

Ein gutes Rennen in Norddeutschland

Am 4./5. November führte der ASC Hamburg im ADAC auf dem Flughafen in Celle-Wietzenbruch seine 2. Hansa-Automobilprüfung mit schönem Erfolg durch.

Die Zahl der gemeldeten Teilnehmer war für diese Jahreszeit beachtlich hoch, obwohl der Veranstalter keine Nachmeldungen angenommen hatte. Damit ist der Beweis erbracht, wie notwendig gerade im Norden die Möglichkeiten für die Ausübung des Rennsports sind. Man denke nur an die vielen begeisterten Sportfahrer aus Berlin.

Der diesjährige Deutsche Rundstreckenmeister hatte über 20 Wagen mitgebracht. Es waren zum Teil sehr gute Nachwuchsfahrer, die alle durch das Vorbild und die Hilfsbereitschaft des Meisters gefördert werden. Die Streckenführung auf dem Flugplatz war gut gewählt. Die zwei Geraden machten den Fahrern in bezug auf die Wahl der Getriebe einiges Kopfzerbrechen, denn der übrige Teil der Strecke war durch Kurven und Schikanen nicht sehr schnell, verlangte aber fahrerisches Können.

Den verantwortlichen Herren der Bundeswehr und besonders dem Flughafenkommandanten, dem Kommandeur des Heeresflieger-Bataillons 11, Oberstleutnant Friedrich, der auch die Schirmherrschaft übernommen hatte, gebührt ein besonderer Dank für das Verständnis und die Großzügigkeit, mit der der Veranstalter unterstützt wurde. Am Samstag war bei herrlichem Sonnenschein bis zum Mittag freies Training, was auch voll genutzt wurde.

Zu aller Trauer ereignete sich im Fahrerlager durch den Leichtsin eines jungen Hamburger Fahrers ein tödlicher Unfall. Der Helfer hatte sich bei einem BMW 700 auf das Heck gesetzt, um mitzufahren. Durch eine Bodenwelle wurde der junge Mann heruntergeschleudert und fiel auf den Beton. Eigentlich wollte ich nicht über diesen Vorfall berichten, aber man sieht bei den Veranstaltungen sehr oft diese Bilder, und jeder Mensch, der solchen Leichtsin bemerkt, sollte da eingreifen.

Aber nun wieder zu schöneren Dingen. Das Training brachte die zu erwartenden schnellen Zei-

ten der Favoriten. Die 700er Klasse war sehr stark mit Steyr-Puch und BMW besetzt. Dieter Nakaten vom MSC Langenfeld hatte den besten Startplatz erobert, aber auch der BMW von Jürgen Lenk stand in der ersten Reihe. Bis 850 ccm war es Otto Linzenburg aus Berlin auf einem sehr schnellen DKW F 11, der aber gegen den stets erfolgreichen Karl-Heinz Scholl auf Abarth natürlich nichts zu bestellen hatte. Auch die Klasse der „Prinzen“ war sehr stark besetzt, leider war Manfred Spieß, der gemeldet hatte, nicht gekommen. Erstaunlich war hier das Mithalten eines Rallye-Kadett, gefahren von Lempio aus Hamburg, Pressebetreuer des ASC. Die wirklich schnellsten der einzelnen Klassen waren nicht immer ermittelt worden, denn es gab einige Nachzügler, die am Schluß trainierten und keine Zeit bekamen. Sie mußten beim Start mit einem hinteren Platz vorliebnehmen.

Die 1300er Klasse war mit Cooper und Glas ebenfalls stark besetzt, aber auch hier waren nicht alle zum Training gekommen. Bei den 1800ern dominierte durch Motorleistung und Können natürlich Herbert Schultze, und bei den „Dicken“ lieferten sich Porsche und BMW harte Duelle.

Bei der Formel V waren Lizenz- und Ausweisfahrer leider getrennt. Die Zahl der Besseren ist einfach zu gering. Genau wie bei den GT- und Spezial-Tourenwagen sind durch die Zusammenlegung der Klassen die Unterschiede zu groß.

Nun zum Rennen selbst. Pünktlich um 8 Uhr startete der Rennleiter, Herr Reinke, bei noch trockener Strecke die ersten Wagen. Es ging über 12 Runden. Trotz einiger Zweifel von Dieter Nakaten hielt der Wagen und gewann, Jürgen Lenk wurde Zweiter. Sein BMW machte einen gesunden Eindruck. Im 2. Rennen bis 850 ccm konnte sich Karl-Heinz Scholl in gewohnter Manier durchsetzen. Am Ende dieses Rennens begann es bereits ein wenig zu regnen. So mußten die Formel-V-Lizenzfahrer (es waren leider nur fünf) auf nasser Straße fahren. „automobilSport“-Mitarbeiter Rainer Braun fuhr auf Beach Car einen Start-Ziel-Sieg heraus. Nach dem Rennen wurden einige der Wagen überprüft, und der als Zweiter platzierte Manfred Berthold wurde mit falschen Ventilledern erwischt. Die Ausweisfahrer lieferten sich dann schon eine Wasserschlacht, und viele Wagen gingen auch prompt „baden“.

Anschließend gingen die GT bis 2000 ccm in die Wasserschlacht. Der Favorit Helmut Kelleners auf dem 911 S von Neuhäus mußte wegen Wasser im Vergaser vorzeitig die Flagge streichen, und der Gewinner hieß Hans-Dieter Weigel aus Frankfurt. Hans-Dieter Dechent war leider nicht angetreten, doch darüber später.

Die TW-Klasse bis 2000 ccm wurde von Walter Struckmann auf einem Schnitzer-BMW gewonnen. Auch in diesem Rennen streikten die Porsche-Wagen, es war ihnen zu naß. Hier war Günther Schwarz nicht angetreten. Die TW über 2000 ccm holte sich Klaus Behmann auf seinem bekannt schnellen Mercedes 300 SE. Daß

die 1800er Klasse von Herbert Schultze gewonnen wurde, unterlag wohl keinem Zweifel. Ein Meister, der immer wieder sein großes Können unter Beweis stellt. Auch Gerhard Bodmer gewann natürlich seine Klasse.

Das Rennen der Spezial-TW war zwar schwach besetzt, aber es entspann sich ein harter Kampf zwischen Harald Wagner auf 911 und Ulrich Schliefer, einem Schüler von Schultze, der mit dessen vorjährigem Siegerwagen, dem Alfa GTA, den Kampf aufnahm. Als Schliefer den Porsche überholte, waren beide zu schnell und gingen in die Wiese, mit dem Unterschied, daß der Porsche etwas schneller auf der Strecke war und somit Sieger wurde. Am Schluß des sehr schönen Renntages zeigte auch der Himmel wieder ein freundliches Gesicht.

Zum Schluß sei aber noch ein etwas früher Punkt, der sich bereits am Samstagabend zu bahnte, erwähnt. Dornier und Schwarz, die schon mehrere Rennen mit einem Wagen in Gruppe 2 und Gruppe 5 gefahren sind, wurden vom Sportkommissar nur für ein Rennen zugelassen. Nach meiner Ansicht hatte der Sportkommissar seine Befugnisse etwas überschritten, denn diese Entscheidung obliegt dem technischen Kommissar und nicht dem Sportkommissar, bevor nicht ein Protest anliegt. Anders allerdings lag es bei dem Start von Hans Dieter Dechent mit seinem Carrera 6. Der Wagen hatte weder eine Zulassung noch einen Wagenpaß, aber auch hier machte sich der Sportkommissar ein, bevor er an der Reihe war. Auf jeden Fall brachte dieses Einmischen sehr viel Aufregung. Dechent zog alle Luffhansaewagen zurück und fuhr heim. Ob das richtig war? Ich verneine es!

Abschließend kann man aber sagen, es war ein gutes Rennen, eine gute Strecke und gute Organisation, es wäre wirklich den Norddeutschen und Berlinern zu gönnen, daß das Rennen ein Meisterschaftslauf wird. HvG

Ergebnisse Seite 20

