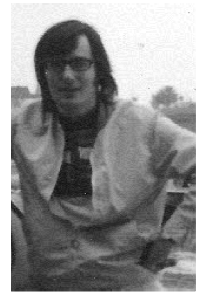


Rallyesport damals – meine Anfänge

Orientierungsfahrten, B1-Clubrallye (später R35/70)

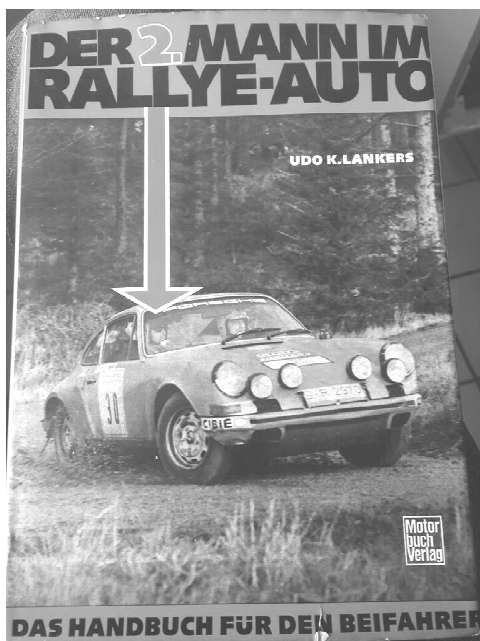
Mitte der 1960er Jahre wurde Motorsport in der Bundesrepublik von der ONS (Oberste Nationale Sportkommission) geregelt (Vorgänger des DMSB). Man unterschied Lizenzfahrer (Fortgeschrittene) und Ausweisfahrer (Anfänger). Die Rallyes waren 13.000 Km (Tour d'Europe) bis 400 Km lang (Ausweisfahrer).



Rolf Blaschke

Orientierungsfahrten waren die Lösung unterhalb der Ausweisfahrer. Man benötigte in den Anfangsjahren keinerlei Lizenz und auch der Wagen war fast frei von reglementierenden Bestimmungen.

Ich entdeckte bei einem Besuch das Buch von Udo K. Lankers im Bücherregal meines Scheidungsvaters, der nach Aussagen meiner Mutter ein ziemlicher Arsch gewesen ist... Aber er war erklärter Rallye-Fan, fuhr einen Opel Commodore - schenkte mir dieses „Handbuch für Beifahrer“ – und hatte mich damit automatisch gefangen. Zweifel an der Sichtweise meiner Mutter... Leider wohnte er in Düsseldorf und ich bei Hamburg.



Wir schreiben das Jahr **1970**. Ich war damals 20 Jahre jung und hatte gerade ein Studium in Braunschweig begonnen, welches sich in der Folgezeit durch intensive Studien der Rallye-Matiere „leicht“ verzögerte.

Bücher wie dieses hatten in Deutschland - lange vor der Walter Röhl Zeit – eine gewisse Rallye-Euphorie geweckt, die durch „sportliche“ Alltagsautos wie z.B. Rallye-Kadett 1100 zusätzlich entflamte. Die Opel-Modelle – aber auch die von Ford - erhielten „sportliche“ Geschwister, die sich durch Rallyestreifen, mattschwarze Hauben und Zusatzinstrumente unterschieden.

In Deutschland war alles Orientierung

Das Buch von Udo Lankers ist irgendwann Mitte der 1960er Jahre erschienen und ist kennzeichnend für die damalige Misere im deutschen Rallyesport. Es beschäftigt sich nämlich ausführlich mit Orientierung ohne speziell für „Orientierungsfahrten“ geschrieben zu sein.

Tatsächlich spielt selbst bei Läufen zur Deutschen Rallye Meisterschaft „Orientierung“ noch eine wesentliche Rolle. Die Streckenführung bleibt „geheim“, die Aufgabenstellung trickreich – und ohne guten „Franzer“ hat der auch der schnellste Fahrer mit dem besten Wagen keine Chance.

Zu der Zeit (1965) kamen überall in Europa „Sonderprüfungen“ in Mode. Die Fahrer wollten schnell fahren und auch die Werke konnten es sich nicht leisten, von der Tagesform eines Beifahrers abhängig zu sein. Ausländer-Starts in Deutschland waren deshalb die große Ausnahme.

Deutschland blieb Ori-Land.

1965 war nur die Rallye München-Wien-Budapest in der Europa-Meisterschaft vertreten – und die ist nur nominell eine deutsche....



1972 – mein Anfang

Als ich ein weiteres Stück Rallye-Literatur in die Finger bekam, war es um mich geschehen.

Ich beschloss, dass ich Rallyebeifahrer werden wollte. Aber – damals wie heute – stellte sich die Frage: „**Mit wem????**“

So musste mein Stiefvater Bodo herhalten, der leider überhaupt kein Rallye-Feeling hatte, aber über eine gewaltige Leidenschaft verfügte und schon meine vorherigen Rock'n Roll-Band Abenteuer (kein Führerschein) nach Kräften logistisch mit dem Opel-Kombi unterstützt hatte.

Meine erste „Rallye“ wurde zum peinlichen Fiasko. Ich hatte von einer Veranstaltung gehört, die demnächst in Braunschweig (Studienort) laufen sollte. Diese, beschloss ich, sollte es werden.

Aber Bodo erinnerte mich daran, dass am Tag vorher (Samstag) eine größere Familienfeier unsere Anwesenheit in Tostedt (Nähe Hamburg) zwingend erfordern würde.

In meinem jugendlichen Leichtsinn erschien mir dieses Argument reichlich kleinkariert. Die Rallye war schließlich für Sonntag angesagt, und zwischen Tostedt und Braunschweig lagen knapp 2 Autostunden.... Wenn man um 7:00 Uhr in Braunschweig zur Abnahme antreten sollte, wäre also eine Abfahrt in Tostedt so gegen 5:00 in der Frühe angebracht.

Bodo verneinte diese Schwachsinn-Planung rigoros, wurde aber durch pausenlose Wiederholung des Bittgesuchs letztlich schwach und schwächer und stimmte am Ende zu, unter der Voraussetzung, dass ich ihn (nach knapp 3 Stunden Ohnmachtsschlaf) wecken würde und dass ich den Opel Rekord Caravan 1700S nach Braunschweig pilotieren würde. Dem stimmte ich freudig zu.

Die Feier wurde wie erwartet feuchtfröhlich (wir hatten einen Spirituosen-Großhandel) und als ich zu Bett ging war Bodo noch heftig mittendrin. Immerhin hatte ich aber wenig getrunken und ein paar Stunden geschlafen, als der grässliche Wecker rangelte. Bodo zu wecken war deutlich schwieriger, aber er gab eindeutige Lebenszeichen. Ich holte derweil den Opel aus der Garage und harrete freudig erregt auf meinen Stiefvater.

Der kam kurz nach 5:00 Uhr auch – und war aus Zeitmangel schlicht und einfach in den dunklen Anzug vom Vorabend gestiegen!
Mit verschlug es glatt die Sprache...

Aber vorsichtshalber versagte ich mir jegliche Kritik, die das Unternehmen in letzter Minute gefährden konnte. Bodo klappte den Liegesitz zurück und setzte die unterbrochene Nachtruhe schnarchend fort.

Ich fuhr also völlig unbeobachtet in Rekordzeit gen Braunschweig und dabei kamen mir doch Zweifel, ob der Zweizentnermann im schwarzen Zwirn, kombiniert mit einem völlig serienmäßigen Opel und meinem rein theoretischen Bücherwissen die richtige, erfolgversprechende Kombination wären.

Diese Überlegungen bekamen reichlich neue Nahrung als wir die Startlokalität erreichten. Ein Gewimmel von 140 bunten Autos mit dicken Zusatzscheinwerfern und durchweg sportiv gekleideten Fahrern schluckte unseren grünen Kombi und nur irri-

tierte Seitenblicke verriet, dass wir irgendwie nicht ins Bild passten.

Aber alle waren sehr freundlich – vielleicht gerade wegen des Party-Outfits meines Chauffeurs – und wir erledigten die Abnahmen ohne irgendwelche Probleme. Dann kam die Sonne raus und Bodo legte wenigstens das schwarze Jackett ab.

Überhaupt schien er nun ein gewisses Interesse an der Sache gefunden zu haben.

Er bestand darauf den Opel voll zu tanken und kontrollierte Öl, Wasser und Luftdruck...

Ich war voll damit beschäftigt, meine Beifahrer-Utensilien (Kartenbrett, Karten verschiedener Maßstäbe, Stifte, Klarsichtfolien, Lupe, Uhren...) auf der Beifahrerseite zu verstauen... Dann versuchte ich, die Veranstalterunterlagen zu verstehen...



Wir waren nicht der einzige Kombi im Fahrerlager. Es gab noch ein paar VW 1500 Variant.

ART DER VERANSTALTUNG

Es handelte sich nominell um eine Orientierungsfahrt. Das bedeutete damals:

- 120 Km Streckenlänge Gesamt
- max. 40er Schnitt (Behördenauflage)
- 3 ZKs (mindestens, Standorte bekannt)

- Keine WPs (normalerweise)
- Geheime Streckenführung
- besetzte SKs (Kontrolle Einhaltung Strecke)
- Fahrtaufgaben erst am Start (oder an ZKs)

Als wir zum Start rollten, hatte ich den ersten Fehler bereits gemacht.

Die Fahrtaufgaben erhielt man damals erst am Start. So war es auch bei dieser **BATC-Fahrt 1972**

Die Beifahrer erhielten einer nach dem anderen einen Briefumschlag ins Auto gereicht, starteten und hielten nach 200-400 Meter wieder an. Die Beifahrer mussten nämlich, die Fahrtaufgaben erstmal verstehen und dann in die richtige Karte übertragen (Strichskizze auf weißem Papier).

Da standen dann 5-6 Rallyewagen an der Seite und es geschah – nichts. – Schien mir...

In Wahrheit passierte jede Menge. Ein paar pfiifige Co-Piloten mit höheren Startnummern versuchten nämlich, durchs Seitenfenster der Arbeiter so viel Vorab-Infos zu erhaschen, wie möglich. Die Beifahrer im Wagen dagegen arbeiteten möglichst „verdeckt“...

Ich hatte nichts davon bemerkt.

Ich war im Grunde genommen völlig fertig mit den Nerven, und als der Startsprecher (!!!) mich überraschend fragte für welchen Club wir fahren, stotterte ich „MTV Tostedt“ – was korrekt war, aber „Männer Turn Verein“ bedeutete und nichts mit Motorsport zu tun hatte, sondern mit Fußball.

Dann nahm ich mit zittrigen Fingern Bordkarte und Umschlag entgegen – und wir fuhren los. Meine erste „Rallye“ hatte begonnen...

Blöderweise übersah ich leider die Nummerierung der Fahraufträge und als wir uns mit leicht flauem Gefühl in die ersten Feldwege warfen („...hoffentlich hält er das aus, der Familien Opel“)...



...da hatten wir bereits reichlich SKs (Stempelkontrollen) ausgelassen. Und die Orientierung hatte ich auch längst verloren. Wie kommen wir jetzt zur verdammten ZK1? Nach einigem Suchen finden wir sie. Allerdings kommen wir aus der falschen Richtung!



Ich beginne zu ahnen, dass unser Strafpunkte Konto jetzt schon gigantische Ausmaße hat. Keine Zeit für Vergangenheitsbewältigung. Mit dem ZK-Stempel beginnt die Sollzeit für den nächsten Abschnitt gnadenlos zu laufen, was nahezu nahtlos zur nächsten Panne führte.

Wieder die falsche Reihenfolge, die dazu führte, dass unser hellgrüner Opel Caravan zügig auf die BAB-Auffahrt Braunschweig West einbog als ich – fast zu spät - meinen Fehler bemerkte.

Dort befindet sich zum Glück die Station der Autobahnpolizei über deren „Hof“ sich der einzige – allerdings mit Pylonen abgesperrte – Ausweg bot.

Beifahrer raus, Pylonen weg, Opel durch – Pylone wieder hin. Und das Ganze nochmal.

Dann auf die BAB-Ausfahrt – gerettet.

Uniformierte am Fenster, entschuldigendes Winken, kopfschüttelnde Reaktion der Gesetzeshüter.

Nun hatte ich aber alle Anfängerfehler erledigt.

Und auch Bodo erlebte seine Lerneffekte.

Als ein knallroter Fiat 124 S auf einem Feldweg auf uns auflief und die nahende Landstraße kaum erwarten konnte, beschleunigte Bodo den Opel in einer Art, die dieser vorher nie erlebt hatte...

Umsonst. Das italienische Gerät rührte lässig an uns vorbei, war nach ein paar Minuten in nächsten Feldweg auf Nimmerwiedersehen verschwunden und mein Stiefvater revidierte seine Stammtisch-Vorurteile eiligst.

Das setzte sich fort als wir die erste „Sonderprüfung“ – ein Verkehrsübungsplatz des ADAC – erreichten und Gelegenheit fanden, einen Blick auf die Konkurrenz zu werfen, die sich driftend und handbremskehrend bemühten, die Sollzeit zu schaffen... „Man müsse einfach zügig fahren“, erklärte mein Kutscher und erlebte kurz darauf sein persönliches Waterloo...

Die „Verrückten“ waren klar besser (schneller). Auf unser Gesamtergebnis hatte dies jedoch keinen Einfluss.

Auch spätere Stars begannen klein: Holger Bohne



Startnummern: Zettel an der hinteren Seitenscheibe

Unser Ergebnis

		Höfermann, Fred	Bienrode						
116	48	Freiberg, Helmut Passeier, Klaus	Grußendorf Grußendorf	61	20	0,59	0,58	82,17	
117	124	Wange, Thomas Reichelt, Rainer	Lamme Braunschweig	41	40	0,56	1,10	82,66	
118	55	Brase, Jochen Behme, Günther	SZ-Lobmachersa. SZ-Bad	33	50	0,65	0,69	84,34	
119	126	Brückmann, Sibylle Brückmann, Klaus	Braunschweig Braunschweig	59	25	0,32	0,69	85,01	
120	51	Schwindling, Gert Jessen, Harald	Braunschweig Hondelage	40	45	0,26	0,62	85,88	
121	127	Brenk, Rosemarie Brenk, Alfred	Vienenburg Vienenburg	47	45	0,34	0,76	93,10	
122	81	Proske, Bodo Blaschke, Rolf	Tostedt Bienrode	32	70	0,51	0,69	103,20	
123	1	Schmidt, Achim Degner, Thomas	Braunschweig Braunschweig	11	65	1,18	30,00	107,18	
124	121	Baxmann, Harry Kroll, Adolf	Neudorf/Platend. Neudorf/Platend.	80	80	0,57	1,82	162,39	
125	82	Gastmann, Walter Tuitje, Henning	Bündheim Oker	138	170	0,35	90,0	398,35	
N.i.W.	131	Schmidt, Jürgen Senne, Reinhard	Hannover Hannover			0,33	0,82		

Aber nicht letzter !

Mär 1972 / Opel Rekord 1700 S Caravan, "MTV Tostedt"

70 SK-Fehler – das ist fast Spitze – von hinten.

Ich habe nahezu alles verbaselt, was möglich war.

Zum Glück war ich nicht besonders frustriert, wusste ich doch, was alles falsch gelaufen war.

Mit 0 SK-Fehlern:

7 Teams in Klasse A (von 11)

27 Teams in Klasse B (von 126)

Rallyeleiter: Wilfried Herget

Die **BATC-Fahrt von 1972** war die Ausnahme und entsprach möglicherweise nicht komplett den ONS-Bestimmungen oder die Genehmigung beruhte auf sehr guten Kontakten zu den Herren in Frankfurt/M.

Auf jeden Fall gab es bis dahin nur vereinzelt Orientierungsfahrten mit „Wertungsprüfungen“ (WP).

Stattdessen genehmigten die amtlichen Behörden eine Durchführung auf öffentlichen Straßen und Wegen – aber mit einer max. Durchschnittsgeschwindigkeit von nur **40 Km/h**. - Keine Raserei... !!!!

Die Rallyeleiter mussten das akzeptieren, hatte aber natürlich Motorsport als Ziel. Wenn man keine WPs durchführen darf und stattdessen den 40er Schnitt einhalten muss, wird's aber keine richtige Rallye.

Also verfiel man auf das Ding mit den Fahrtaufgaben erst am Start, man stellte Orientierungs-Fallen (z.B. Parallelweg...), man setzte möglichst viel besetzte Kontrollen ein und holte die miesesten Klamottenwege raus. Das hebt den Schnitt...

Dass die meisten Oris nachts liefen (Samstag / Sonntag) tat ein Übriges.

Rechenbeispiel:

20 km bis zur ZK = 30 Min Fahrzeit = 40 km/h

Aufgaben-Übertragen

5 Min. Standzeit (Aufgaben) = **48 Km/h Schnitt**

besetzte Kontrollen

10 Kontrollen, je 30 Sek. Zeitverlust d. Anhalten und neu Beschleunigen = 5 Min = **60 Km/h Schnitt**.

Orientierungsprobleme

Einmal Verfahren, zurück und nochmal = 3 Minuten Zeitverlust ca. = **71 km/h Schnitt**

schlechte Wege

Teilweise führten bis zu 70% der Strecke über Feld- und Waldwege miesester Qualität. Hier entschied sich die Rallye. Es musste geblasen werden was das Zeug hielt.

Die Gesamtsieger der BATC-Fahrt 1972

D.Kirchhoff /G.Kirchhoff kassierten mit ihrem **BMW 2002 tii (130 PS)** immerhin **3 Minuten**.

Orientierungsfahrten

Beispiel Rallye Vorderpfalz

„1965 kam ein neuer Fahrleiter namens Gert Raschig und führte die Orientierungsfahrt auf einen neuen Höhepunkt, so dass von 144 Gestarteten nur 77 den Weg ins Ziel fanden.“

(aus dem Clubarchiv)

RALLYE-ENTWICKLER

Deutscher Rallyesport

Es ist eine merkwürdige Situation in der sich der deutsche Rallyesport seit Mitte der 1960er Jahre befindet. Mit Günther Klass hat 1966 letztmals ein Deutscher die Rallye-Europameister gewonnen.

Während die Skandinavier bereits international dominieren, wird in der Deutschen Meisterschaft noch heftig orientiert – und protestiert.

Aber immer mehr prominente deutsche Rallyefahrer (meist Beifahrer) organisierten inzwischen Rallyes für den eigenen Club und setzten sich über Bestimmungen hinweg oder interpretierten sie neu...



Dann ergriff **Hans Schwägerl** (Marktredwitz) die Gunst der Stunde. Eine internationale Rallye im Rahmenprogramm der Olympischen Spiele 1972 – da sollten sich doch Amtsstuben von allein öffnen und Genehmigungsstempel prasseln lassen...?

Schwägerl – Weinhändler u. Hotelier schaffte es ADAC u. AvD unter einen Hut zu bringen. Auch Politik und Industrie spielten mit.

Sportkameraden wie Raschig, Biebinger, Mehmel, Herget u.v.a. organisierten vor Ort, beschafften WPs und insgesamt 5.000 Helfer.

Sieben Bundesländer zwischen Kiel (Segeln) u. München, 17 Regierungsbezirke, 87 Landkreise und 900 Ortschaften wurden berührt, 45 000 km zur Streckenplanung abgefahren,

«Eine Veranstaltung dieser Dimension hatte es bis dahin in Deutschland nie gegeben – und wird's auch nie mehr geben»

Die **Olympia Rallye 1972**

hat die deutsche Rallyeszene nachhaltig beeinflusst. Erstmals entscheiden **60 abgesperrte Sonderprüfungen** über Sieg auf den 3.400 Gesamtkilometern. 407 Nennungen gingen ein, 347 davon wurden akzeptiert.

Ab 1973 bekam deutscher Rallyesport langsam internationales Niveau.



2. Versuch

KARLCHEN 1



Ein neuer Versuch mit Bodo war von vornherein nicht geplant. Eine andere Lösung musste her.

Da ich in meinem Semester trotz intensivster Bemühungen keine Resonanz fand, wick ich auf die Nachbarfakultät aus. Maschinenbauer hatten ja schon vom Studium her die bessere Beziehung zum Motorsport.

1972 Er hieß Bernd Kepp, war trinkfest und hatte von Rallye überhaupt keine Ahnung. Schlimmer - er hatte auch keinen Wagen.

Also warf ich alle Bedenken über Bord und erklärte mich bereit, ihn auf meinem 1300er Käfer fahren zu lassen. Offenkundig hatte er dies als Aufforderung zum VW-Haltbarkeitstest verstanden.

Nachdem er durch den 2. Graben gerödelte war ließ meine Konzentration doch erheblich nach.

Die in der Folge ausgelassenen SKs bestärkten meine Zweifel ob der Platz rechts wirklich für mich richtig wäre. Dies war das vorläufige

Ende meiner „Beifahrer-Karriere“

Keine Ahnung, warum wir auf dem Dach sitzen. Aber es hielt es aus...



1973

KARLCHEN 2

Leider war Karlchen 1 plötzlich und unerwartet nicht mehr zu retten, da TÜV-relevante Mängel unübersehbar waren.

Karlchen 2 sorgte für weitere Mobilität.

Mein Studium war indessen weiter vorangeschritten und mit dem Erreichen des Vorexamens (trotz einmaligem Prüfungsboykotts) bestand nun kein zeitlicher Druck mehr.

Das war das Signal, sich intensiver mit den angenehmeren Seiten des Studentenlebens zu beschäftigen. Wir entwickelten in unserer kärglichen (billigen) Dachgeschoss-WG (mit Kohleheizung im 4. Stockwerk) eine ausgeprägte Party-Szene, leisteten unseren Beitrag zur anstehenden Weltrevolution in endlosen, lustvollen Diskussionsrunden mit reichlich „Amselfelder“ Rotwein....

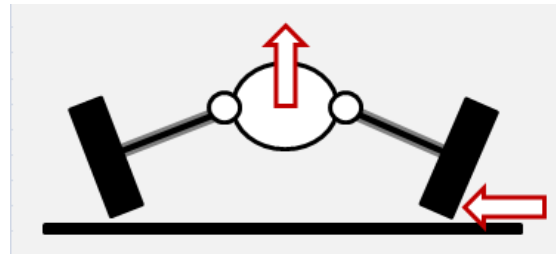
Dazwischen fand ich noch Zeit, meine Fertigkeiten im Umgang mit Rallyekäfern auf den Feldwegen der Umgebung zu komplettieren. Dies geschah vorzugsweise nachts („Amselfelder“ erhöht die Risikobereitschaft...).

Nur einen Beifahrer hatte ich noch immer nicht. Aber Karlchen glänzte bereits mit einer spontan aufgetragenen Sprühdosen-Rallyestreifen.

Andrea (erstes Mädels v. links) interessierte sich fürs Rallyefahren. Ich war nicht ganz frei von Vorurteilen und ich beschloss, zu prüfen, ob sie das auch vertragen. Ab auf die Trainingspiste.

Leider hatte der zuständige Landwirt einen verstopften Graben ausgehoben und den Aushub am Straßenrand gelagert. Als ich die Kurve vorschriftsmäßig mit heraus hängendem Heck in Angriff nahm, vervollständigten sich meine Kenntnisse in Fahrphysik abrupt.

Driftendes Rad trifft stinkenden Aushub, wird schlagartig abgebremst und die steif angeflanschte Antriebswelle hebt das Getriebe hoch... **Rolle !!!!!!!**



ARCHIV



1973 - 1975

Nach dieser Blamage erster Güteklasse, die mit einer Seitenlage von Karlchen 2 und Beulen ringsum endete, war ich eigentlich darauf gefasst, dass Andrea mir die rote Karte zeigen würde.

Weit gefehlt. Sie war eine Müllers-Tochter und das schleppen schwerer Säcke gewohnt. Gemeinsam stellten wir Karlchen 2 wieder auf die Beine.

Karlchen 3

Dann fragte sie „...wie's denn nun weiter ginge“ und meinte eindeutig das Rallyefahren. Donnerwetter.

Karl 2 war doch erheblich angeschlagen. Dies war eindeutig nicht am Straßenrand zu erledigen. Aber Glück im Unglück – ich erwischte einen Nebenjob und vom ersten Gehalt wurde wieder ein roter 1300er erstanden. Es gab damals massenhaft Käfer.



Lerneffekt, knappe Kasse

Wie man auf dem optimistischen Foto klar erkennen kann, hatte Karlchen 3 auch technisch eine Aufwertung erfahren.

Die Scheinwerferchen waren im Kaufpreis enthalten, aber die Spritzlappen vorne waren meinem energischen Studium der Fachpresse und einem Modetrend geschuldet.

Die Werks-BMW, die Toyotas und diverse andere Marken hatten Anfang der 1970er solche Lappen vorne (gegen hochspitzenden Dreck...).



Gert Hack Leistungssteigerung am VW Käfer

Dieses Büchlein erwarb und studierte ich voller Leidenschaft, aber es blieb beim Entfernen der Siebe aus den beiden Auspuff-Endrohren (+2-3 PS). Kohle war knapp.

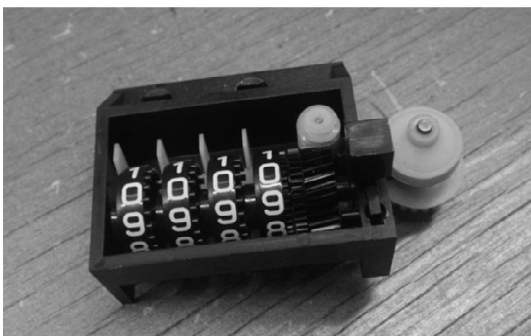
Halda-Imitat

Ich hatte auf meinen beiden ersten Rallyes eines schmerzlich erfahren: Du musst wissen, wann Du abbiegen sollst. Die Gegner hatten Twin- oder Tripmaster von Halda mit 10m Genauigkeit. – Uner-schwinglich.

Der Käfer-Tacho hatte noch nicht einmal eine 100-Meter-Anzeige (Tageskilometer).

Ich bastelte also an einem Behelfs-Tripmaster.

Dabei half es mir, dass man damals noch Musik mit dem Tonbandgerät aufnahm. Um die richtige Stelle des Bandes zu finden, hatten diese Geräte Zählwerke, die man mit einem Knopfdruck auf „0,0“ stellen konnte- und sie begannen von neuem zu zählen.



Das Teil fand ich im Ersatzteilhandel
Blieb die Frage nach dem Antrieb zu klären.

Da wiederum half mir das reichliche Angebot auf den Schrottplätzen. Einen Käfer-Tacho gab's für einen geringen Studenten-Obolus und – großes Glück – es stellte sich beim Zerlegen heraus, dass er hinter dem Getriebe einen Mitnehmer besaß, der die Kilometer-anzeige drehte. Er lief also mit 100 m Genauigkeit. Der Tacho zeigte es nur nicht.

Immerhin.

Eine flexible Welle zwischen Mitnehmer und Ton-bandzählwerk, ein Gehäuse aus Balsaholz, schwarz lackiert – fertig war der Behelfs-Tripmaster, den man auf „0,0“ stellen konnte.

Da die 100m-Anzeige sich kontinuierlich drehte, waren sogar Entfernungen unter 100m abschätzbar.

Das Original



Meine Heimwerker-Bastelei hatte eine entfernte Ähnlichkeit

Warum ????

Im Gegensatz zu heutigen Bordbüchern, die allein den Sinn haben, möglichst problemlos und ohne Ver-fahrer zur nächsten WP zu führen - dazu noch das obligatorische „Abfahren“ – hatten die Fahrtunterla-gen der 1970er allein den Sinn, die Beifahrer auf's Kreuz zu legen.

Chinesenzeichen, da kann man sich ja nicht vertun? Oh doch man kann, und das erst recht, wenn man kein Streckenmessgerät an Bord hat.

„2,450 Kilometer Abzweig rechts“

Das ist selbst in einem kleinen nächtlichen Dorf ge-eignet, eine oder zwei Minuten von der Uhr zu klau- en, wenn es innerhalb von 50 Metern zwei Abzweige gibt und keinerlei weitere Hinweise.

Nachts in der Feldmark kann dasselbe ebenfalls dramatisch enden, wenn man den falschen Weg wählt und nach 300 Metern bis ans Bodenblech in der Pampe sitzt. Jetzt ist der Schnitt schon 60 km/h.

Also baut man einen Tripmaster ein, eicht diesen möglichst genau und misst dann die 2,450 Kilometer genau aus. Deshalb hat der Halda eine 10m Anzeige.

Man biegt jedenfalls nicht in die Schlammfalle bei 2,380 m ab...

Messen 1

Lineale mit verschiedenen Maßstäben in Art eines Taschenmessers aufklappbar, gehörten zur Standardausrüstung des Beifahrers.



Standard-Maßstäbe

1:200.000

1:100.000

1: 50.000

1: 25.000

Diese Topographischen Karten und das Blatt der Generalkarte 1:200.000 waren in der Ausschreibung angegeben und man musste sie sich im Buchhandel besorgen.

Mit diesen Maßstäben wurde möglichst exakt in der entsprechenden Karte (je nach Maßstab) gemessen – und sogar „angesagt“.

M 1:50.000 ermöglichte sogar halbwegs korrekte Kurvensagen.

Fahren – schnell fahren – in unwegsamem Gelände setzte voraus, dass man dem Co vertraute, auch wenn dieser den Kurvenradius nur aus der Karte abschätzen konnte und Entfernungen womöglich noch mit Hilfe einer (beleuchteten) Lupe und dem Fächer bei schrecklichem Gerappel messen konnte. Aber man war dankbar, wenn z.B. „300 Mittel links“ vom Co kam.

Dann wusste man immerhin, dass es erst mal geradeaus ging. Der Radius-Angabe konnte man halbwegs vertrauen, aber um wirklich zügig und sicher zu sein empfiehlt es sich den Wagen „anzustellen“.

Das heißt den Wagen mit der Lenkung so aufzuschaukeln, dass er in die Kurve hineindreht. Dann ist man eigentlich immer auf der sicheren Seite. Ist sie enger, hilft ein Gas-Stoß - oder die Handbremse. Ist sie weiter, macht man die Lenkung auf – und flucht, weil man zu langsam war.

So lernten die Helden der 1970er Jahre das zügige Fahren auf unbekannter Strecke.

Ich tat mein Bestes, es ihnen gleich zu tun. Fast jedes Wochenende waren wir in der Saison unterwegs bei einer Orientierungsfahrt.

Messen 2

Es gab jedoch auch die zweite Art des Messens. Wenn nämlich das Ende des bisherigen Fahrtauftrages nicht mit dem Anfang des folgenden identisch war (Überlappung).

Dann galt die Regel „zwischen den Aufgaben ist die kürzeste Verbindung nach Karte zu fahren“.

Wenn es mehrere Möglichkeiten gibt, muss man messen... Und das dauert...

Messen 3

Eine der beliebteren „Schweinereien“ bestand darin, in eine 1:100.000er Skizze, irgendwo am Ende einer ewig langen Geraden, mit dem Zeichenstift etwas „abzurutschen“ so dass ein „Fliegendreck“ neben der Skizze entstand.

Aha – ein „Schniepel“ – so nannte die Szene einen Abzweig auf einen Waldparkplatz, oder schlimmer, um ein Gebüsch herum.

Am Anfang der Geraden wurde dieser „Schniepel“ eingemessen, Zählwerk auf „0“ – und los... „Noch 100 – Schniepel rechts...“

Wenn der Parkplatz tatsächlich kam, freute man sich. Kam er nicht, hatte man sich womöglich vermessen? Noch ein Stück weiter.... Nichts.

Dann war er vorher! Wenden, zurück. Auch nichts... Mist. Zurück an den Anfang der Geraden, nochmal ganz genau messen – und dann - volle Pulle! Inzwischen kurven noch 3-5 andere Wagen herum, suchen und finden – nichts.

Der Rallyeleiter war tatsächlich nur mit dem Stift abgerutscht oder er hatte absichtlich eine falsche Fährte gelegt, weil er den Fahrern Zeit klauen wollte.

Tatsächlich wandelte sich die Ori-Szene.

Das war abhängig von Gemütslage und Philosophie des Fahrleiters.

Manche legten es darauf an, mit allerlei Tricks die Beifahrer zur Verzweiflung zu treiben und nahmen das anschließende Chaos im Ziellokal vor der großen Wandkarte mit der Streckenführung und allen eingezeichneten SKs billigend in Kauf.

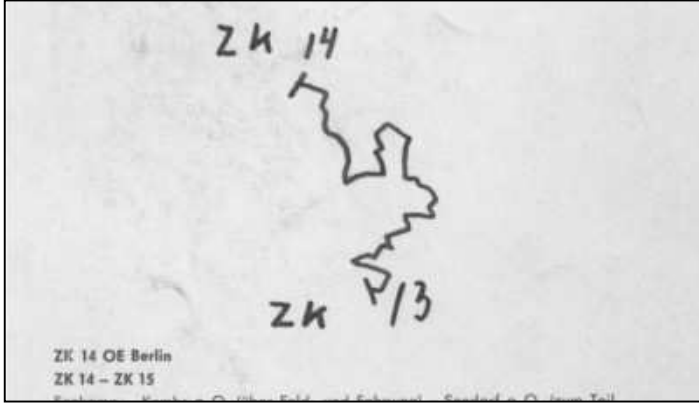
Ein befreundeter Co, der ziemlich gut war, verließ einmal eine solche Veranstaltung mit der bissigen Anmerkung „**Glücksspiele in Freien sind verboten...**“

Dann gab es die handwerklich wenig begabten, welche die Streckenführung „mit dem Besen“ zeichneten und damit genauso „beliebt“ waren.

Wirklich beliebt waren Fahrleiter, die klare Aufgabenstellungen mit ordentlichen Unterlagen und einer selektiven Strecke verbinden konnten.

Es gab sie alle.

Beispiel einer Fahraufgabe



Skizze auf weißem Papier (od. Karton)

Arbeit für den Copiloten (Kampf gegen d. Stoppuhr):

- Kopie durchzeichnen (Klarsichtfolie)
- Auflegen auf Karte(n), Maßstab ermitteln
- Übertragen in Karte...
- Feststellen ob es Abweichungen gibt (Schniepel, Kartenfehler...)

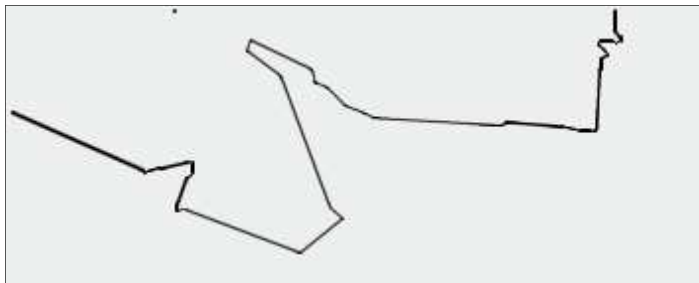
Dann endlich: Los....

Wir waren als Architekturstudenten glücklicherweise leicht im Vorteil. Durch ständigen engen Kontakt zum Lichtpaus-u. Zeichenbedarfs-Geschäft an der Uni waren wir immer auf dem neuesten Stand der Folien- und Tusche-Technik.

Als andere noch Butterbrotpapier zum Durchpausen verwendeten, hatten wir schon Klarsichtfolien und vor allem „schnell“ trocknende Folien-Tusche... Und als die anderen auch diese Folien hatten, aber noch die „Trocknungsminute“ einlegen mussten, da hatten wir schon eine angeraute Folie, die mit dem feinen Bleistift beschrieben werden konnte.

Aber Architekturstudenten gab es leider auch in anderen Clubs. Der Vorteil währte immer nur kurz. Aber es gab ihn, auch wenn er jeweils nur 10 oder 20 Sekunden einbrachte...

SKIZZE 1:50.000 Karte



Karte mit eingezeichneter Strecke



Kartenfehler

Normalerweise sind wir 1973 nach Karten 200.000, 100.000 und 50.000 gefahren. Und genau in dieser Reihenfolge war der Stand der Aktualisierung.

Das kann man sich leicht vorstellen. Die Generalkarte 1:200.000 war die gebräuchliche Straßenkarte mit der sich auch Mutti beim Sonntagsausflug verirrte. Diese Karte wurde regelmäßig aktualisiert (jährlich?). Man konnte sich also darauf verlassen, dass in der neuesten Ausgabe (fast) sämtliche neu gebauten Straßen enthalten waren.

Aber in der 100.000er oder gar in der 50.000er waren sie natürlich nicht vorhanden, da diese sehr viel seltener verkauft (...und aktualisiert) wurden.

Rallyeleiter und Verkehrsplaner nutzten diese Kartenfehler gleichermaßen. Wenn z.B. eine unfallträchtige scharfe Kurve durch eine sanfte Neubaukurve entschärft wurde, entstand praktisch nebenbei ein prima asphaltierter Parkplatz (alte Straße).

Wenn man also auf einer wunderbar ausgebauten Landstraße daher kam und der Co hatte „500 Scharf links...“ befohlen, aber stattdessen kann ein Linkskurve, die gut im 3.Gang möglich schien, war Alarm angesagt... Man sollte die alte Straße ausfahren und fand auf dem Parkplatz wahrscheinlich eine Stempelkontrolle.

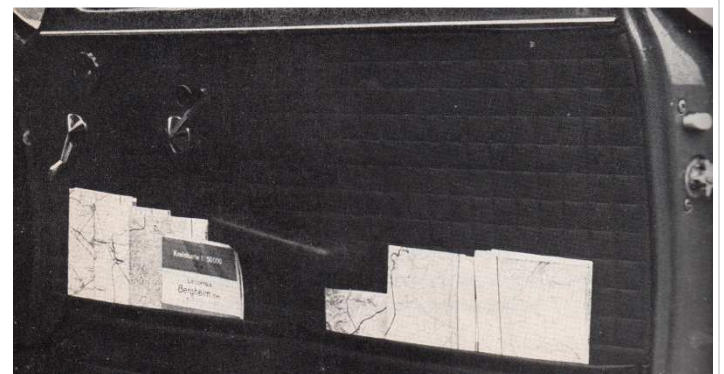
Chinesen / MESSEN

„Chinesen“ – Zeichen sind mit besonderem Misstrauen zu behandeln. Während sie heute im Bordbuch ohne Hintergedanken lediglich von WP zu WP leiten, waren sie in den 1970ern oft ein Mittel um gestresste Beifahrer in Fehler zu locken – oder ihnen Zeit zu klauen.

Wo beginnt der Chinese? Und wo endet er? Überlappt er womöglich mit der vorhergehenden oder folgenden Skizze...? Da findet man nur durch Messen heraus. Aber das kostet Zeit.

Gerne wurden Chinesen dort eingesetzt, wo man keine Karte hatte (Kiesgruben, Steinbrüche, Truppen-Übungsplätze usw).

Unser Selbstbau-Trip kam hier schnell an seine Grenze, da viel Klein-Klein anstand und hinter jedem Schuppen eine Kontrolle lauern konnte...





Ein Materialfehler. Rost plus Steinschlag.

Andrea lernte schnell.

Sie war sofort besser als ich, langte aber verständlicherweise auch regelmäßig leicht daneben. Das sollte ich dann mit dem Käfer wieder gut machen.

Sollte ich nicht wirklich, aber ich hatte das drängende Gefühl, möglichst wild und quer um die Ecken fahren zu müssen. Ob dies Andreas Orientierungsversuchen gut tat...?

Sie war jedenfalls immer mit ganzen Herzen dabei. Als wir z.B. eine ZK falsch anfahren, meine Handbremskehre nur halb gelang und der Käfer mit aufliegender Bodenplatte am Grabenrand hing, sprang sie entschlossen in die Brennesseln – und entschwand. Der Graben war deutlich tiefer als erwartet.



Braunschweiger Auto Touren Club e.V.



Dann spülte uns das Schicksal in einen der örtlichen Motorsportclubs. Dies war in unserem Fall der „**Braunschweiger Auto Touren Club**“ (BATC) e.V. ADAC und es war ziemlich logisch – obwohl es noch zwei andere Clubs in Braunschweig gab (!!!). Der BATC genoss den besten Ruf.

Dies bezog sich in erster Linie auf die Beifahrer. Der Club veranstaltete regelmäßig Franzer-Kurse.

Als ich das Glück hatte - viel später - den legendären Wulf Biebinger (Ludwigshafener Rallye Mafia) persönlich kennen zu lernen und ihm nicht ohne Stolz erzählte, dass ein gewisser **Dr. Wilfried Herget** mein Lehrmeister war, überlegte er kurz, grinste dann und erinnerte „...**mit dem zusammen hab' ich mal den Warmbold raus protestiert!**“

Womit bewiesen ist dass dieser Achim Warmbold nicht sonderlich beliebt war, andererseits dieses Regelwerk aber auch Interpretationsspielräume hatte. Es gab halt noch Orientierung in der Deutschen Meisterschaft. **Dr. Willi war Vizemeister 1969.**

Er war aber auch Fahrleiter der BATC-Fahrt und Mathematiker an der TU Braunschweig. Sein Büro glich einem Uhrenladen. Jeder freie Zentimeter an der Wand war mit einer der damals neuen Quarzuhren in allen verfügbaren Größenordnungen bestückt. „*Ich prüfe die Ganggenauigkeit.*“ war seine Erklärung, während ich mich mehr für seine blonde Schwägerin interessierte. Aber das gehört nicht hier her. Dr. Willi war jedenfalls ein pedantischer Copilot und ein sehr guter Beifahrer-Lehrer.

Sehr hilfreich waren auch die beiden Tankstellen mit Werkstatt. Beide Besitzer waren Clubkameraden und stellten - soweit möglich – ihre Hebebühnen, Werkzeug und Hilfsbereitschaft zur Verfügung.

Das 3. Standbein des BATC waren die Standortübungsplätze „Ehra-Lessien“ und „Herzogsberge“ sowie eine weitere lokale Legende, die uns Anfängern dort jeweils im Januar/Februar das Fahren auf Schnee – oder mindestens auf Schotter – beibrachte.

Dass er dies konnte, war keine Frage, hatte er doch sein Wissen von Rauno Aaltonen mit dem er 1974 Platz 6 bei der Safari-Rallye, Kenia, belegte. Aber er fuhr auch regelmäßig die 1000-Seen-Rallye, Monte-Carlo oder RAC Rallye – und die einmalige Olympia Rallye 1972.

„**Du musst ihn in Gegenrichtung anstellen. Nee – so nich' – nochmal rum.**“

In der Regel gab es zwei, drei Rundkurse. Der Meister stand in abwechselnden Kurven und war selten zufrieden. **Wolfgang Stiller** – Apotheker - bewegte gern sehr kräftige Wagen und ein 1300 Käfer war absolut nicht seine Kragenweite,

Für uns war er aber das Non-Plus-Ultra. Er war stabil und geländetauglich. Egal ob Sandwege in der Heide oder Schlammrinnen – wir haben uns niemals festgefahren.

Als wir eines Nachts durch einen Forst in der Nähe von Celle bliesen, tat es einen fürchterlichen Schlag an der Vorderachse und dann stieg der Käfer hinten hoch als wolle er eine Rolle vorwärts machen. Ich hatte eine kleine Brücke falsch eingeschätzt und den hohen Absatz nicht gesehen... Bei anderen Wagen wären die Federbeine durch die Haube gekommen. Karlchen hatte sich nur schwer verschluckt, stotterte einen Moment und war dann wieder da. Seitdem bin ich ein Schisser vor Sprüngen.

Andrea war äußerst cool. Als ich auf einer vom Regen schlüpfrigen Wiese diverse andere Wagen überholte und dann die einzige SK auf der Wiese anvisierte, geriet mir das Heck außer Kontrolle. Wir legten eine ungewollte 180 Grad Kehre hin - und ich fuhr die letzten Meter zur Kontrolle zeitsparend im Rückwärtsgang.

Wortlos reichte mir Andrea die Bordkarte zum Stempeln rüber...



Unser erster Pokal

Die Freude über den „Eierbecher“ wurde am nächsten Morgen stark getrübt, als ich unter Karlchen 3 eine nicht gerade kleine Öllache registrierte. Leider hatte irgendwas Hartes genau die Gehäusetrennfuge des Motors getroffen und ein Stück heraus gebrochen.

Nachdem ich peinlich berührt von der wachsendem Zahl der Ölflecken vor unserer WG auf dem Parkstreifen in der Parallelstraße parken musste bis auch der völlig versaut war, blieb nur der Weg zum nächsten Schrottplatz um ein gebrauchtes Triebwerk zu erstehen.

Andrea „beste Dame“

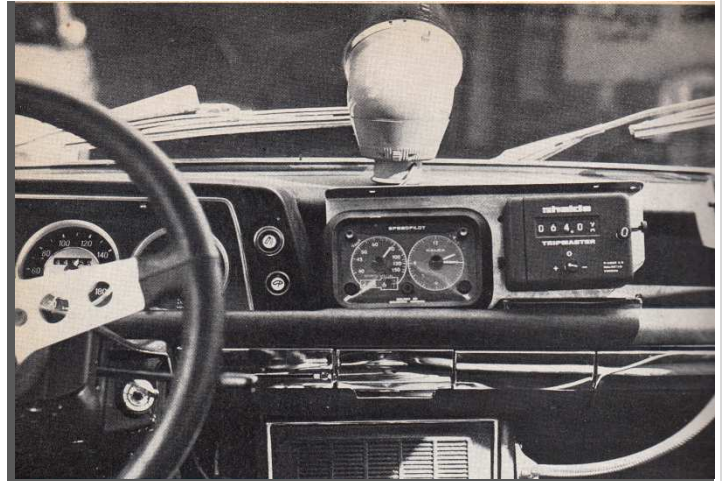
KLASSE: B gestartet 76 Teilnehmer

1	43	Kramer, Alfred Weber, Gerhard	Celle Celle	81,7
2	95	Blaschke, Rudolf Prinzhorn, Andrea	Braunschweig Braunschweig	119,3
3	68	Mothes, Christa Mothes, Werner	Müden/örtze Müden/örtze	125,8

Beste Beifahrerin

Frl. Andrea PRINZHORN, BRAUNSCHWEIG, VOLKSWAGEN 1300

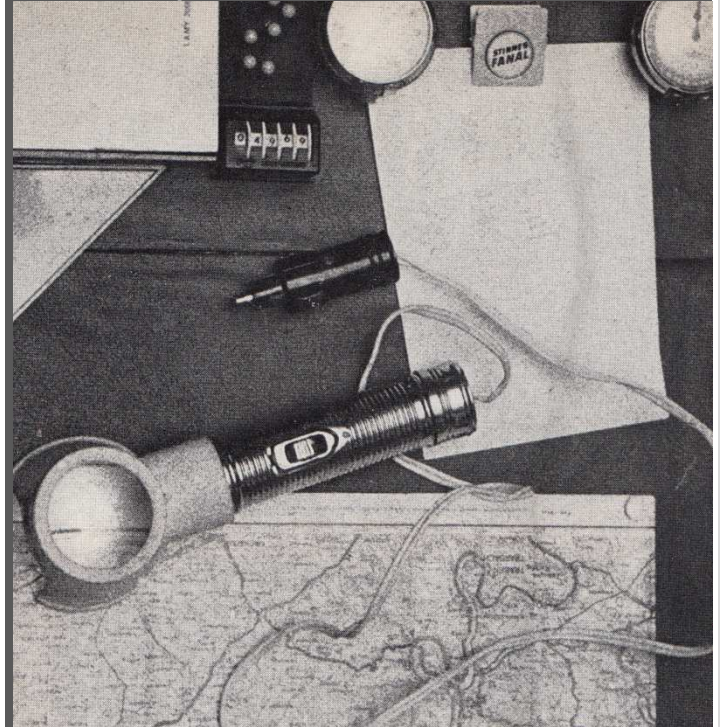
Leider ging Andrea häufig eine SK „durch die Lappen“, was uns häufig ins Mittelfeld zurückwarf.



Spielwiese des Copiloten

Das Instrument mit den beiden großen Kreisen ist ein SPEED-PILOT, mit dem man die Einhaltung der Durchschnittsgeschwindigkeit überwachen konnte. Er wurde ab 1972 nicht mehr gebraucht. Es gab kaum noch Gleichmäßigkeitsprüfungen-

Tripmaster und gut organisiertes Kartenbrett mit beleuchteter Lupe waren aber unverzichtbar-



Einstiegsdroge „Orientierung“

Es gab inzwischen reichlich Veranstaltungen. Man konnte praktisch jedes Wochenende irgendwo starten. Teilnehmerfelder von über 100 Wagen waren fast Standard.

Die Veranstalter waren aber sehr zurückhaltend mit Pokalen. Bei DM 25.- (EUR 12.-) Startgeld ist das verständlich.

Allerdings waren die Oris noch stark beifahrerlastig. Zwar gab es die Klassen A (Fortgeschrittene) und B (Anfänger) aber die PS-starken Wagen waren doch sehr im Vorteil wenn es galt, verlorene Zeit wieder aufzuholen.

Einstiegsdroge „Orientierung“

Diese 2-Klassen-Regel machte halbwegs Sinn, solange es um reine Orientierung ging. Nach der Olympia-Rallye 1972 teilte sich die Szene.

Zwar wurde noch immer 120 Km im 40er Schnitt auf öffentlichen Straßen und Wegen gefahren. Und das alles ohne Sicherheitsbestimmungen und auch ohne Lizenzen.

Allerdings gab es die traditionellen Ori-Veranstaltungen und gleichzeitig zunehmend Mini-Rallyes mit WPs, OEs (Orientierungs-Prüfungen) und Kurz-Etappen, die aber nicht Rallye genannt werden durften. – Sie hießen „Fahrten“ oder „Rund um“

Regional gab es Meisterschaften (z.B. Welfen-Pokal, seit 1967), die beide Arten beinhalteten. Aber es entstanden auch erste überregionale Wettbewerbe (MSN-Pokal, Sportfahrer-Pokal usw.), die mehr dem Rallyecharakter entsprachen.

Die Motorsport-Clubs boomten. Ab 1976 gab es dann im Welfen-Pokal und in anderen Serien eine **Klasseneinteilung** (Hubraum). Damit war fast Chancengleichheit gegeben.

In Wahrheit stieg damit der Heimvorteil. Auch bei der Oris wurde jetzt – wie bei „Großen“ - spioniert und „heimlich trainiert“... (Sek.-Wertung)



KARLCHEN 4

1975 -1978

Unmittelbar nachdem ich den Ersatzmotor für Karlchen 3 erstanden hatte, lief mir sein Nachfolger über den Weg.

Ein ehemaliger Slalom-Käfer mit Überrollbügel, harten Dämpfern und negativem Sturz an der Hinterachse... aber leider nur mit einem 1200 ccm Serienmotor.

Aber es war Liebe auf den ersten Blick.

Ich konnte meinen Vertrag als „wissenschaftliche Hilfskraft“ an der TU stundenmäßig verdoppeln, holte Andrea als HiWi an meine Seite, fand noch einen lukrativen Zusatzjob, ging zwei Monate nicht in die Kneipe und verkaufte Karlchen 3 ziemlich erfolgreich.

Karlchen 4 hatte gewartet.

Nachdem ich den Motor getauscht hatte (Fa. Udo Müller, Käfermotoren) und 4 stilechte 180 mm Bosch Scheinwerfer montiert waren, konnte es losgehen.



Es ging los. Und wie...

Es begann die mit Abstand intensivste Phase meines Rallyelebens. Ich lernte Horst Schröder kennen. Der verdiente sein Geld mit Fotografieren von Rallyeautos und gab das Magazin „**Motorsport National**“ heraus. 1976 schrieb er zusätzlich einen **MSN-Pokal** aus.

Also bot er mir an, von den gefahrenen Veranstaltungen Berichte zu schreiben, die er mit seinen Fotos ergänzte. **Gesagt, getan...**

Das Spektrum der gefahrenen Veranstaltungen war damit automatisch stark erweitert, da Orientierungs(-Rallyes) -Fahrten von Schleswig-Holstein bis Westfalen im MSN-Pokal standen. Die Anreisen wurden deutlich weiter, und immer auf Achse...

Andrea wurde das etwas viel, aber mit Burghard Iden und Dirk Halstenbach standen enthusiastische Alternativen bereit.

Natürlich machte ich mir journalistisch bald Feinde in der heimischen Veranstalterszene, da das wilde Blasen auf öffentlichen Straßen immer kritischer wurde und manche Veranstalter scheinbar nichts lernten.

Ich schrieb:

„Stell Dir vor, Du fährst auf der B241 aus dem Harz nach einem schönen Wochenende gemütlich nach Hause... Da nähert sich von hinten mit viel Licht ein Wagen, überholt - bremst kurz darauf scharf - und biegt rechts auf einen der vielen Parkplätze ein... Idiot - denkst Du.

Aber der Wagen ist ein Rallye-Teilnehmer, der auf dem Parkplatz eine besetzte Kontrolle angefahren hat und kurz darauf erneut von hinten kommt...

Das Schauspiel wiederholt sich. 5 SKs hat der Veranstalter auf die Parkplätze gestellt. Fünfmal überholt das bunte Rallyeauto den Ausflügler... Wenn der Mann ein Choleriker ist telefoniert er mit der Polizei!

Bei solchen „Orientierungsfahrten“ passierten einige fatale Unfälle...



Brunnen Rallye, TrÜbPl. Moorkaten Klassensieg, 9.Gesamt Mit Burghard Iden (Syke)



RCK-Fahrt Hanover. mit Dirk Halstenbach

Rund um die Salzstadt 5.PI Klasse



ENTWICKLUNG

Die Spezies der „klassischen Orientierungsfahrt“ ist klar rückläufig. Dazu trägt auch die Zahl der asphaltierten Wirtschaftswege bei (Grüner Plan Wege, 1964: 7.000 km). Es wurde immer schwieriger den Schnitt hochzutreiben.

Veranstaltungen mit Sonderprüfungen liegen klar im Trend. Dazu werden – wie bei den großen Rallyes – zunehmend Bundeswehr-Übungsplätze, aber auch Kiesgruben, Steinbrüche usw. genutzt.

Allerdings werden die WP-Zeiten nur bei Punktgleichheit gewertet.

Selfmade-Tripmaster

Eine der Fahrten, die keine Übungsplätze brauchte war die RCK-Fahrt bei Hannover. Sie fand im Herbst statt, unmittelbar nach der Rübenernte.

„Bauernglatteis“ nennt man den glitschigen Belag, der ziemliches „Col de Turini-Feeling“ aufkommen lässt und Pferdestärken erstklassig neutralisiert...

Wenn das Ganze dann noch in der Nacht von Samstag auf Sonntag abläuft, seit Tagen typisch norddeutscher Landregen alles eingeweicht hat – und dann noch ab 17:00 Uhr dicker – wirklich dicker – Nebel aufzieht und mit Sichtweiten von max. 20 Metern den Adrenalinspiegel ohnehin hochjubelt, dann ist der Cocktail fertig gemixt.

Wir sind mit Startnummer 168 ziemlich weit hinten – aber voll Zuversicht. **Käfer-Wetter...**

Tatsächlich ging mir gehörig die Muffe, als wir endlich unterwegs waren. Käfer-Wetter? Vortrieb OK...

Aber das Heck... Jede schmierige Ecke wurde zum Vabanque-Spiel...

Andrea hielt sich prima. Das Bewusstsein der großen Verantwortung ihrer Messungen in der Karte ließ Angstgefühle überhaupt nicht zu.

Scheinbar waren wir relativ zügig unterwegs. Wir tasteten uns völlig fiebrig durch die Nebel-Suppe. Ich zwang mich selbst, die Finger vom Fernlichtschalter weg zu lassen, rechts und links huschten schemenhaft die Konturen in Gräben gestrandeter Kollegen vorbei. Dann glühten Bremslichter vor uns auf...

Die sogenannten scheinbar magisch an. Dann waren wir dran - nach heftigem Kampf mit dem inneren Angsthasen und auf Andreas Ansagen vertrauend - überholten wir ihn...

Die Nebelwand danach war umso undurchdringlicher. Aber wieder tauchten Rücklichter vor uns auf, und wieder überwand ich mich. Vorbei.

Als der Dritte – auch ein Käfer – in Schlagdistanz kam, waren wir gerade in einen schlammigen Feldweg alter Schule eingebogen.



Keine Chance zum Überholen.

„400 Meter T-Stück links auf Landstraße...“ kam von rechts, „...da kannst Du vorbei, noch 300...“ Der andere wurde immer langsamer, quälend langsam... Ich verkürzte den Abstand, wegen der verkündeten Landstraße.

„...noch 100 !!!“

Da flammten schlagartig seine Bremslichter vor mir auf und sein Heck erhob sich merkwürdig... Meine grobstolligen M+S rutschten hilflos zügig weiter in Richtung gelbes Käfer Heck, dann krachte es, der andere Käfer tat einen Satz nach vorne – und auch ich fuhr hastig hinterher in den Acker, bloß weg hier...

Als ich eilig ausstieg um zu ergründen ob die Kollegen OK waren, reichte mir der völlig verstörte Fahrer mit den Worten „Das gehört wohl Dir...“ einen Scheinwerfer-Reflektor. An seinem Käfer war nur ein Endrohr abgeknickt. Na denn. Weiter...



bei Oris die Ausnahme: Rallyeschild (sogar aus Blech)

Karlchen hatte es schlimmer getroffen.

Was war eigentlich passiert?

Wir hatten beide keine oder eine zu weite Distanz zu dem T-Stück. So banal...

Unser „Gegner“ war über das Landstraßen T-Stück gerutscht und steckte mit dem Vorderwagen in einem gottlob recht flachen Graben. Dadurch reckte er seinen Hintern keck in die Höhe.

Dann kam ich und rammte seine Stoßstange in unsere Fronthaube und - schlimmer – in unsere Lampenbatterie.

Lediglich der linke Normalscheinwerfer war unverehrt geblieben. Alle anderen hatten die Streuscheiben oder gar die Reflektoren eingebüßt.

Das war ziemlich schlecht. Gut war, dass nur eine einzige H3-Birne das Zeitliche gesegnet hatte.

Allerdings hatte ich mir nach unserem Käfer-Treffen nicht die Zeit zum Richten der Lampen genommen, so dass sie nun völlig sinnlos nach oben strahlten. Ganz schlecht bei Nebel...

Ich fuhr die WP nur mit den Hauptscheinwerfern zu Ende und richtete dann das Elend halbwegs...

Dies war das einzige Mal, dass Andrea erkennbar die Hose voll hatte – die Arme...

Der Käfer wurde immer perfekter.

Allerdings mussten wir Anfänger immer erst aus Fast-Katastrophen lernen.

Ich sicherte beispielsweise den Durchblick bei Nachtfahrten durch Tausch von Scheibenwischer- und Lichtschalter nachdem Andrea es geschafft hatte mit der Schulter (!!!) sämtliche Lichter auszuschalten (Schubschalter), weil sie sich in einer flott gefahrenen Kurve – kurz vor dem Ziel der WP – nach der flüchtigen Bordkarte bückte. Es war breit...

Im Fond der Rallye Käfer hatten wir schon recht früh ein handgeklöppeltes Netz aufgehängt, in das neben den Helmen allerlei „sonstiges“ wanderte, unter anderem auch Andreas Verpflegung.

Wenn Du einen 1300er Käfer bewegst, dann schaust Du schon beim Start in die Liste, wie viele Ford Escort 1300, Simca Rallye 2, Renault 12 da sind und stellst fest, dass die Käfer-Treter immer noch recht zahlreich vertreten sind.

Auf jeden Fall nimmst Du Dir vor, fehlende Pferdestärken durch spätere Bremspunkte zu kompensieren. In diesem Sinn kann man sich leicht vorstellen, was es bedeutet, wenn man kurz vor knapp aufs Pedal latscht – und es bewegt sich nicht...!!!!

Voller Panik angesichts der nahenden Ecke, latscht Du nochmal aufs Pedal, und nochmal... -- und dann bewegt es sich doch – und er bremst.

An der nächsten ZK folgte die Nachuntersuchung und brachte einen zermatschten Apfel aus Andreas Rohkost Vorräten zutage, der aus dem Netz unters Pedal gehüpft war. Umstellung auf Tupper-Ware...

Fahren mit Helm

Wir hatten keine Angst, aber großen Respekt. Also fuhren wir mit 3-Punkt-Gurten und ab 1975 auch mit Helm, obwohl dies nicht vorgeschrieben war.

Da ich aber immer noch unter einer durchaus löcherigen Kasse litt, stellte dies aber ein Problem dar. Denn an eine professionelle Gegensprechanlage war überhaupt nicht zu denken. Andrea konnte aber nicht stundenlang gegen die Geräuschkulisse aus halboffenem Käferauspuff plus Schottergeprassel anbrüllen. Also suchte ich – wie bei dem Twin – eine billige Heimwerkerlösung.

Die fand ich in einem Kassettenrekorder. Wenn man nämlich 2 Mikrofone anschloss und „Aufnahme“ drückte konnte man bei meiner Kiste die Unterhaltung mithören. Zwei Lautsprecher in die Helme geklebt – fertig. Eine automatische Aussteuerung hatte das Ding auch noch...

Und so geschah es eines Nachts, dass wir nur noch knapp 8 Minuten auf der Uhr hatten, aber noch ca. 10 Kilometer auf völlig verschlammten Feldwegen bis zur ZK. Andrea maß und redete wie ein Wasserfall, schaute auf die Uhr und redete...

Ich orgelte im 2. Gang rum, konnte aber Andrea dank Aussteuerung prima verstehen während ich alle Hände voll zu tun hatte, Karlchen auf der Piste zu halten.

Wir schafften die ZK mit einer Minute Vorzeit und Andrea stieg aus um zu stempeln. Da machte man damals nämlich noch selbst.

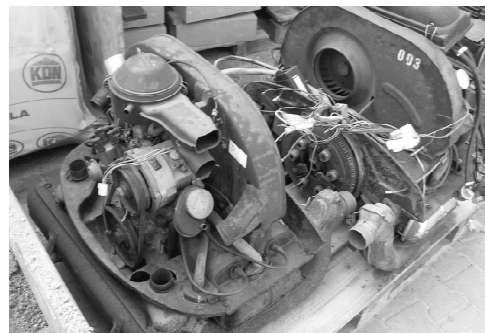
Karlchen dümpelte im Leerlauf vor sich hin.

Dann kam Andrea angesprintet, Helm auf, Gurt um, weiter... **1.Gang rein, Gas... PENG! AUS...**

Der Motor war glühend heiß... Öltemperatur ??

Die Sichtkontrolle offenbarte im Schein der Taschenlampe ein nettes Loch im Motorgehäuse durch welches ein Pleuel ohne Kopf grüßte...

10 Kilometer im 2.Gang immer Vollgas... Drehzahl? Nach Gehör... Aber nix gehört - dank Aussteuerung. Ich besorgte mir umgehend einen Drehzahlmesser und wieder mal einen Motor vom Schrottplatz.



Sicherheitszubehör (1975)

Inzwischen fuhr man international und national mit Helm, Fahreranzug u. Überrollbügel.

In Deutschland war Anfang der 1970er eine Rallye-Zubehör Industrie entstanden (Matter, Wiechers, Heigo), deren Produkte man überall im Autozubehör kaufen konnte (Ü-Bügel, Ölwannenschutz, Lampenbügel...).

Zwar waren **Ü-Bügel** in der **Einsteiger-Klasse** nicht vorgeschrieben, aber immer mehr Wagen fuhren jetzt damit herum. Einerseits weil's ja wirklich sicherer war, andererseits weil's „schick“ war und man damit angeben konnte.

Denn Rallyewagen waren meist auch reine Alltags-Nutzvehikel, mit denen man täglich zur Arbeit fuhr. Der Normalbürger besaß nur ein Auto.



Deshalb wurden die Bügel so gestaltet, dass der Rücksitz (nach Herausnehmen der Diagonale) nutzbar blieb. Der TÜV war dennoch böse und verringerte die Personenzahl auf vier.

Auf der Rallye-Welle...

In Deutschland war nach der Benzinkrise (1974) mit Fahrverboten eine Diskussion um Geschwindigkeitsbeschränkungen ausgebrochen.



Die FDP nutzte die Gunst der Stunde, forderte „freie Fahrt für freie Bürger“ und brachte einen Aufkleber, der bald – trotz Verbot Politischer Werbung – an vielen Rallyewagen zu sehen war,

So entstehen Legenden

Rallye Göttingen, Truppenübungsplatz

Unser Käfer keucht eine leichte aber endlose Steigung hoch. „100 rechts ab...“ kommandiert Andrea, dann „400 Kreuz links...“

Es geht über eine Kuppe in eine Senke. Auf der anderen Seite – genau gegenüber – steht eine SK.

Dazwischen ist irgendwas aus Beton. Der Käfer gewinnt bergab an Fahrt, das Ding hat Betonwände rechts und links, geht es nochmal runter und unten glänzt eine sehr lange Pfütze...

„*Aquaplaning...*“ denke ich noch, als wir mit ca. 60 Km/h auf die Bergab-Rampe zwischen den Betonwänden zu düsen, und „...*komische Rampe...*“ Dann überschlagen sich die Ereignisse.

„Bamm, bamm, bamm, bamm“ - das war die Rampe - dann fliegen wir beide in die Gurte. Wasser schlägt bis zur Windschutzscheibe hoch, dann taucht er wieder auf, dümpelt sanft in der Dünung...

„*Was war das denn...???*“

Wassereinbruch an den Türen! Wir sinken... Der Bormotor spukt und spotzt... Rückwärtsgang, Vollgas, Pumpen mit dem Gaspedal... Der Motor ist wieder da, kreischt in nie erlebten Höhen... Nichts!!

Dann sackt das Heck ab, die Hinterräder greifen und mit einem einzigen, gewaltigen Satz springt Karlchen ans rettende Ufer... Bamm... Motor abgewürgt... Totenstille.

Nach dem Aussteigen haben wir nasse Füße und sehen, dass die Hinterräder zwischen 2 Betonrippen hängen, deren Abstand nahezu genau 15 Zoll sein muss.

Die gesamt „Rampe“ besteht aus solchen Betonrippen zwischen denen armdicke Rohre quer verlaufen.

Oben quietschen Reifen in höchster Bremsnot und eine Escort Nase erscheint kurz. Dann fährt er neben den Betonwänden weiter.

Jetzt sehe ich es auch. Ein zerrissenes Flatterband.

Mit dem genialen VW Wagenheber gelingt es, ein Rad halb auf die Betonrippe zu bringen, dann das andere. Jetzt rutsch nicht ab Karlchen...!

Es klappt – genau bis zur nächsten Rippen-Lücke. Alles nochmal... Und heiß ist es.

Da meldet sich ein Mensch der uns von oben interessiert über den Betonrand zusieht: „*Warum nehmt ihr nicht die Einlegebrettchen...?*“

Tatsächlich. Oben finden wir einen Stapel konische Bretter, die genau zwischen die Rippen passen. Von da an war's ganz leicht. Wir legen eine Spur aus und verlassen immer noch schwitzend aber sehr glücklich dieses „Ding“.



1976 Kurz vor der dem ungeplanten Bad...

Die Fortsetzung der Rallye erwies sich dann als recht schwierig, da unser tapferes Karlchen zwar antriebsseitig kerngesund war, allerdings ein erheblich schief stehendes Lenkrad eine krumme Spurstange signalisierte. Ich musste mich daran gewöhnen, dass er sehr abrupt nach links abbog, während Rechtskurven nur im großen Bogen oder mit Handbremse gingen.

Die paar Kilometer bis zur nächsten ZK reichten aus, um den immer noch nassen Käfer im militärischen Staub des Übungsplatzes grau zu tarnen.

Nur so ist es zu erklären, dass ich – während ich mich unter dem Käfer um die Korrektur der Spur bemühte – folgende Unterhaltung zweier Kollegen belauschte:

„Schon gehört? Der Blaschke ist durch die Panzerwaschanlage gefahren!“

Die Legende war geboren.

In der Folge korrigierte ich stets, dass ich nicht „durch“ gefahren bin, sondern nur „halb rein“, weil's ja immerhin 1,80 m tief sein soll...

Aber heimlich habe ich es genossen, wenn mich jemand darauf angesprochen hat.

Auf jeden Fall hatte ich als Wehrdienst-Vermeider spät gelernt, was eine Panzerwaschanlage ist und die Bremsspuren vor dem „Ding“ sind Beleg dafür, dass ich nicht der einzige war.

ABSCHIED 1977

Eines Tages vernahm ich bei der ganz alltäglichen Fahrt durch Braunschweig ein gefährliches Knacken bei Lastwechseln auch Richtung Motor. Die schnelle Suche blieb ergebnislos. Karlchen fuhr wie immer. Dann – ich parkte wie immer an der Uni mit 2 Rädern auf dem Fußweg mit hohem Kantstein – wieder dieses Knacken, und dann fiel mein Blick zufällig auf die Abstützung des Überrollbügels hinten.

Und da sah ich es.

Der mit der Motorraumtrennwand verschraubte Fuß hatte das Blech aufgearbeitet und ein 2 Hände großes Stück samt Unterleg- und Gegenplatten herausgebrochen. Da klaffte ein 3 cm Spalt.

Es war so schwer zu entdecken, weil das Blech im Normalzustand (gerade stehen) wieder zurück in die Ausgangslage knackte.

Auf Rallye-Deutsch: Karlchen war völlig durchgeritten und nur der Bügel stabilisierte ihn noch halbwegs.

Ich nahm das als Wink des Schicksals.

Finanziell stand ich mit 3 Jobs zwar recht gut da, aber jetzt wäre es eigentlich an der Zeit, mal wieder was für's Studium zu tun. Beides nebeneinander ging offensichtlich nicht...

Silvester 1977 beschloss ich den Helm an den berühmten Nagel zu hängen.

Aber es kam ganz anders....

Die Versuchung lauert hinter der Bibliothek

Das Unheil nahte ausgerechnet an der Uni in Form eines Kommilitonen namens Axel Schiffers, schlappte mir hinter der Uni Bibliothek entgegen und quatschte mich an...

„Du bist doch der Rolf Blaschke. Wir fahren immer fast identische Zeiten... Ich hab den hellblauen 1303, haste bestimmt schon gesehen...“

Hatte ich – und ich war voller Verachtung für diesen babyblauen VW-Irrtum. Aber ich blieb höflich, erklärte meine technischen Probleme, dass Rallye vorbei sei und dass ich jetzt mal wieder studieren müsse...

Axel hatte durchaus Verständnis, sah in meinen Sorgen aber sofort seine Chance. Er hatte nämlich keinen Beifahrer für die in 14 Tagen anstehende Winterfahrt d. RSC Allertal.

**„Willst Du nicht mit mir..?
- Nur die eine...“ -**



Dez 1977

Ich war beim Büro-Weihnachtsmann im Wort mit Rallye aufzuhören und zügig zu studieren... Man machte sich inzwischen Sorgen. Na ja – die eine wird schon gehen.

Außerdem war die „Winterfahrt“ eine meiner Liebsten. Viel Schotter, Dreck und Matsch... Käfer-Geläuf. **Aber ich als Beifahrer ?**

Ich beichtete Axel, dass ich dieses Thema wegen erwiesener Unfähigkeit vor fünf Jahren freiwillig aufgegeben hatte. **„Egal...“** Er schien optimistisch. Damit war ich Wiederholungstäter geworden und beschloss, es dann auch vernünftig zu machen.



Ich besorgte mir von Andrea alle maßgeblichen 1.50.000er Topos mit eingezeichneten Kartenfehlern und ein Dose unserer Club-Geheimwaffe. Das war „MARABU Klarpausspray“. Ein wahres Wunderzeug welches weißes Papier durch Einsprühen transparent machte. Alle BATC-Wagen hatten das damals an Bord, ohne Etikett und völlig geheim. Das Zeug sparte viele Sekunden, weil man WP-Skizzen nicht mehr übertragen musste. Einsprühen, auflegen, losfahren...



3. Liga d. Rallyesports Entwicklung ab 1978

Erstmals wird 1978 vom ADAC Niedersachsen eine Clubsport-Meisterschaft durchgeführt:

Clubsport B1 – WPs, OEs

Immer noch im öffentlichen Verkehr, aber die Prüfungen liegen in abgelegenen oder privatem Gelände. Nur teilweise abgesperrt.

OE: Orientierungs-Etappe, Fahrtaufträge am Start der OE. Schnitt: 40 km/h

Clubsport B2 – klassische Orientierung

Aus der B1-Meisterschaft wird in den 1980er Jahren

Rallye200 – reine Bestzeit-WPs
maximale Streckenlänge 200 Km

Aus der Rallye200 entsteht dann

Rallye35 -- max. 35 WP-Km
und **Rallye70** -- max. 70 WP-Km

Der Orientierungssport wird weiter auf öffentlichen Straßen durchgeführt – jedoch praktisch ohne Zeitwertung (25 km/h) und ohne Meisterschaft.

Die Versuchung macht Spaß

Ein Schlüsselerlebnis mit einem neuen, unbekanntem Fahrer ist stets die erste Kurve.

Bei dieser **RSC Winterfahrt 1978** ging es vom Start weg in eine OE. Lange Gerade, Schotter, Bodenwellen... und am Ende ein T-Stück rechts...

Der Kerl gibt ordentlich Gas, aber jetzt wäre es an der Zeit zu Bremsen... Na endlich - mir kommt es vor, als wäre es klar zu spät. Und dann geht es ganz schnell.

Er lenkt ein, wickelt den 1. Gang rein, Hinterachse blockiert, Heck schwenkt rum, Gegenlenken und in den 2. Gang Schalten ist dann eins...

Ich bin beeindruckt.

Dieser VW 1303 kann ganz offensichtlich viel mehr als mein alter 1300. **Bodenwellen?** – Federbeine vorne +Doppelgelenkhinterachse = konstanter Sturz

- **Driftwinkel ?** – Zahnstangenlenkung, kleinerer Wendekreis (9,6 m statt 11,1 m) -

Der 1303 macht Spaß und Axel hat ihn im Griff. Wir gewöhnen uns schnell aneinander.



Wir werden in der Klasse 5. (von 24), Axel strahlt, ich strahle auch, obwohl das Fallerslebener Lokalblatt meinen Namen verhunzt hat...

Schöne Erfolge zum Saisonauftakt

Fallersleben. Eine Winterfahrt bei beinahe frühlingshaften Temperaturen startete kürzlich der RSC Allertal in Müden, und insbesondere die Teilnehmer vom Motorsportclub Fallersleben zeigten sich zum Saisonauftakt bereits in recht guter Form. Über 100 Fahrzeuge waren am Start.

Die Veranstalter hatten sowohl für Fahrer als auch für Beifahrer und Fahrzeuge eine schwierige Strecke ausgewählt, die über schlammige Wege führte. In der Klasse I verbuchten dabei vom Motorsportclub Fallersleben H. Utermark/A. Rückert einen beachtlichen 3. Platz, A. Schiff-

fers/Bluschke kamen in der Klasse II auf den 5. Rang. Für das beste Ergebnis des MSC sorgten allerdings A. Heiber/J. Heiber in der Klasse IV, in der sie auf einem VW-Variant 412 starteten: Sie belegten den 1. Platz der Klasse und kamen im Gesamtklassement auf einen beachtlichen vierten Rang.



Wenn ein Käfer so aussieht, ist er mindestens einmal auf den Vordermann aufgefallen

Donnerwetter – übersehen....

Als die Ergebnislisten der Winterfahrt per Post (das gab's damals...) eintreffen, stelle ich erstaunt fest, dass dies der **1.Lauf** zur neuen **Niedersachsen Meisterschaft** war.

Na ja – ich wollte mich ja auch um's Studium kümmern. Da übersieht man schon mal was.

Aber jetzt war ich wieder angefixt. Punkte werden nach Klassenergebnis und Klassenstärke vergeben und da sollte auch für den Käfer was möglich sein. Das galt es zu probieren...

„Sag mal Axel – der 2. Lauf...???“

Klar hatte Axel Lust. Und erst recht, nachdem sich zeigte, dass die Konkurrenten sich in der 1600er Klasse gegenseitig die Punkte abnahmen und zudem unsere Klasse stets besser besetzt war.

Unsere Hauptgegner waren

Blötz /Viebach (Bad Gandersheim) VW 1600 Typ3
Szenkel /Wassmann (Hannover) Opel Ascona 1,6

Die Meisterschafts-Vor-Entscheidung

Damals war es üblich, dass man beim eigenen Club nicht antrat. Axel konnte also nicht in Fallersleben starten, bestand aber darauf dass ich dort fuhr...

Also aktivierte ich einen Arbeitskollegen, der gerade einen neuen Golf GTI bekommen hatte, aber noch nie eine Rallye gefahren war.

Hastige Rallyeumbauten, aber kaum Hoffnung auf viele Meisterschaftspunkte in der Klasse unserer Gegner – mehr das Olympische Prinzip....



Sensationell: Platz 2 vor den Gegnern Blötz und Szenkel. Sprung nach vorne in der Tabelle.

Der Rest der Saison war Axel vorbehalten. Alle Felle schienen weg zu schwimmen, als Axel es bei einer der nächsten Rallyes schaffte an einer SK – praktisch aus dem Stand – den Käfer in einem Graben zu versenken. Na prima...

Aber im Juli gelang uns ein Klassensieg in Salzgitter. Ich kam wieder ran und es wurde nochmal eng....



Oktober, Rund um Celle

Platz 3 - das reicht.



**Ich bin Meister 1978
ADAC Clubsport B1**

ENDE

Aber jetzt ging's erst richtig los...