

Meisterschaft im Zwielicht

Letzter Lauf zur Deutschen Rundstreckenmeisterschaft Hohn-Rendsburg 4./5.10.'69

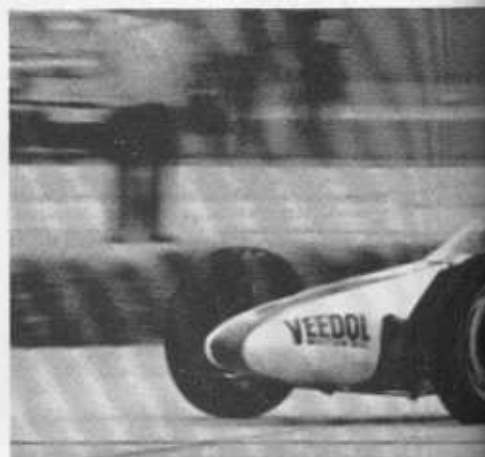
Wer auch immer von den Verantwortlichen beim letzten und entscheidenden Lauf auf dem Bundeswehr-Flugplatz Hohn bei Rendsburg anwesend war, wird sich wohl bewußt gewesen sein, daß die derzeit gültigen Meisterschaftsbestimmungen dringend einer Revision bedürfen. Ford wollte und mußte den Rundstreckenmeister stellen, um den Aufwand der Kölner Sportabteilung vor der Unternehmensleitung zu rechtfertigen. Natürlich hatte man in Köln einen Doppelerfolg in der Berg- und Rundstreckenmeisterschaft anvisiert, um mit den Erfolgen die Sportlichkeit des Escort – auch wenn ein TC mit einem serienmäßigen Escort selbst in der Karosserie nur wenig gemein hat – in der Werbung massiv herauszustreichen. Für ein Riesenunternehmen wie Ford zählen Klassensiege kaum, wichtig sind Gesamtsiege oder Meisterwürden. In der Bergmeisterschaft hatte man trotz der in Fahrerkreisen heftig umstrittenen Maßnahmen keinen Erfolg, und auch beim Rundstreckenwettbewerb genügten die Siege von Dieter Glemser nicht, denn der außerordentlich schnelle Abarth-Privatfahrer Harald Menzel war bis Hohn ebenfalls ungeschlagen geblieben, so daß die Gutpunkte entscheiden mußten.

Außerdem war ein technischer Defekt auch bei dem minutlös vorbereiteten Escort von Glemser nicht auszuschließen. Um sicher zu gehen, heuerte man also den schnellen Steyr-Puch-Experten Willi Sommer an, dem vom Autohaus Zakowski (Ford-Händler in der Eifel) ein heißer Abarth zur Verfügung gestellt wurde. Die Marschroute war eindeutig: Sommer sollte dafür sorgen, daß Menzel möglichst nicht siegte, oder – wenn ihm dies doch gelingen sollte – der Abstand zwischen ihm und Menzel im Ziel nur sehr gering sein würde. Zunächst schien auch alles nach Plan zu verlaufen.

Im Training war Menzel, der wohl die Sympathie fast aller Anwesenden auf seiner Seite hatte, mit 1.45,3 langsamer als Sommer (1.44,5) und der „große Unbekannte“ Mikkelsen (1.44,6) aus Dänemark. Freilich, auch die Konkurrenz wußte, daß Menzel im Rennen schneller sein würde, denn seine Zeit war nur deshalb schlechter, weil er in einem Pulk von Wagen kämpfte, wogegen Sommer seine Runden allein auf weiter Flur drehen konnte. Im Grunde war die Ausgangsposition für Menzel auch nicht schlecht, denn in der ersten Startreihe standen die fünf trainingsschnellsten Wagen – Menzel also in der Mitte.

Dem Dannenberger gelang ein guter Start, und bereits in der ersten Runde hatte er ganz knapp die Führung vor Sommer übernommen. Was dann folgte, war ein echter Renn-Thriller, der sicherlich nicht oft zu sehen ist. Menzel und Sommer setzten sich schnell vom Feld ab, der Däne spielte überhaupt keine Rolle, und die beiden Abarth lagen so dicht beieinander, daß viele Zuschauer wohl nur auf einen Zusammenprall warteten. Diese Auseinandersetzung dauerte zehn Runden, dann war's um Willi Sommer geschehen. Menzel, der einen ungemein verwegenen Fahrstil pflegt, geriet ausgangs einer Schikane sehr dicht an die Strohballen, ein Ballen drehte sich direkt vor Sommers Abarth, und der Mainzer krachte auf das Hindernis. Mit defektem Kühler rollte er langsam ins Fahrerlager, und bei Ford sah man finstere Gesichter. Für Menzel war das Rennen damit gelaufen, mit Unterstützung seines Markengefährten Casteel konnte er gar mit großem und für sein Gutpunkte-Konto bedeutungsvollem Vorsprung die Ziellinie überfahren.

Danach wartete man gespannt auf das Rennen der Klasse bis 1600 ccm. Für Ford



Oben: Roland Müller (Fuchs) siegte in der Klasse Formel-Vau-Lizenzfahrer.





Dieter Glemser (Ford Escort TC) fährt einem überlegenen Sieg entgegen.



Harald Menzel wird von Willi Sommer hart verfolgt.



kam es darauf an, daß nun Dieter Glemser deutlich gewann, um Meister zu werden. Auch in diesem Rennen hatte die Konkurrenz (in diesem Falle Alfa Romeo) starkes Geschütz aufgeföhren. Neben dem Draufgänger Jochen Maas, der einen GTA von Hähn-Racing steuerte, war der dreifache deutsche Meister Herbert Schultze mit seinem eigenen gelblackierten Alfa auf die beiden Ford-Fahrer Glemser und Mohr angesetzt. Ursprünglich sollte auch Gerhard Schüler für Ford antreten, um einen Dreifach-Sieg zu ermöglichen und den Spitzenreiter Glemser gegen die Alfa-Streitmacht abzuschirmen, doch der Mannheimer wurde kurz vor dem Rennen krank. Die Trainingszeiten der Ford-Fahrer (Glemser 1.34,4; Mohr 1.35,6) ließen erkennen, daß Schultze und Maas einer kaum lösbaren Aufgabe gegenüberstanden. Zwar erging sich das Ford-Lager in Zweckpessimismus und meinte, Herbert Schultze (im Training 1.37,6) würde schon noch seine Karten aufdecken, doch zeigte das Rennen, daß auch ein Klasse-Fahrer wie Schultze gegen die hervorragenden Escort TC wenig ausrichten kann. Der Start gelang Glemser zwar nicht sehr gut, aber schon nach der ersten Runde übernahm er resolut die Führung, beging keinerlei Fehler und siegte mit klarem Vorsprung. Jochen Maas konnte seinen Markenkollegen im Kampf um den zweiten Platz nicht unterstützen, denn ein Getriebebeschaden zwang ihn zur Aufgabe. Später hieß es, Mohr habe Schultze absichtlich gesperrt, was sicherlich unzutreffend ist, denn mit einem Routinier wie Schultze lassen sich derartige Manöver zweifellos nicht ungestraft machen. Manfred Mohr fuhr nach Stallregie, das heißt, die Verfolger sollten abgeblockt werden, und Ford einen Doppelsieg erringen. Diese Aufgabe löste der Gießener glänzend, und daß Mohr von Schultze hart gefordert

wurde, läßt sich aus der Tatsache ersehen, daß nicht Glemser, sondern Mohr mit 1.33,2 die schnellste Runde im Rennen fuhr.

Die Escort waren in dieser Saison einfach nicht zu schlagen, und Dieter Glemser dürfte der mit Abstand schnellste von den Fahrern gewesen sein, die sich um die Rundstreckenmeisterschaft beworben haben – den Meisterschaftstitel hat er fraglos verdient.* Harald Menzel, ein Privatfahrer ohne Werksunterstützung, stand vor der ungemein schwierigen Aufgabe, gegen ein straff organisiertes Profi-Team anzutreten, das sämtliche Möglichkeiten des Reglements konsequent ausschöpfte. Ob der sportliche Wettstreit dabei nicht etwas zu kurz gekommen ist, steht auf einem anderen Blatt, nur sollte Ford nicht für Maßnahmen angeschwärzt werden, die auf fragwürdige Bestimmungen zurückzuführen sind. Für den tapferen Menzel dürfte dies kaum ein Trost sein, doch er kannte das Reglement und trat unter dessen Bedingungen zum Rennen an.

Etwas im Schatten dieser spannenden Auseinandersetzung standen die übrigen Rennen der gelungenen Veranstaltung. Zwar ist dieses Gebiet um Rendsburg kaum als eine Hochburg des Automobilsports anzusprechen, aber dem Veranstalter (Automobil-Sport-Club Hamburg) gelang die Organisation sehr gut. Bemerkenswert war insbesondere die zügige Abwicklung der Rennen sowie die sachliche Atmosphäre im Fahrerlager – ganz im Gegensatz zu dem

* Zum Zeitpunkt, da dieser Artikel gedruckt wurde, stand Dieter Glemser als neuer Titelträger noch nicht offiziell fest. Das ONS-Berufungsgericht entschied am 24. Oktober über die Berufung zu einem Protest, der gegen den Glemser-Ford beim Meisterschaftslauf in Niederstetten eingereicht wurde. Der Protest wurde seinerzeit zurückgewiesen.

Dieter Glemser und Michael Kranefuß (rechts) freuen sich über den Ford-Sieg. Böse Zungen behaupten, daß Kranefuß auf diesem Foto zum letzten Mal mit lachendem Gesicht zu sehen ist, denn er trat kürzlich in den heiligen Stand der Ehe.



Fotos: Isenberg, Angermann (4)

Eine Trainingsaufnahme: Dirk Gebhardt (Austin Cooper S) gefolgt von Peter Koch mit seinem Mini Cooper (Klasse TW bis 1150 ccm).

penetranten Kommandoton, der häufig bei ähnlichen Veranstaltungen zu hören ist.

Das Rennen 1 war für Tourenwagen bis 1300 ccm ausgeschrieben, und hier dominierten die Alfa Romeo GTAJ von Reinhard Stenzel und Dieter Mohr klar. Mohr mußte sich geschlagen geben, was möglicherweise darauf zurückzuführen ist, daß an seinem Wagen bis zur letzten Minute gebastelt wurde, und er in aller Eile gerade noch rechtzeitig zum Start erschien.

An dritter Stelle plazierte sich Michael Kranefuß auf dem von Erich Zakowski sehr sorgfältig vorbereiteten Escort GT. Einer der schnellsten Mini-Exponenten am Berg, Peter Wiechert, war im Training noch deutlich schneller als Kranefuß, doch im Rennen lief der Wooding-Cooper S nur auf drei Zylindern, so daß Wiechert gegen den Escort nichts ausrichten konnte. Recht interessant ist, daß der Mini im Zeittraining bei sehr starkem Gegenwind auf der 1500 Meter langen Geraden 300 U/min weniger drehte als im vom Wind weniger beeinflussten freien Training. Der Zakowski-Wagen war der einzige private Escort, der das Rennen durchstand, alle übrigen Fahrzeuge

dieses Typs (die von Rapp, Kleint, Hönes und Claaßen) hauchten ihr Leben entweder im Training oder im Rennen aus. Zusammen mit den 1300ern wurden auch die TW bis 1150 ccm gestartet. Hier erwartete man einen Sieg des trainingsschnellsten Koch, doch dessen Mini Cooper erlitt einen Motor-Totalschaden. Es gewann die sehr schnelle Amazone Ilja Heidel nach hartem Duell mit dem Hamburger Günter Türk (beide Mini-Cooper). Der Ausgang des Rennens wäre wohl offen geblieben, wenn Türk nicht Schwierigkeiten mit der Schaltung gehabt hätte, er konnte aber die schnellste Runde in 1.46,4 für sich verbuchen.

Im Rennen 2 ließ Karl-Heinz Becker mit seinem Glas 1304 TS in der Klasse Spezialtourenwagen bis 1300 ccm der Konkurrenz keine Chance. Dirk Gebhardt, der die schnellste Trainingszeit erzielt hatte, wurde hinter Norbert Dombrowski (Alfa GTAJ) nur Dritter. In diesem Rennen liefen auch die GT bis 1300 ccm, und hier hieß die Auseinandersetzung Marschke gegen Schulze-Schwering (beide Alpine-Renault). Schulze-Schwering, der neben Glemser und Menzel eine geringe Chance auf den

Titelgewinn hatte, konnte die Führung im Rennen knapp vor Marschke übernehmen, bis sein Alpine in eine dichte Qualmwolke gehüllt ins Fahrerlager abbog. Manfred Marschke siegte deutlich, nachdem er auch schon im Training dominiert hatte.

Bei den Spezialtourenwagen über 1600 ccm setzte sich zunächst der Lokalmatador Jürgensen aus Flensburg auf seinem Porsche 911 in Front, doch mußte er sich dem ungemein schnellen BMW von H. D. Werner geschlagen geben. Auch Reinhard Stenzel auf dem Werks-Alfa (Motor bis 1900 ccm aufgebohrt) mußte zurückstehen, und bei Michael May mit seinem Turbo-Capri reichte es nur zum vierten Platz, weil die Benzinzufuhr zeitweilig aussetzte. Die GT-Konkurrenz bis 2000 ccm war für den Chiquita-Porsche von Jürgen Neuhaus kein Problem. Neuhaus und Fröhlich hatten die Plätze getauscht; der Essener steuerte den Gesipa-Porsche 908 im Rennen der Sportprototypen. Fröhlich war der einzige Starter, so daß er vor keine allzu schwere Aufgabe gestellt war, in 1.20,0 Min. konnte er aber immerhin die schnellste Runde des Tages für sich verbuchen. Ähnlich überlegen war auch Herbert Schultze auf dem Alfa Romeo T 33. Eine etwas seltsame Vorstellung bot der Sieger der Sportwagen und Prototypen bis 1300 ccm, Karl-Heinz Kleine, auf seinem Abarth OTC. In der Rechtskurve nach dem Start drehte er sich zum erstenmal, ein weiterer Dreher folgte in der Schikane vor dem Fahrerlager, doch dann hatte er das Temperament seines Wagens gebändigt und konnte vor dem zweiten Wagen dieser Klasse, einem NSU-Spieß, die Ziellinie überfahren.

Bei den Formel-Vau-Ausweissfahrern konnte sich Horst Karr (Fuchs) sofort in Führung bringen und einen Start-Ziel-Sieg erringen. Um den zweiten Platz gab es einen erbitterten Kampf zwischen Lukas und Berstermann, den schließlich der Austro-Fahrer Berstermann belegte. Um den Motor (1500er-Gehäuse) des drittplazierten Odermatt bei den Lizenzfahrern gab es zwar einige Diskussionen, doch wurde nicht protestiert. Ein Protest war dagegen gegen den Sieger des Rennens 9 (TW bis 2000 ccm), Manfred Mineif gerichtet, doch die Untersuchung des Alpina-BMW erbrachte keine Reglementsverstöße, und Walter Struckmann mußte sich mit dem zweiten Platz begnügen. Mineif hatte in Hohn einen sehr erfolgreichen Tag, denn nach dem Ausfall des dänischen Alfa-Fahrers Andas Weltia, der zu diesem Zeitpunkt indes von Mineif bereits überholt worden war, konnte er auch die Spezial-TW-Klasse bis 1600 ccm für sich entscheiden.

Herbert Schultze war in Hohn wohl der erfolgreichste Fahrer, wenn man einmal nach dem Wert der vergebenen Ehrenpreise geht. Dem Berliner wurde die Duckhams Silver Trophy überreicht, eine Nachbildung der Venus von Milo in massivem Silber, die einen Wert von etwa 800 Mark darstellt. Die Veranstaltung war zweifellos gelungen, nur das Gerangel um den Titel des Deutschen Rundstreckenmeisters hinterläßt ein etwas unguutes Gefühl. Keiner der Beteiligten war wohl sehr glücklich über die Begleitumstände, doch ist dies in erster Linie eine Frage des Reglements, und für die Meisterschaftskommission der ONS bleibt sicherlich sehr viel zu tun.

Wolf D. Helms

