

# Ennstal-Klassik-Fahrt vom 22.-24. August 2002 mit dem Spiess-Rennspider

von Ralf Plagmann

Das Team Trunzer/Plagmann machte sich mit dem frisch lackierten und von Albert Keicher optimierten NSU/Wankel Rennspider auf, den Konkurrenten der Ennstal Classic in der schönen Steiermark unterhalb des Dachstein Gebirges das Fürchten zu lehren. Die Mitwettbewerber hatten zwar im Motorsport einen glänzenden Ruf, wie die ehemaligen Formel 1 Weltmeister Stirling Moss, Jackie Stewart, John Surtees, die Rallye Weltmeister Rauno Aaltonen, Björn Waldegaard und Erik Carlsson, sowie die Europa Tourenwagenmeister Derek Bell und Dieter Quester und schließlich die modernen ehemaligen Formel 1 Fahrer Karl Wendlinger und Alexander Wurz oder die Mimen Peter Kraus und Klaus Wildbolz, doch wir nahmen die Herausforderung ebenso mutig wie überheblich an. Den Service übernahm der absolute Wankel Spezialist Albert Keicher mit dem Ingolstädter Kopiloten Thomas Stebich.

Doch schon bevor die eigentliche Veranstaltung begann, bekamen wir die ersten Probleme zu spüren. Unser Tripmaster, der seit 3 Jahren allen Veranstaltern historischer Rallyes gefallen hatte, ent-

sprach nicht der Ausschreibung durch die Gröbminger Veranstalter, da er einen elektronischen Impulsgeber besaß, der streng verboten war. Das Ergebnis war, dass Keicher den Tripmaster stilllegen musste und das Fahrzeug erst in der wiederholten technischen Abnahme zu dieser Veranstaltung zugelassen wurde. Die losen Kabel wurden der Ordnung halber noch verplombt, und dann war das erste Problem gelöst.

Den Auftakt am folgenden Tag bildete eine 9 km lange Bergprüfung auf den Stoderzinken, den Hausberg von Gröbming. Es begann damit, dass sich der zweite Gang nur unter heftigem Getriebeknirschen einlegen ließ, doch daran mussten wir uns gewöhnen und es sollte auch noch schlimmer kommen. Doch erst einmal folgte eine weitere und viel herbere Enttäuschung. Trunzer/Plagmann versuchten ehrgeizig den Gipfel in der vorgeschriebenen Zeit zu erreichen, was auch durchaus machbar gewesen wäre. Doch unerklärlicherweise schien auf einmal die Zeit still zu stehen - zumindest auf der Stoppuhr. Der Grund wurde zwar erkannt, jedoch so spät, dass eine gute Richtzeit auf dieser Sonderprüfung nicht mehr erreicht werden konnte.

Ursache für diese Schlappe war eine nicht aufgezugene mechanische Stoppuhr, die Plagmann zwar anstartete wie die Schlange das Kaninchen, doch erst viel zu spät erkannte, dass man diesen Uhrentyp von Zeit zu Zeit auch einmal aufziehen muss. Daher der Name: mechanische Stoppuhr. Besonders unangenehm war, dass man mittels eines Handys unmittelbar nach der Sonderprüfung die eingefahrenen Strafpunkte per SMS mitgeteilt bekam. Tausend Punkte waren das Ergebnis und damit fast so gut wie gar nicht am Ziel angekommen.

Dieser Rückschlag war noch nicht richtig verdaut, da begann der etwa 100 km lange Nachtprolog Dachstein Tauern. Positiv war allein, dass die Strecke am Gasthof des Tradition Teams vorbeiführte, und die Bedienung uns während der Fahrt einen zünftigen steirischen Gebirgsschnaps anbot, den Fahrer wie Beifahrer dankbar hinunterkippeten, um die raue Wirklichkeit ein wenig zu mildern. Das einzig romantische Moment während der Prüfung bildete der riesig wirkende aufgehende Vollmond, der fast kitschig vor dem dunklen Gebirgsmassiv des Dachstein Gebirges die Landschaft in weiches Licht tauchte. Kurz wurde das Naturschauspiel genossen, dann begann die erste Sonderprüfung, die einen 50er Schnitt vorschrieb, der durch geheime Lichtschranken kontrolliert wurde. Die beiden NSU/Wankel Piloten mühten sich zwar redlich, den geforderten Schnitt einzuhalten, bekamen jedoch am Ende dieser Etappe die Höchststrafpunktzahl von 1.000 (in Worten eintausend) gutgeschrieben, was einem absoluten Versagen gleichkam. Im zweiten Teil der Strecke begannen wieder die dem Team hinlänglich bekannten und gefürchteten Zündaussetzer in Verbindung mit sofortigem Motor Absterben. Zwar konnte Keicher das Juwel zukunftssträchtiger Ingenieurskunst immer wieder in Gang bringen, doch fehlten uns



am Ende dieses Tages insgesamt satte 7 Minuten zur Soll-Zeit. Auch diese Etappe konnte zu den Akten gelegt werden, ebenso wie das bereits leergefegte Buffet beim "italienischen Abend" in Schladming und so nahmen sich die Piloten für den nächsten Tag vor, eine Bestzeit nach der anderen zu fahren.

In aller Herrgottsfrühe begann Keicher die Zündungs- und Vergaserprobleme am Spider zu beheben. Unter anderem legte er eine neue Benzinrücklaufleitung. Als alle am Frühstückstisch erschienen, hatte er gerade seine Arbeit beendet. Der Samstagmorgen begann also vielversprechend. Der Wankelmotor wankelte gleichmäßig vor sich hin, wie es die Werbung versprach, und nach 20 Kilometern kam die erste Sonderprüfung mit Rundstreckencharakter auf der Start- und Landebahn des abgesperrten Sportflieger-Flugplatzes in Niederöblarn, der sich schönster Alpen-Flugplatz rühmt. Die Sollzeit wurde exakt eingehalten und so schnupperte das Wankel Team Morgenluft. Keichers Extra-Arbeit hatte sich also gelohnt und berechtigter Optimismus lag in der Luft, die folgenden 550 Kilometer ebenso hervorragend wie fehlerlos zu absolvieren. Die Streckenwertung bewältigte das Tradition Team einwandfrei. Trotz starkem Einkaufs- und Touristenverkehr in Lienz kurz vor dem Pyhrnpass wurden die Zeiten exakt eingehalten und häufig musste sogar vor den Zeitkontrollen die Vorzeit abgewartet werden. Groß war auch die Freude, als vom Fahrer Trunzer in einer Haarnadelkurve eine geheime Kontrolle entdeckt wurde, die den geforderten 50er Schnitt überwachte. Alles schien in Ordnung und dennoch hatte die NSU Mannschaft immer das Gefühl, den gestellten Anforderungen an die geheimen Zeitkontrollen nicht gerecht zu werden. Regelmäßige SMS Meldungen mit der bekannten maximalen Fehlerpunktzahl von 1000 bestätigten diese ungunstigen Gefühle. Reizvoll hingegen war die wunderschöne Gebirgslandschaft. "Fahren im letzten Paradies" versprach der Veranstalter und das konnte man schon bestätigen. Das NSU Team streifte das Salzburger



Land, durchquerte die Steiermark und gelangte letztendlich auch noch nach Kärnten, wo es an der Haupttribüne des A1 Rings in Spielberg vorbeikamen. Leider fand auf dem Ring keine Sonderprüfung statt.. Erfreulicherweise herrschte bei den Stempelkontrollen, wie in Rottenmann, meistens eine ausgelassene und überschwängliche Volksfeststimmung und der NSU/Wankel Spider fand allgemein große Bewunderung. Und erfrischend war auch die Verpflegung mit Schnitzelweck und Mc.Donald's Donut, dazu ein vitaminreicher Apfel, der die Teams moralisch wieder etwas aufbaute. Traurig stimmte das Tradition Team lediglich, als sie am Ortsausgang ihre Chefs Nisti/Frank mit Differentialschaden am Straßenrand liegen sahen. Für sie bedeutete es schon jetzt das Aus. Die Wankel Mannschaft hatte noch einige Stunden Zeit - das war den Fahrern jedoch zu diesem Zeitpunkt noch nicht bewusst. Der NSU/Wankel Spider wurde beim Anstieg auf den Pass Hohe Tauern (1245m) zwar noch von einem Mini Cooper heftig mit ausfließendem Benzin besprüht, doch das stoppte den Vorwärtsdrang des Teams nicht. Das ausgeflossenen Benzin führte lediglich zu einem kleinen Schlenker in den Gegenverkehr, doch derartige Schrecksekunden wurden schnell weggesteckt. Anschließend ging es Richtung Kärnten, wo wir in Judenburg die hohen Berge verließen und mehr ins Flachland beim A1 Ring kamen. Die nächste Station war das

Kloster Seckau, wo den Fahrern noch einmal ein Würstchen gereicht wurde.

Kurz vor Gurk kündigte sich erneut eine geheime Kontrollstrecke an, die den endgültigen Ausschluss aus der Wertung nach sich ziehen sollte. Natürlich wurde der geforderte Schnitt so exakt wie möglich gehalten, das Team durchfuhr Pisweg und entschied sich 400 m vor Ende der Sonderprüfung für den linken Ortseingang nach Gurk. Am Ortsende befand sich eine Dreierkreuzung, auf der sich andere Teilnehmer trafen, die offensichtlich eine andere Fahrtroute gewählt hatten. Im Nachhinein stellte sich heraus, dass die Wahl der Spider Mannschaft auf jeden Fall falsch war und den Wertungsausschluss nach sich zog. Zum Glück wusste es das zu diesem Zeitpunkt noch nicht. Außerdem tauchten urplötzlich andere Probleme auf, denn schlagartig verabschiedete sich der vierte Gang in unserem NSU/Wankel Spider. Das bedeutete wegen der recht hohen Drehzahlen im dritten Gang eine für die Ohren zumutbare Höchstgeschwindigkeit von 95 km/h. Bei der nächsten Durchfahrtskontrolle versuchten wir, das Problem zu analysieren und zu lösen, doch für einen Getriebe Check fehlte einfach die Zeit. Glücklicherweise ging es nach einer langen Fahrt im Tal endlich wieder 35 Kilometer bergauf, immer Richtung Nockalm mit einer angestrebten Höhe von 2042 m und einer durchschnittlichen Steigung von 12 %.



Bergauf benötigte der Spider den vierten Gang natürlich fast gar nicht und so preschte er munter bergan. Vergeblich versuchten zwei Monster Ferraris vom Typ 275 GTB4 mit satten 300 PS und Derek Bell mit seinem Ferrari Daytona mit 352 PS den kleinen Spider zu überholen, doch das gelang ihnen trotz heftigster Versuche einfach nicht. Für dieses Vorhaben hatten sie einfach die falsche Getriebeabstimmung gewählt. Heftiges Rattern über den Kontrahenten kündigte einen Hubschrauber an, der für ÖRF einen Film über diese Veranstaltung drehte. Der "Miefquirl" begleitete die Kontrahenten eine ganze Weile, denn das Kamerteam empfand das Duell der Giganten gegen den Wankelzweig offensichtlich als äußerst publikumswirksam. Erst als lange Geraden die vielen Serpentinaen abwechselten, spurteten die Kampfrösler hoch erhobenen Hauptes am Spider vorbei. Schön für das Wankel Team war, dass dieser Kampf minutenlang vom Fernsehen gefilmt und letztendlich auch ausgestrahlt wurde.

Riesengroß war dann die Überraschung, als das NSU Team von Albert Kohley mit Frau Gisela sowie einigen NSU Kollegen aus Österreich auf dem höchsten Punkt der Strecke vollkommen überraschend begrüßt wurden. Albert hatte am NSU Treffen bei Salzburg teilgenommen und verbrachte seinen Urlaub bei den Spittaler NSU Freunden. In aller Eile nahmen die Piloten einen Apfelstrudel mit Sahne sowie eine Tasse Kaffee zu sich und dann ging es in allergrößter Eile weiter. Herrn Trunzer reichte es zeitlich nur für einen Bissen Apfelstrudel, aber wir mussten ja schließlich in der Zeit bleiben, um an diesem Tag in der Wertung weiter nach vorne zu kommen. Als historisch kann gesehen werden, dass es nun bergab zu einer wahren NSU Prinzen Parade kam. Der Spider wurde vorne und hinten von einem NSU 1200 eskortiert. Das Bild für die doch recht zahlreichen Zuschauer war riesig gut und Albert hat uns bereits einen Videofilm von diesem Ereignis zugesandt, der jetzt bereits im Archiv gut aufgehoben ist.

Die Abfahrt erforderte vom Team Geduld, da man eine kilometerlange unbefestigte Straße passieren musste, auf der Überholvorgänge unmöglich waren. Langsam begann es zu dämmern und als die Dunkelheit vollends einbrach, leisteten sich die NSU Treter noch einen kleinen Schnitzer, der auf einem winzigen Missverständnis zwischen Co und Pilot basierte. Ortsausgangs von Stein an der Enns gab es eine scharfe Rechtskurve, dann einen Bahnübergang und dann ging es wieder scharf links. Vor der Rechtskurve kommandierte Plagmann: "nach der Bahnüberquerung immer geradeaus" und meinte damit, dem Straßenverlauf folgend. Trunzer hingegen steuerte geradeaus und so landeten sie nach einem kleinen Hüpfen steil bergab auf einem Bauernhof. Keicher, der hinter dem Spider herfuhr, sah das Auto noch die Geleise überqueren, dann war es auf einmal wir auf einmal in der Tiefe verschwunden. Es war nicht weiter tragisch, denn Platz genug zum Wenden war vorhanden und dann ging es weiter.

Jetzt waren es nur noch wenige Kilometer bis zum Zielort Gröbming und da wartete auch die letzte Sonderprüfung auf die Teilnehmer. 2,48 km sollten in 03:05 Minuten gefahren werden. Das war ein flotter Schnitt, zumal es teilweise durch den Ort bis zur Zielrampe ging. Die Spider Fahrer lagen gut in der Zeit und nahmen irrigerweise an, die Lichtschranke wäre auf der Zielrampe. Doch schlauerweise hatten die

Veranstalter diese gut getarnt 200 m davor aufgestellt. Somit war auch diese Prüfung nicht gerade ein Brüller für die NSU Mannschaft. Froh, dass diese knapp 600 Kilometer in 12 Stunden geschafft waren, zog es die gesamte Audi Tradition Mannschaft ins Gasthaus statt ins Festzelt und hier ließen sie den Tag bei steirischem Backendl und kühlem Weißbier ausklingen.

Als sich alle beim Frühstück einfanden, hatte Albert das Fahrzeug schon wieder repariert und spiegelblank geputzt. Der erste Weg führte zur Auswertungsstelle und da erfuhr die Tradition Mannschaft von ihrem Wertungsausschluss in Gurk. Die Enttäuschung saß schon tief, doch fühlten sie sich irgendwie unschuldig, da sie, wie viele andere, die Spielregeln nicht so recht durchschauten. Auf jeden Fall war für Trunzer klar, dass der Grand Prix von Gröbming, eine Gleichmäßigkeitsprüfung durch die Stadt, mit einem Spektakel enden sollte. Trunzer gab Vollgas, wenn immer es die Strecke erlaubte, bremste kurz vor den obligatorischen Lichtschranken, um den Eindruck zu erwecken, er würde sich an das Reglement halten und gab dann sehr zur Freude des dichtgedrängten Publikums wieder Vollgas.

Abschließend ist zu sagen, dass die Veranstaltung landschaftlich reizvoll war, aber auch enttäuschend, da wir keine wirkliche Chance sahen, auf das Endresultat entscheidenden Einfluss nehmen zu können. ❖

