

„Legends-Of-Speed“ Rallye, Dresden - 19. bis 21. Mai 2011

Sachsen, das Rallyeland!



Foto: Ralf Prüfer

Wer die La Carrera Panamericana mag, der kann das jetzt sogar in ähnlicher Form in Deutschland fahren. Dem Team um Wolfgang Kießling, Marcus Dehmer, Alfred Gorny und vielen weiteren Aktiven des Motorsport Sachsen Zwickau e.V. ist es gelungen, eine wirklich faszinierende Rallye auf die Beine zu stellen. Dresden hat eine Art „Meilenwerk“ namens „Zeitenströmung“. In einer alten Fabrik für Strömungstechnik sind heute einige Oldtimerhändler untergebracht. Wie überall im Osten herrscht kein Mangel an Platz und alten Gebäuden, d. h. die Rennteams konnten im Gelände samt Transportern ihren Platz einnehmen. Malerisch eingerahmt von alten Industrieruinen, im Schatten eines verfallenden Portalkrans und in gut bewachter Nachbarschaft zu dem neu entstehenden Bundwehr-Museum. Die Rallye startete am Freitagmorgen und endete am Samstagabend jeweils in der „Zeitenströmung“. Ganz im Stile der alten Rennen sind das keine Kaffeefahrten auf Gleichmäßigkeit, sondern der Schnellste gewinnt.

Da die in der Wertung fahrenden Autos nach FIA-Standard sein sollten, habe ich mir erstmals den legendären „Anhang K“ zu Gemüte geführt. Für Autos wie unseres, welches nach dem mexikanischen Carrera-PanAmericana-Reglement aufgebaut ist, gibt es hier einige unüberwindliche Hürden. Also konnten wir nur in der offenen Klasse starten, wo unter der Gruppe „H“ auch Autos wie Lancia Stratos und Opel Manta 400 antreten. Es ist also ein wirklich buntes Feld von über 60 Fahrzeugen zusammengekommen. Von legendären Rallyeboliden mit über 500 PS bis hin zu 160-PS-Trabis, die sogar zur Freude aller Zuschauer die Ferraris versägen. So bunt wie das Feld war, so auch die Teilnehmer. Rallyegrößen wie Klaus Fritzingler aus Kaiserslautern auf einem Datsun 240 Z „East African“ fuhren hier gegen Vater-Sohn-Teams auf Trabi und Wartburg. Und alle haben Ihre Autos fliegen lassen, spätestens in der Sonderprüfung in der Erzgebirge Kleinstadt Grünhain, wo die Bevölkerung die Jahre nach den Marken der Fahrzeugeinschläge in der Kirchenmauer zählt. Dieses Jahr wurde es ein VW-Lupo-Jahr, ein Einheimischer wollte in der Rennpause seinen Leuten zeigen, wie gut er „fliegen“ kann. Aber auch die Lada-Werksmannschaft hat schon zu „sozialistischen Zeiten“ den Jesus vom Kreuz fallen lassen, so wurde es uns berichtet.

Ja, Sie lesen richtig. Hier fährt man mit Vollgas durch kleine Ortschaften und die Bevölkerung hat nichts daran auszusetzen. Im Gegenteil, man freut sich auf den Event und der Straßenrand ist voll von jubelnden Menschen die einem zuwinken. Gerade so wie in Mexiko bei der PanAmericana. Die Veranstalter hatten die Routen so gelegt, dass man die auf dem Hinweg genutzte Sonderprüfung auf dem Rückweg wieder ansteuerte. Im Städtchen Grünhain war also ab 16 Uhr bis nächtens die Straße mehr oder weniger gesperrt! Es liegt vermutlich an der Historie. Auf diesen Pfaden fahren seit Jahrzehnten Rallyeteams und die Bevölkerung sieht es als Teil der Geschichte.

Doch der Reihe nach. Wir starteten Mittwochabend (18.5.2011) in München mit Sprinter, Anhänger und dem Rennponton drauf. Um 23 Uhr Ankunft in Dresden und gleich noch den Rennwagen vom Trailer geholt. Mit dem sind wir dann zur Dönerbude und später in die „Terrasse“, auf zwei bis dreizehn Gute-Nacht-Biere im Dresdner Szeneviertel „Neustadt“, nur einige hundert Meter von der „Zeitenströmung“ entfernt, gefahren. Ein ideales Jagdrevier für unseren Bundespräsidenten, denn die Dichte der Frauen mit Tattoo, oft auch mit Nasenringen (damit die Dresdner Männer sie besser anbinden können?) war überdurchschnittlich. Am nächsten Morgen dann Kontaktaufnahme zu den anderen Rennkollegen. Ein bisschen Austausch und dann ab ins Rennbüro. Das Rennbüro hatte eine gewisse Zweideutigkeit, da man bei der erstmaligen Ausrichtung dieses Events nicht an Toiletten im Campingbereich gedacht hatte. So musste man also ins Büro „rennen“, denn dort war immerhin eine Toilette mit Waschbecken. Die Formalitäten waren schnell erledigt, die Fahrzeugabnahme komplikationsfrei. Nur unser Feuerlöscher war den Organisatoren etwas zu „alt“. Mein Einwand er wäre ja im Verhältnis zum Auto, welches 1958 gebaut wurde, doch relativ jung, zählte da nicht.

Dann fuhren wir gegen Mittag mal die Strecke für den Freitag ab. Und fuhren, und fuhren, und fuhren. Gegen 20 Uhr waren wir Nähe Sachsenring und hatten etwa 300km mehr auf der Uhr. Die Transferetappen waren zwar landschaftlich äußerst attraktiv, aber im Dunkeln wollten wir dann doch lieber noch etwas mit den Kollegen beisammen sitzen und plaudern. Der Start war am nächsten Morgen für 12:30 Uhr vorgesehen und wir die ersten Starter!

Punkt 12:30 Uhr fuhren wir dann also durch den Startbogen, perfekt angekündigt von Alfred Gorny, der wirklich alle Details zu allen Autos parat hatte. Die Story unseres Autos in Kurzform: Erstauslieferung 1958 in Mozambique = Portugisisch Afrika. Nach Freigabe der Kolonien kam der 190er Ponton nach Lissabon. Und dort waren Pontons fast immer Taxis. Also wurde unser 190er zum 180D umgebaut und lief dort bis in die 80er Jahre als Taxi. Kilometerstand unendlich ... Dann fährt ein Münchner mit dem Taxi und kauft es aus einer Laune heraus. So kommt der Wagen nach Deutschland und dieselt hier weiter bis der Motor kaputt geht. Ich kaufe den Wagen und setze einen gebrauchten Motor ein. Ein Freund fährt den Wagen weitere vier Jahre und Ende 1998 bauen wir nach Zusammenbruch des AT-Diesel-Motors wieder um auf Benziner und Rennauto. Jetzt hat das gute Stück in den letzten 10 Jahren runde 50.000 km unter Rennbedingungen gelaufen, darunter alleine drei Carrera-PanAmericana Einsätze, wo wir 2006 den Klassensieg abräumten. Ausfälle keine! Wohl gemerkt, das Auto ist nach wie vor unrestauriert und der Rahmen noch immer der originale!

Nach dem Durchfahren des Startbogens konnten wir die am Vortag gewonnenen Erfahrungen einbringen und kamen so nach einer Stunde ohne Verfahren an die erste Sonderprüfung. Es geht auf kleinen Sträßchen durch die Felder und so manche Kuppe lässt nur die Baumwipfel der dahinter stehenden Bäume erkennen. Sehr speziell war die Durchfahrt durch das Tor in einem Gehöft, in vollem Galopp versteht sich. Die Wertungsprüfung 2 bei Colmnitz erreichten wir gegen 14 Uhr. Er hielt eine lange Vollgaspassage auf drittklassiger Fahrbahn und einem scharfem Rechtsknick parat. Wertungsprüfung 3, gegen 15:40 vorgesehen, wurde im Zuschauerprospekt so angekündigt: „wunderschöne Kuppenpassage mit scharfen Kurven“. Und dann gegen 17 Uhr Grünhain, Stadtrundkurs. Leider hatten wir beim Abfahren der Strecke am Vortag einen Schnitzer drin und konnten die legendäre Kuppe nicht austesten. Insofern war unsere erste Runde, dem Kuppen-Respekt gezollt, etwas verhalten. Nach dem leichten Hüpfen über die nicht einsehbare Kuppe fassten wir Mut für die zweite Runde. Und während wir gerade auf die nächste Hauswand zurasen, kommt der Rallye-Lada, ein Lokalmatador, im Rückspiegel angebraust. Wir lassen ihn vorbei und können ihm dann folgen, bis zur Kuppe, da haben wir immer noch Respekt. Zwei Kurven weiter steht der Lada mit verbogener Nase an der Mauer am Ortsausgang. Nichts gravierendes, der Wagen kann weiterfahren. Wo gehobelt wird, da fallen Späne. Die dritte Runde bekommen wir dann an der Kuppe alle Räder in die Luft – das ist es, was die Zuschauer erwarten. Der geographische Wendepunkt des ersten Renntages ist der Sachsenring, welcher auch noch voll unter künstlicher Bewässerung steht. Wir waschen unsere Reifen und machen uns auf den Rückweg. Ab jetzt geht alles rückwärts, d. h. auch der Rundkurs in Grünhain ist wieder im Programm. Jetzt fliegen wir schon ganz locker über die Kuppe und 2012 werden wir dann vermutlich auch kurz vor der Klostermauer landen. Durch Grünhain kommen wir noch in der Dämmerung, es ist mittlerweile 20 Uhr. In Eppendorf wird es schon richtig dunkel und beim WP 8 müssen wir die Leselampen bemühen. Da ich mich im Vorfeld gar nicht

informiert hatte, ob wir auch nachts fahren, hatten wir nur die alten „Funzeln“ dabei und die Leselampen wurden schnell noch am Freitagmorgen im Supermarkt besorgt. Es ist meine erste Nachtrallye und es ist faszinierend, wie die Fotoblitz der Zuschauer aus dem Dunkeln zu erkennen geben, wie viele Leute hier selbst um diese Zeit noch im feuchten Feld sitzen. Jetzt ist unser erster Startplatz für uns ein Glücksfall, denn wir sind gegen 24 Uhr wieder am Ziel „Zeitenströmung“. So können wir noch mal in die Studentenviertel einfallen und auch der Döner wird wieder unsere Rettung in Sachen Nahrungsaufnahme nach 24 Uhr. Von dort können wir die nach uns einlaufenden Fahrzeuge beobachten und als wir um 1:30 Uhr in den Bus krabbeln, sind längst nicht alle zurück!

Am Samstag ist der Start um 8 Uhr. Da heißt es früh aufstehen. Diesmal geht es in die Richtung Polen/Tschechien. Der erste Samstagprüfung in Augustusbad ist wieder so ein verrückter Stadtkurs. Auch hier sitzen alle Anwohner schon beseelt in Ihren Gärten und auch in den Abflugschneisen. Deshalb wird diese WP gecancelt – zu gefährlich für die Zuschauer. Aber es wird versichert, daß es auf dem Rückweg dann klappt. Für uns ideal, denn wir dürfen den Kurs „normal“ befahren. So können wir uns ein wenig Ortskenntnis aneignen. Dann kommt eine Wertungsprüfung die bei der PanAmericana mit „mil cumbres“ beschrieben wurde, zu übersetzen mit „tausend Hügel“, dieser auch in nichts nachsteht! Es geht durch den Wald mit scharfen Kurven, steil bergauf und steil bergab. Leider auch gecancelt, weil die Strecke seit vier Tagen Umleitung für eine gesperrte Hauptstraße war. Trotzdem waren die Zuschauer schon in Scharen am Streckenrad und wir haben Ihnen trotz Gegenverkehr ein bisschen „Show“ geliefert. Um die Mittagszeit dann Wertungsprüfung in Görlitz. Hier hatte man die Brauerei als Sammelpunkt auserkoren und es gab Essen und Trinken, sowie die Möglichkeit zu plaudern. Der Rundkurs Görlitz führt einmal rechts, einmal links an einer Allee entlang und man wendet sozusagen am Ende aus voller Fahrt. Die Hälfte der Strecke ist Kopfsteinpflaster. Auch hier: im Innenraum unter den Alleeebäumen, viele Zuschauer. Die Lückendorfer Bergrennstrecke fahren wir als nächstes an und dann gleich noch mal, weil's so schön ist. Gegen 17 Uhr sind wir dann wieder in Augustusbad. Und das Wunder wurde wahr, wir dürfen den Stadtkurs fahren, die Zuschauer wurden umplaziert. Dieser Kurs war die Krönung des Tages, denn auch hier geht es sozusagen am Eiscafe-Zaun vorbei sofort auf die nächste Häusercke zu. Eine Reifenstapel-Schikane sorgte noch für zusätzliches Adrenalin und die wellige Kopfsteinpflasterkurve ist eine Sache für sich. Adrenalin-Junkies kommen hier auf Ihre Kosten. Unsere Bremsen quittieren in der letzten Runde den Dienst, aber die brauchen wir eigentlich nur noch zum Stoppen an der Ausgangskontrolle. Wir rollen die 24 Kilometer bis Dresden langsam dahin und bremsen mit der Handbremse. Nach einigen Kilometern geht dann die normale Bremse wieder. Glück gehabt, unsere Glückssträhne in über zehn Jahren 50.000 Rallyekilometer ohne liegen zu bleiben absolviert zu haben, reißt nicht ab. Und das alles ohne Mechaniker-Crew und Reifenwechsel (Regen, Rundstrecke oder sonst was vor den Sonderprüfungen), wie es die Profi-Kollegen um uns herum zelebrieren. Wir haben wie immer unsere Werkzeugkiste im Kofferraum des Rennwagens gehabt. Und so lange die dort steht, geht wundersamer Weise auch nichts kaputt!

Abends dann entspanntes Grillen im Café der „Zeitenströmung“ und die Präsentation eines Films zum Geschehen der letzten zwei Renntage. Die Siegerehrung geht an uns vorbei, wir fahren ja außerhalb der Wertung. Aber die Zeiten wurden für alle gestoppt, so hat man einen guten Vergleich. Und trotz unseres, im Verhältnis zum Starterfeld relativ betagten Renngerätes, sehen wir da gar nicht schlecht aus.

Damit die H-Gruppe zukünftig zumindest auch die Chance auf einen Preis hat, wäre es vielleicht eine Idee nach tschechischem Rallye-Vorbild, den Lokalsender einzubinden und einen „Publikumsliebbling“ auszuloben. Das spornt doch die ganze Truppe an und die zahlreichen Zuschauer sind sicher eine gute Jury. So eine Begeisterung in der Bevölkerung habe ich noch selten erlebt und es ist noch einmal zu betonen: Hier ist den Veranstaltern trotz zunehmender Regelungsdichte eine wirklich „lockere“ Vollgas-Veranstaltung durch wunderschöne Landschaften gelungen.

2012 ist vorgemerkt, man sieht sich?

Thomas Hanna (Fahrer), Thomas Leuchtenberger (Beifahrer)

Mehr unter: www.mercedes-ponton.de und www.legends-of-speed.de