



Nachdem die Rallye Bavaria schon vor Jahren vom Terminkalender verschwand, veranstaltet der ADAC Saarland bereits 2003 die KÜS-Saarland Rallye Classic, und damit hatte Deutschland wieder einen Wertungslauf zur EM. Bei meiner Fahrt zum Internationalen NSU Treffen im Vorjahr in Belgien hatte ich mir die Technische Abnahme und den Shake Down angesehen und mir vorgenommen, wenn alles klappt, 2004 an der Rallye teilzunehmen.

Nach den beiden Klassensiegen in Italien hatten wir 72 Meisterschaftspunkte. Plötzlich wurde die laufende Auswertung dieses Wettbewerbes durch die FIA für uns interessant. Was man allerdings auf der Homepage des Weltverbandes nachlesen konnte, war wenig professionell. Zu keiner Zeit war die Auswertung weder aktuell noch fehlerfrei. Irgendwann haben wir es dann aufgegeben zu monieren, der DMSB konnte da auch nichts bewegen, schließlich haben wir dann selbst die Tabelle geführt.

Die Rallyemeisterschaft ist in 2 Kategorien ausgeschrieben, die Punkteverteilung erfolgt klassenweise. Das war dann auch die eigentliche Crux, nur wenn in einer Klasse zwei Autos die Startlinie überquerten, bekam man die volle Punktezahl.

Manfred und ich hatten uns natürlich auf das Heimspiel gefreut, doch die Freude wurde bereits nach Nennungsschluss getrübt. Wir waren in unserer Klasse Einzelkämpfer. Georg Alber, Meister des Vorjahres, fuhr in der Klasse bis 2000ccm, da es reichlich 911er Porsche gab, hatte der nie Probleme. Unser italienischer Mitstreiter Andrea Polli fuhr bis 1600ccm, da konnte es schon enger werden, doch auch Andrea hatte eine volle Klasse. Dr. Schwedt war zweiter Starter, ein gut informierte Insider, der das Saarland wie seine Westentasche kannte und damit fast unschlagbar war. Sein Ford Lotus Cortina gab allerdings nach dem 1. Tag den Geist auf und so konnte der Signore aus Chianti mit 24 Zählern voll punkten.

Andrea brachte bei der Siegerehrung das Problem der Rallye exakt auf den Punkt: „I come next year with a tank“. Leider haben die wenigsten geschnallt, was er damit meinte. Um es kurz zu machen, Teile der Sonderprüfungen waren unter aller Sau und für alte Autos absolut ungeeignet. Reine Schotterstraßen, Graspisten mit eingelegten Steinen, Kurven und Übergänge, die selbst für den NSU zu eng waren und reine Selbstzerstörungsstellen. Der TTS lag für diese Straßen viel zu tief und große Ratlosigkeit machte sich breit. Zum Glück lagen in meiner Werkstatt noch DUNLOP SP 10 165/70/13. Mein Neffe Michael wurde angeläutet, und der war spontan bereit, die Gummis ins Saarland zu karren.

Da die Veranstaltung auch gleichzeitig EM Wertungslauf für moderne Autos war, sah die Strecke nach Besichtigung der Wertungsprüfungen schon entsprechend aus. Bei der Rallye hatten wir nach reichlich Regen manchmal Probleme, unseren Standort zu bestimmen. Entweder waren wir noch auf der Straße oder schon im Acker. Spektakulär war im übrigen eine Wasserdurchfahrt. Da konnten wir sogar noch was lernen, nämlich, zuvor die Seitenscheiben zu schließen.

Die Rallye war ausgezeichnet organisiert. Veranstalter und die vielen ehrenamtlichen Helfer haben wirklich Großartiges geleistet. Hoffentlich haben die Saarländer bei der Auswahl der Sonderprüfungen 2005 eine glücklichere Hand.