

Anfang der 60er Jahre war es für die Jugend ein Meilenstein "mit 18 den Führerschein machen".

Mir ging es da ebenso und im September 1962 war es soweit und ich machte während meiner Lehrzeit zum Außenhandelskaufmann hier in Hamburg den Führerschein.

Im Sommerhalbjahr lebte ich in Travemünde und traf dort wenige Wochen später auf eine Clique von Motorsport-Begeisterten, die sich in der näheren Umgebung an Orientierungsfahrten beteiligten. Das hat mir gut gefallen und ich konnte bald als Co-Pilot mitmachen. Ebenso übte man mit mir das schnelle Autofahren auf der Ideallinie.

Ein eigenes Fahrzeug hatte ich noch nicht und durfte den VW-Käfer (34 PS) meiner Mutter hin und wieder benutzen, der dann bald auch richtig rangenommen wurde.

Im Frühjahr 1964 ging es mit allen Freunden das erste Mal zum Nürburgring, um das 1000-km-Rennen für Sport-Prototypen und GT-Fahrzeuge anzusehen. Am Sonnabend morgens 9.00 Uhr standen wir unter der Breitscheidbrücke – ich hatte noch nie ein Autorennen gesehen – als ein Ferrari Prototyp mit unbändigem Lärm in Sekundenbruchteilen auftauchte, über die Brücke knallte und bergauf (Ex-Mühle) wiederverschwand.

Mir fiel vor Schreck das Brötchen aus dem Mund! Es war einfach irre!

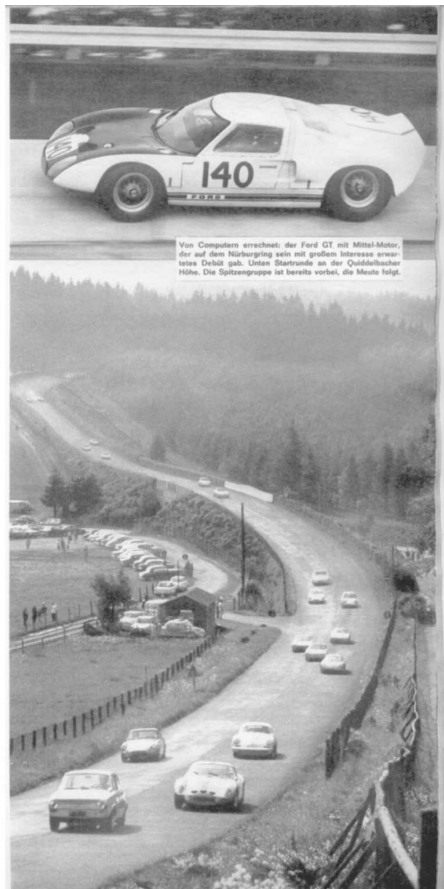
An diesem Rennen nahmen auch 2 Glas 1204 TS teil, die auch eine ganz gute Figur machten, wenn man bedenkt, dass eigentlich nur Sportwagen dabei waren. Gerhard Bodmer (Werksfahrer und erfolgreichster Glas-Pilot) belegte am Ende bei fast 100 Fahrzeugen einen ausgezeichneten 31. Platz in der Gesamtwertung. (Von diesem Rennen habe ich 3 Fotos beigefügt 2x aus dem Autojahr 12 und 1x auto motor und sport – abgebildet das Team Theissen/Hammer).

So ein Auto wollte ich auch haben!



Glas/Bodmer /1 1964

1000km-Rennen Nürburgring 1964



Von Computern errechnet: der Ford GT mit Mittel-Motor, der auf dem Nürburgring sein mit großem Interesse erwartetes Debut gab. Unten: Startrunde an der Quaddelbacher Höhe. Die Spitzengruppe ist bereits vorbei, die Meute folgt.



Rainer Fricke /Andreas Oving 1966



Inzwischen war ich Mitglied im "ASC Hamburg" und fuhr die nächsten 10 Jahre als Co-Pilot "richtige Rallyes" (hießen Mitte der 60er Jahre noch "Zuverlässigkeitsfahrt"), wobei der Höhepunkt die Olympia-Rallye 72 war.

Am 1. Juli 1965 wurde ich Soldat und verpflichtete mich für 2 Jahre zu einem Monatssold von DM 250,-- - immerhin das doppelte meiner Lehrlingsbezüge! Nach meinem 21. Geburtstag erhielt ich aus einem Ausbildungs-Sparvertrag rund 5000 Mark und mit Inzahlungnahme des Käfers, der inzwischen in mein Eigentum übergegangen war, konnte ich mir meinen Traum erfüllen. Einen Glas. Inzwischen gab es den 1304 TS mit "sage und schreibe" 85 (!) PS, Drehzahlmesser, Koni-Stoßdämpfer, Gürtelreifen u.v.m.. - alles serienmäßig. Das Auto hatte soviel Dampf, dass ich "wie auf rohen Eiern" von der Fa. Kok, Glashändler in Lübeck, nach Travemünde fuhr.

Fast zur gleichen Zeit erhielt mein Freund Rainer Fricke auch einen 1304 TS, sogar mit 5-Gang-Getriebe, und so haben wir uns in den folgende Wochen und Monaten gemeinsam ans fahrerische Limit herangetastet. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung gab es damals ja noch nicht auf Landstraßen. Auch wurde ein bißchen getunt: Sportspiegel wie bei den Formel-1-Rennwagen, offene Lufttrichter für die Vergaser, die Hinterachse wurde tiefergelegt (ca. 3cm hohe Alu-Kötze zwischen Achse und Blattfeder).

Durch Empfehlung bekam ich Kontakt mit der Glas-Vertretung "Autohaus Riegel in Trittau" mit dem sehr sportbegeisterten Meister, Herrn Witt, der in jeder Lage und auch immer sonnabends bereit war zu helfen, was auch sehr nötig war – es gab immer etwas zu tun und ich selbst hatte wenig Ahnung vom "Schrauben". Nach zwei Blechschäden, die mir andere zufügten, war ich in einer 90° Linkskurve "um Lichtjahre" zu schnell und machte einen dreifachen, seitlichen Überschlag – Totalschaden der Karosserie. Da die Kaskoversicherung nur einen Zeitwert von DM 5900 anrechnen wollte (das Auto war gerade einmal 10 Monate alt) bestellten wir in Dingolfing eine Rohkarosserie und bauten alle andere Teile – selbst die Frontscheibe war heilgeblieben – um. Die Kosten beliefen sich dann auf fast 7000 Mark, die die Versicherung bezahlte, da sie der Reparatur zugestimmt hatte (ja, das ging damals noch). Durch einen Sportfahrer-Vertrag mit der Hans Glas GmbH bekam ich auf alle Teile 25% Rabatt, die mir die Fa. Riegel gutgeschrieben hatte. Davon besorgten wir später verbesserte Vergaser und größere Einlass-Ventile. Auch die Ansaugkanäle wurden bearbeitet. Das ergab eine Leistungssteigerung von etwa 8-10 PS. Mehr war einfach aus Geldmangel nicht möglich. Es gab auch ein striktes Werbeverbot im Motorsport, so dass man von außen keinerlei Unterstützung hatte. Trotzdem nahm ich im Jahr 1966/67 mit großem Spaß an einigen Autorennen teil, ohne auch nur eine Siegchance zu haben. Selbst Rennreifen waren im Budget nicht drin!



Andreas Oving

Travering, Bad Oldesloe
1966



Andreas Oving - Start-Nr. 403
Flugplatzrennen Wunstorf



2. ADAC-Hansa-Automobilprüfung 1967
(Flugplatzrennen Celle)
Mit Werbung für die Sportabzeichen des ADAC, AFD und DMV



2. ADAC-Hansa-Automobilprüfung 1967
(Flugplatzrennen Celle)
Mit Werbung für die Sportabzeichen des ADAC, AFD und DMV



Der Enthusiasmus für den 1304 TS war so groß, dass auch folgende technische Probleme die Liebe zu diesem Auto nicht trübten:

Auf einer Fahrt von Bielefeld (ich machte dort gerade einen Lehrgang der Bundeswehr) zum Nürburgring, wo der ADAC Hansa ein Rennen veranstaltete, gab es ständig Motoraussetzer und ich steuerte etwa in der Gegend von Wuppertal ein Tankstelle an. Diese Leute waren sehr hilfsbereit und schraubten 2 Stunden lang an den Vergasern herum, ohne wirklich den Fehler beheben zu können. Irgendwie schaffte ich es den Nürburgring zu erreichen. Dort erzählte ich Jürgen Dassow, einem erfahrenen Co-Piloten aus dem ASC Hamburg von dem Problem. Der wusste sofort Abhilfe mit einer Rolle Klebeband. Die Zündkabel waren aus der Halterung auf den Zylinderkopf gerutscht und unterseitig (konnte man nicht erkennen) verschmurgelt, so dass der Zündfunke die Kerzen nicht mehr erreichte.

Klebeband war noch einmal eine große Hilfe: Auf einer nächtlichen Rückfahrt zur Bundeswehr ging auf einmal die Wassertemperatur hoch. In diesem Auto beobachtete man ständig alle Bordinstrumente – irgendwie konnte immer etwas passieren!

Die Gummiklötze der Motoraufhängung waren mit der Zeit etwas weich geworden, wodurch der Motorblock sich gesenkt hatte und das Antriebsrad der Lichtmaschine den darunterliegenden Wasserschlauch aufschlitzte. Irgendwie musste ich mir "in der Wildnis" selbst helfen. Also Kaugummi in den Schlitz, Klebeband drumrum und einen kleinen Holzklötzchen zwischen Motorblock und Schlauch, so war ein Abstand gewährleistet. Ob und wo ich Ersatzwasser herbekam, erinnere ich nicht mehr.

Wiederum auf einer nächtlichen Fahrt war auf einmal der Öldruck weg. Inzwischen kannte ich mich ein bißchen aus. Ich schraubte den Zylinderkopfdeckel und die Ölsteigeleitung ab (gottseidank stand ich unter einer Straßenlaterne) – das kleine Sieb hätte ja verdreckt sein können (hatte ich auch schon einmal), aber daran lag es nicht. Ein Lastwagenfahrer schleppte mein Fahrzeug ab bis vor das Kasernentor in Heide (Dithmarschen). Später in der dortigen Glas-Werkstatt stellte sich heraus, dass das Ölabsaugrohr in der Ölwanne abgebrochen war.

Einen Kipphebelbruch (4 Stück) hatte ich natürlich auch zwischendurch. Da half auch nur Abschleppen in die Werkstatt.

Im März 1968 heiratete ich und trennte mich dann bald von meinem 1304 TS. Er hatte inzwischen 48000km auf dem Buckel und weitere kostspielige Reparaturen (Kupplung?) waren absehbar.

Ich gab ihn in Zahlung bei der Firma Fiat Brandt in Lübeck und kaufte einen Fiat 850 special. Über den weiteren Verbleib ist mir nichts bekannt.

Die Fahrzeuge 1204 und 1304 TS waren in der Klasse bis 1300ccm in den Jahren 1964 bis 1967 im Rallye- und Rennsport fast unschlagbar. Teilweise wurden bis 30 Glas an den Start gebracht und es wurden auch viele Gesamtsieger errungen. Sie waren das Topsportgerät der weniger betuchten Sportfahrer. Im Rallyesport wurden sie abgelöst vom NSU 1000 TTS. Auf der Rundstrecke vom Alfa Romeo GTV und Mini Cooper S.

Andreas Oving