

Retromotor 2007 oder erneute Herausforderung für Fahrer und Material

von Uli Latus

Traditionell am 3. Septemberwochenende lädt Rainer Klink, Besitzer des Auto- und Spielzeugmuseums Boxenstop in Tübingen zur Retromotor. Ein schwerer Unfall im Vorjahr gefährdete die Wiederauflage des Herzstücks dieser sportlich orientierten Veranstaltung, das Schwäbische Hill-Event. Durch enorme Anstrengungen zur Sicherheit von Besuchern und Teilnehmern, welche jedoch auf die Qualität der Veranstaltung keinen negativen Einfluss bewirkten, ist es dem Veranstalter gelungen wieder ein absolutes Highlight mit dieser Oldtimerveranstaltung zu organisieren.

Aber der Reihe nach:

Kurz nach sehnsüchtig erwartetem Erhalt der Ausschreibungsunterlagen gab es kein Zögern, bis wir uns, die seit Jahren mit ihren Wankel-Spidern an der Retromotor Teilnehmenden Hartmut Jundt und Uli Latus, zur sportlich orientierten Nachtrallye und dem Berggleichmäßigkeitslauf angemeldet haben. Zur Nachtrallye ging es Freitag Abend um 18.00 Uhr zum Vorstart. Damit es den Teams nicht "zu einfach gemacht wird", kommt dieses Mal neben dem Fahren nach Kartenausschnitten und Chinesenzeichen die Aufgabe der Fischgräten - Orientierung hinzu, lautete es bei der Fahrerbesprechung. Was das ist oder wie man diese Sonderprüfung bei Nacht exakt meistert, fragen wir uns heute noch. So haben beide Teams wie immer diese Rallye mit absolutem Schwerpunkt auf die Orientierung ohne übertriebenen Siegeswillen sondern zum reinen Vergnügen angegangen, was sich dann wie folgt darstellen sollte.

Am Vorstart erhalten die Teams mit den Fahrerunterlagen das "Gebetsbuch". Wenige Minuten langsames Rollen zum Start und der ersten Sonderprüfung, das Abfahren einer kurzen Strecke möglichst Hundertstel Sekunden genau in der vorgegebenen Zeit. Dann geht es mit Begrüßung und Vorstellung der einzelnen Teams über die Startrampe in

die ca. drei Stunden dauernde Rallye. Mehrere Sonderprüfungen erwarten uns zunächst noch bei Dämmerung, später in der totalen Finsternis. Geheime Durchfahrtskontrollen, Stempelkontrollen, verwirrende Streckenführungen, bei denen man anderen Teilnehmern in gegenläufiger Fahrtrichtung gewollt oder ungewollt begegnet, tragen zu ausreichender Verwirrung bei. Auf kleinen Feldwegen zwischen Schwäbischer Alb und Schwarzwald sollen die oft kaum erkenntlichen Abzweigungen und Richtungswechsel gefunden werden. Sonderprüfungen mit vorgegebenem Schnitt und nicht bekannter Streckenlänge zeigen uns Hobbyfahrern, warum professionelle Teams mit Zubehör wie Trip- und Speedmaster ausgestattet sind. Wir versuchen jedoch ausgerüstet mit Stirnlampe, Schreibrett und Stoppuhr wie immer unser Bestes. Das Team Jundt / Huber schlägt sich unter den gegebenen Umständen ganz akzeptabel, vergleicht man andere Teams, die teilweise mit professioneller Ausstattung und großem Ehrgeiz an diese Rallye heran gehen und trotzdem im hinteren Klassement landen. Ohnehin ist der Wankelspider für diese Streckenführung auf schmalen Feldwegen und kleinen Landstraßen mit seinem gutmütigen Fahrwerk und dabei ausreichender Leistung ein dienliches Fahrzeug, welches so manchen PS - Protz ins Grübeln kom-

men lässt. Für das Team Latus bedeutet leider Sabrinas zunehmende Magenverstimmung mit Übelkeit und allem was dazu gehört, dass die Rallye nach rund zwei Stunden abgebrochen werden muss. Zur "Abkühlung" bleibt das Verdeck auch auf der Heimfahrt über die Autobahn bei Außentemperaturen unter 10° C und einem Schnitt von gut 160 km/h offen. Hartmut und Thomas erreichen dagegen ordentlich geschafft gegen Mitternacht das Ziel. Trotz aller Anstrengungen, Konfusion und teilweiser Desorientierung mit etwas Abstand betrachtet wieder ein Riesenspaß für alle Teilnehmer.

Mittlerweile schon zur Tradition des "Schwäbischen Hill-Events" gehört das Aufrüsten oder besser gesagt Erleichtern mittels Ausbau allen Zierrates wie Motordeckel, Verdeck, Beifahrersitz, Verkleidungen von Hartmuts Spider. Nicht fehlen darf dann noch der berüchtigte Flammrohr-Auspuff. Somit war dieser Spider wie immer das absolut lauteste Fahrzeug im Starterfeld.

Aufgrund des Rennunfalls im Vorjahr wurde heuer auf der ca. 2,5 km langen Rennstrecke eine weitere Schikane eingebaut. Außerdem gab es erstmals auch einen Probelauf der Serienfahrzeuge, um die geänderte Strecke kennen zu lernen.

Dann endlich, nach den Starts der Rennautos, -motorräder und -gespanne, der Start für uns. Hartmut ging wie immer beherzt das Rennen an. Jedoch plagten ihn erhebliche technische Probleme, die dann sogar einen Start im 2. Lauf nicht mehr möglich machten. Später stellte sich heraus, dass es nicht die Zündung war, an der man herumlaborierte, sondern es war die Spritzzufuhr. Nach dem Wechsel der Kerze ist dabei immer wieder so viel Benzin nachgelaufen, dass der Spider wieder lief und wir lange gegrübelt haben, woran der Fehler liegt. Der erste Lauf konnte sich trotz dieser Probleme mit einer Zeit von 2:18.033 Minuten im Verhältnis zu anderen, wesentlich stärkeren Fahrzeugen durchaus sehen lassen.

Da mein Sohn Dominik dieses Jahr unbedingt als Beifahrer am Hill-Event teilnehmen wollte, ließ ich es an einigen Ecken geringfügig vorsichtiger angehen. Der 65 PS Motor des Rallyespiders mit Rennauspuff und anderen kleinen Modifikationen war jedoch dieses Jahr sauschnell am steilen Berg. Die Tachonadel bei km/h 100 im zweiten Gang veranlasste mich dann ebenso wie bei der Anfahrt auf die erste Schikane bei gut 140 im 3. Gang ein klein wenig den Gasfuß zu lupfen. Klar war, dass dieses Mal mit den direkt vor mir startenden VW Porsche 914/6 und VW Porsche mit 300 PS starkem 928 GTS Motor, kein Fahrzeug auf der Strecke

überholt werden musste. Allerdings war direkt hinter mir ein Porsche RS GT 3, welchen es im Rückspiegel bei einem 20 Sekunden Startabstand zu beobachten galt. Dass dieses über 450 PS starke Geschoss erst nach knapp 2 Kilometern vorbeigelassen werden musste, war dennoch erstaunlich. Mit der Zeit im 1. Lauf von 2:00.233 und den etwas vorsichtigeren 2:05.767 im 2. Lauf musste man sich mit dem Wankel-Spider im Vergleich zu vielen Porsches 356, Jaguars, Mini Coopers, Renault Alpine A110 und anderen, die meist langsamer waren, genau so wenig verstecken wie im Vergleich zur Rennklasse. Auch die beiden in der Rennklasse gestarteten Brixner - NSU mit 1000er NSU Motor mussten sich mit Zeiten von 1:49 bis 1:56 nicht verstecken. Da jedoch dieses Hill-Event eigentlich auf Gleichmäßigkeit und nicht auf Geschwindigkeit ausgerichtet ist, war der Zeitunterschied für die ganz vorderen Plätze zu groß. Aber wer schaut schon auf die Gleichmäßigkeit, wenn man so schön Gas geben kann?

Für Oldtimerfahrer, die es etwas weniger sportlich haben möchten, gibt es sonntags eine touristische Ausfahrt rund um Tübingen und über die Schwäbische Alb. Dabei kann man wählen, ob schön hinter den anderen Teilnehmern gefahren oder nach Lust und Laune etwas vom Streckenbuch abgewichen

wird. Nach Zwischenstationen dieses Jahr in Bad Urach und zur 1000-Jahrfeier in der Gemeinde Kirchentellinsfurt klang dieses wunderbare Wochenende bei Kaffee, Kuchen und Dixieland-Musik im Auto- und Spielzeugmuseum Boxenstop in angenehmer Runde aus. Gespannt warten wieder alle Teilnehmer auf die Uraufführung des jährlichen Retromotor-Films kurz vor Weihnachten in einem Tübinger Kino.

Auf das Jubiläums Wankel-Jahr 2007 mit 50 Jahren Wankelmotor, 40 Jahren NSU - RO 80 und 30 Jahren Spider-Club wurde in einem Beitrag im Programmheft unter Retromotor-Highlights 2007 hingewiesen. Außerdem konnte mit einer kleinen Wankelausstellung, die mitten im Fahrerlager des Hill-Event aufgebaut war, ebenfalls auf diese besonderen Jubiläen hingewiesen werden. Mehrere Tausend Besucher bestaunten mit dem Wankel - Spider von Helmut Huber, dem RO 80 KKM 871 von Hartmut Jundt und weiteren Ausstellungsstücken die Geschichte des Wankelmotors. Ein eigens von der Presseabteilung Mazda Deutschland zur Verfügung gestellter Mazda RX 8 konnte den Besuchern vermitteln, dass heute zum Beispiel mit dem Mazda Renesis-Motor konkurrenzfähige Wankelfahrzeuge zur Verfügung stehen und das Thema Wankelmotoren immer noch lebt.

