



Bei der Rallye Hanseatic:

Fahrer und Franzer wurden echt gefordert

43 von 109 Teams überstanden die 28-Stunden-Strapazen

„Es war eine harte, aber recht gut organisierte Rallye. Fahrer und Franzer wurden echt gefordert. Es hat uns trotzdem viel Spaß gemacht.“ So lautete das Urteil der Teilnehmer, als sie sichtlich abgekämpft nach der 28stündigen Kurverei morgens am Ziel der Rallye Hanseatic vor dem schmunzenden ESSO-MOTOR-Hotel in der City-Nord einrollten. Nach zwei langen Nächten waren von den 109 in fünf Orten gestarteten Teams nur noch 43 übriggeblieben. Die meisten Ausfälle gab es durch Zeitüberschreitung. Bei nur 30 Minuten Karenz in jeder der drei Etappen mußten die Fahrer schon mächtig auf das Gaspedal treten und die Co-Piloten durften sich kaum einen „Verfranzer“ leisten.

Das Rallyeleitungs-Team Köhn-Jensen-von Kaufmann servierte den Fahrern eine ausgefeilte Strecke über kleinste Nebenstraßen und Landwege in Niedersachsen und Schleswig-Holstein. In der ersten Nacht gab es nach der „bequemen“ Anfahrt nach Diepholz plötzlich Glatteis und Nebel. Der tückischen Glätte fiel auch eine Sprintprüfung bei Lüneburg zum Opfer.

Als im Etappenziel Hamburg in der Neuen Rabenstraße nach der Zwangspause die Zwischenergebnisse am ADAC-Bus ausgehängt wurden, war bereits zu erkennen, daß die Entscheidung auf der Rallyestrecke fallen wird.

Die beiden Etappen Hamburg-Hohn und Hohn-Hamburg brachten das Fahrerfeld durcheinander. Die Teams kämpften gegen den Uhrzeiger und die wohl mehr als 2000 Kurven. Bei den vielen kurzen Zeitabschnitten „regnete“ es Strafminuten. Der Himmel sparte übrigens mit dem Regen auch die ganze Nacht nicht. Dadurch waren die lehmverschmierten Holsteiner Landwege so glatt wie eine Antischleuderbahn.

Bei einem Rennen auf dem Flugplatz Hohn konnten die Fahrer einmal so richtig voll aufdrehen. Durch hohe Wasserfontänen brausten sie im gleißenden Scheinwerferlicht über den schnellen Rundkurs. Die herausgefahrenen Zeiten waren aber für die Wertung kaum von Bedeutung.

In der Mammut-Organisation des ASC Hamburg klappte die bewährte Regie großartig. Es gab bei der Besetzung der 120 Kontrollen keine Panne. Die Vorwagen Eger und Paulsen mußten sich böse abrackern. Auch die „namenlosen“ Helfer standen eisern auf Posten, obwohl sie alle zwei Nächte lang fast ebenso gefordert wurden, wie die Teilnehmer selbst.

Zu dem beachtlichen Nennungsergebnis (111 Fahrzeuge) und dem sportlichen Erfolg kann man dem Veranstalter nur gratulieren. Bei der Siegerehrung „bogen“ sich die Tische förmlich von den vielen Gold- und Silberpokalen. Vielleicht schon fast des „Guten“ zuviel!

AMD
Ergebnisse nächste Seite



Die strahlenden Gesamtsieger Hans Hentschel (Bad Olésloe) und Kord-Peter Schuld (Boltersen) mußten extra für das Fernsehen und die Pressefotografen die Siegerehrung im Freien „vorweg“ improvisieren. G. F. C. Lempio als Gratulant des ASC Hamburg.

Zwischen Start + Ziel

Auf Initiative der Gausportabteilung soll am 15./16. August mit Unterstützung des DAVC eine Schnauferl-Rallye von Hamburg in die idyllische Inselstadt Ratzeburg rollen. Alte Autos, von Liebhabern besonders geschätzt und deshalb auch erstaunlich teuer, sind jetzt von der internationalen Dachorganisation FIVA der nationalen Oldtimer-Clubs in vier Kategorien eingestuft worden.

Fahrzeuge, die vor dem Jahre 1905 gebaut wurden, fallen in die Klasse A unter der historischen Bezeichnung „Ancêtres“ (Vorfahren). Als „Veteranen“ gelten in der Klasse B Fahrzeuge der Baujahre 1905 bis 1918. Für Jahrgänge 1919 bis 1930 gilt die britische, symbolische Bezeichnung „Vintage“ (Weinlese!), und die Klasse D für Fahrzeuge der Baujahre 1931 bis 1940 mit der Bezeichnung „Classique“.

Um wenigstens in die jüngste Klasse der „Oldtimer“ eingestuft zu werden, muß also so ein Vehikel mindestens 30 Jahre auf dem „Buckel“ haben.

Unser schneller Vize-Rundstreckenmeister Harald Menzel aus Dannenberg hat ein unerwartetes „Geschenk“ bekommen: die Turiner Automobilwerke stellten ihm einen rennfertigen Fiat-Spezial 850 mit einer 70-PS-Maschine (Gruppe 2) zur Verfügung. Neben seiner FORD-Verpflichtung für die Deutsche Rundstreckenmeisterschaft auf einem 1300er Escort TC kann Harald nun auch in dieser Saison mit dem Fiatwagen Langstreckenrennen fahren. Beim 24- und 36-Stunden-Rennen will er mächtig „mitmischen“.

Das hat es bisher bei einer deutschen Rallye noch nie gegeben: durch eine regelrechte „Revolution“ der Teilnehmer wurde der dritte Lauf zur Deutschen Rallyemeisterschaft glatt verhindert. Der Veranstalter dieser AvD-RWAC-Rallye Nordrhein-Westfalen hatte in den letzten Jahren schon immer keine glückliche Hand bei der Organisation. Trotzdem wurde sie von der ONS immer wieder als Meisterschaftslauf nominiert.

Die ONS kündigte an, sie wolle „hart durchgreifen“ gegen die Rallyefahrer-APO und auch gegen die Organisatoren. Durch diesen Fahrer-Boycott mit sehr unerfreulichen Szenen und Beschimpfereien war für die angereisten 90 Teilnehmer dieser dritte Meisterschaftslauf schon zu Ende, bevor er überhaupt begonnen hatte.

Unser Gau hat übrigens jetzt einen schnellen Schatzmeister bekommen. Manfred Matthiesen (31) — Bankkaufmann, verheiratet, zweijähriger Sohn Sven — war 1966 zusammen mit Bernhard Werner Norddeutscher Automobilmeister und ist Träger des Goldenen ADAC-Motorsportabzeichens. Nachdem er 1967 und 1968 daran „Geschmack“ gefunden hat, will er vielleicht auch in diesem Jahr beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring zusammen mit unserem Wagenreferenten Gerd Wachter auf einem BMW starten. Amadeus