde sowohl Fahrer wie Gegenverkehr ab und zu aufgrund der oft geringen Strassenbreite ins Schwitzen bringen. Ausserdem sind standfeste Bremsen von grösster Wichtigkeit. Unser «Testwagen» ist deshalb der Jaguar SS100 (Abb. 4) von 1937 aus der Sammlung von Christian Jenny. Ein offenes Auto ist für ein naturnahes Fahrerlebnis wie geschaffen. Es ist in unserer Zeit angesichts der einst schwer zu befahrenden, aber heute voll ausgebauten Alpenpässe schwierig, Vaters oder

Grossvaters Erfahrungen zu wiederholen. Aber die Eigenthal-Strecke ist noch an vielen Stellen so wie früher, auch wenn es keine unasphaltierten Stellen mehr gibt.

Als Ziel empfiehlt sich das Hotel-Restaurant Hammer (Abb. 5), das nicht nur mit einer vorzüglichen Küche aufwartet. Zum Verbleiben gibt es sowohl Zimmer mit Bad, mehrere Suiten (Abb. 6), aber auch urige Mansardenzimmer — je nach Budget. Wer sich früh genug anmeldet, kann bestimmt eine Garage im Ort finden. Das Hammer hat auch ein Roadbook mit verschiedenen Touren von 70 bis 400 km zum Erkunden der näheren oder weiteren Umgebung zusammengestellt.

Das Hotel hat ausserdem eine lange Bergrenn-Tradition. Der Vater von

Chefin Juliana Hammer verpflegte in den Sechzigerjahren an günstiger Stelle mit seinem Imbissstand die Zuschauer. Es gab Bratwürste, heisse Suppe, Bier oder «Kafi Träsch», also mit Schnaps. Die auf den Rappen genau geführte Abrechnung zeigt, dass das Wochenende für den Wirt jeweils kein schlechtes Geschäft war. Doch auch schon Grossvater Hammer war ein erfolgreicher Hotelier, der den einstigen «Pilatusblick» 1903 erbaute und zum viel besuchten Hotelbetrieb machte.

Den Erfolg bezeugte der Familienwagen: ein damals sündhaft teurer und exklusiver Pic-Pic. Zwar sind diese goldenen Zeiten der Berghotels längst Vergangenheit, aber der Reiz einer Tour mit dem Jaguar (Abb. 7) ins Eigenthal ist geblieben. ■

Let us bring
a touch of England into your garden



terza natura
gartenjuweliere

Planung und Gestaltung von Gärten

+41 (0)79 / 261 13 46

www.terzanatura.com

garden@terzanatura.com

hotel restaurant

hammer



Auf der alten Berg-Rennstrecke ins Eigenthal:
Your Cat will come back the very next day!



Das Eigenthal im Herzen der Schweiz ist ein wunderbarer Ausgangspunkt für Tagestouren mit Ihrem Jaguar. Entdecken Sie die Tourenbeispiele auf unserer Website: www.hotel-hammer.ch/roadbook und verbinden Sie das Gefühl der Freiheit auf der Strasse mit der wohligen Ruhe in unserem Hause.

Hotel Restaurant Hammer
Würzenrain 11, 6013 Eigenthal, Telefon +41 (0)41 497 52 05
info@hotel-hammer.ch, www.hotel-hammer.ch