



Nach drei EM-Wertungsläufen führte Andrea Polli mit vier Punkten, Georg Alber mit dem Trajbold 11er lag 2 Punkte hinter uns. Zunächst Positives, die Klasse war mit vier weiteren Mitbewerbern voll.

Ich musste bereits am Montag anreisen und am Dienstag die ersten Sonderprüfungen alleine abfahren, weil Manfred geschäftlich verhindert war. Erst am Dienstag Mittag und am Mittwoch konnten wir dann die Aufschriebe gemeinsam anfertigen. Der Veranstalter hatte genau vorgeschrieben, wann welche Strecke besichtigt werden durfte, bis auf ein paar hundert Meter ordentliche Asphaltstrassen. Ein bisschen Kopfsteinpflaster allerdings an einer Stelle, an der es kriminell bergab ging und dann bei Regen absolut nicht lustig war.

Donnerstag war Zwangspause, die wir zu einem Besuch in Ostende und dem deutschen zentralen Soldatenfriedhof nutzten. Letztere gab es reichlich, Flandern war bekanntermaßen eines der am heftigsten umkämpften Gebiete während des 1. Weltkrieges mit den ersten Gaseinsätzen überhaupt. Irgendwann nach dem 8. November 1918 haben die dann von einer Minute auf die andere aufgehört zu schießen, sind aus dem Schützengraben gekrochen und nach Hause gegangen. Einige zehntausend Gefallene blieben zurück, alles völlig unfassbar.

Am Freitag war technische Abnahme, zunächst hat es wie aus Kübeln gegossen, in einer absolut tristen Messehalle ohne Beleuchtung war dann die Abnahme der Fahrzeuge. Als dann noch ein Kommissar darauf bestand, Front - und Seitenscheibe sowie die Gläser der Rückspiegel mit einer Klarsichtfolie zu bekleben, hatte ich die Sch..... voll und wollte packen. Zum Glück war in diesem Moment Manfred robuster. Der Technische Kommissar musste sich belehren lassen, dass die Folienvorschrift nur für moderne Autos galt. Wir blieben und bereiteten uns auf die am gleichen Abend zu fahrende Spezialsonderprüfung Flanders Fields vor. Das war ein Rundkurs der 2 ½ mal zu durchfahren, ordentlich schnell und ein großes Zuschauerspektakel war. Nach einem Kilometer trafen wir den 911er von Georg Alber, das Auto lag im Graben und damit für den Bayern die Rallye beendet. Später erfuhren wir dann noch, dass an genau der Stelle ein Grenzstein stand und den Porsche ordentlich deformierte.

Neben einem Lauf zur modernen EM war die Rallye auch einer zur historischen belgischen und englischen Meisterschaft. In Boezinge, einem kleinen Ort in der Nähe von Ypern, wurde eine Servicezone eingerichtet. Diese bestand aus der ca. 1,5km langen Dorfstraße und was da an Material und Gerät in Sachen Service aufgebaut wurde, führte bei uns fast zu Minderwertigkeitskomplexen. Wir standen jedes Mal 20 Minuten herum, das einzig Positive

war ein Maisfeld, welches sich hervorragend als Freilufttoilette eignete. Aus lauter Langeweile freundete ich mich mit einer schon recht betagten Hündin an. Nachdem wir zum dritten Male in die Servicezone einfuhren, wurde ich schon schwanzwedelnd erwartet. Am Ende der Servicezone war eine Zeitkontrolle, an die sich eine sogenannte Reafulling Area (Tankzone) anschloss. Nein, das war keine Tankstelle sondern eine Omnibushaltestelle. Ohne Serviceteam hatte man schlechte Karten bzw. überhaupt keine. Aber wir beherrschten ja von Sizilien den „Kanisterversteckentrick“. In einer Seitenstraße von Ypern stand mein zur Behelfstankstelle umfunktionierter Mercedes, und damit war das Problem auch gelöst.

Der Samstag war dann ausgesprochen brutal, 12 Wertungsprüfungen waren zu absolvieren. Zwei davon, Sauvegarde mit 16,41km und Heuvelland mit 32,54km folgten kurz hintereinander. Auf der Verbindungsetappe von wenigen Kilometern war ein Schnitt von über 70km/h vorgeschrieben. Dabei ging es auch durch eine geschlossene Ortschaft und da lauerte auch schon die königlich belgische Verkehrspolizei. Lieber eine Strafminute als ein Billett zu kassieren war da angesagt. Gegen 23 Uhr überfuhren wir dann auf dem Marktplatz von Ypern die Rampe, eine tolle Atmosphäre, eine Menge Leute und im Hintergrund das mächtige und beleuchtete Rathaus. Dort waren übrigens im Mittelalter u.a. auch die Tuchhändler untergebracht, der größte Saal im Gebäude ist deswegen über 100m lang.

In unserer Klasse waren ein Austin Cooper, Fiat 850, Sunbeam Chamois und Skoda 1000MB am Start. Der Cooper war nicht zu halten, und so reihten wir uns dahinter auf Platz zwei ein. Der Aushang der Ergebnisse war um 1.00 Uhr, es gab dann ein ordentliches Essen, egal ob verspätetes Nachtessen oder vorgezogenes Frühstück, es hat geschmeckt. Die Siegerehrung war dann nächstens gegen 2.30 Uhr, Manfred übernachtete nochmals, während ich wenig später die Heimfahrt antrat.

Nachdem Georg Alber bereits auf der 1.Sonderprüfung ausfiel, erwischte es auch Andrea Polli. Nach der 9. Sonderprüfung streikte sein Lotus Elan. Plötzlich hatten wir in der EM Wertung einen komfortablen Vorsprung von 16 Punkten. Ob wir wollten oder nicht, wir mussten nun die Lahti Historic in Finnland fahren.

Und wo geht man in Belgien zum Essen ? Zum „Italiener“ natürlich. In Menen, unser Hotel befand sich dort, hatten wir ein ausgezeichnetes Lokal entdeckt. Da auch Georg Alber in unserem Hotel logierte, trafen wir uns auch dort zu einem gemeinsamen Abendessen, viel wurde dabei über die guten alten Zeiten sinniert.