

Klassische Tage in Oldenburg: Mit dem BMW 528i unterwegs beim 9. Oldenburger City Grand Prix und der 24. MSCO Oldtimer Classic Rallye „Graf-Anton-Günther“

Jedes Jahr Ende Mai veranstaltet der Motorsport Club Oldenburg im ADAC e.V. seine traditionellen **Oldenburger Classic Days**, die an drei aufeinander folgenden Tagen stattfinden und im Prinzip aus drei Veranstaltungen in einer bestehen: der inzwischen 24. Oldtimer-Rallye „Graf-Anton-Günther“ (Samstag), dem City Grand Prix (Freitag Nachmittag und Abend) sowie der Classic Car Charity (Sonntag). Letztere ist, wie der Name schon andeutet, eher eine „Schön&Reich“-Veranstaltung, bei der sehr hochpreisige und seltene Fahrzeuge der Vor- und Nachkriegszeit dominieren. Die GAG-Rallye ist hingegen eine klassische Oldtimer-Rallye mit tourensportlichem Niveau (typisch norddeutsch mit Fokus auf Orientierung sowie ergänzenden Sollzeitprüfungen). Und beim City Grand Prix geht es um das Sollzeitfahren auf einem abgesperrten Rundkurs in der Innenstadt. Dazu kommen (bei schönem Wetter) viel Publikum und Fahrzeugvorstellungen. In dieser Kombination recht einzigartig und in jedem Fall eine Reise wert. Rechtzeitig im Februar hatten wir uns daher schon mit unserem BMW 528i aus 1983 angemeldet.



Abbildung 2: Mit Startnummer 3 ganz vorne dabei.



Abbildung 1: City Grand Prix und die Oldtimer Rallye „Graf-Anton-Günther“ sind Bestandteile der Oldenburger Classic Days vor historischer Kulisse.

Die frühzeitige Nennung führte offenbar auch zu einer niedrigen Startnummer und wir konnten sowohl am Freitag als auch am Samstag an dritter Position an den Start gehen. Die Anreise erfolgte von Münster aus (wie es sich gehört auf eigener Achse) über die Autobahn nach Oldenburg und dort bezogen wir erst einmal unser Zimmer im Hotel. Danach ging es mit dem „Rallyefahrzeug“ auf direktem Weg in die Oldenburger Innenstadt zum Veranstaltungsgelände auf dem historischen Schlossplatz. Dort herrschte schon geschäftiges Treiben. Der City Grand Prix führt in einem Rundkurs durch Teile der Oldenburger Innenstadt und am Nachmittag wurden bereits entsprechende Absperrungen eingerichtet.



Abbildung 3: Schöne, sommerliche Stimmung in der Oldenburger Innenstadt.

Auch waren bei bestem Wetter viele Zuschauer unterwegs. Mit Startnummer 3 hatten wir eine sehr prominente Parkposition vor den Schloßhöfen und waren auch direkt von Publikum umringt. Hier kann man sich nur entweder geduldig den Fragen und Anmerkungen stellen oder direkt das Weite suchen. Wir zogen letzteres vor und begaben uns in das Startlokal, welches in der Nähe in einem Zelt untergebracht war.



Abbildung 4: Hier geht's lang: Beschilderter Weg zur Dokumentenausgabe.

Dort erhielten wir unsere Unterlagen (Teilnehmerausweise, Startnummern, etc.) und auch die Aufgabenstellung. Ähnlich wie in den Vorjahren galt es, den Rundkurs zweimal mit je drei Runden zu befahren. Dabei waren jedoch, und das war neu, unterschiedliche Sollzeiten zu beachten. Für die Strecke von ca. 1,3

KM waren 212, 190, sowie 214 Sekunden vorgesehen, die Messung erfolgte auf die 1/100 Sekunden genau. Entsprechend dieser Rahmenparameter mussten wir die Technik wählen. Da drei unterschiedliche Sollzeiten vorgegeben waren, entschieden wir uns für den Einsatz von drei „Talking Timern“, d.h. Countdown-Stoppuhren, bei denen die letzten 10 Sekunden mit Sprache herunter gezählt werden. Zurück zum Gefährt wurden erst einmal die Startnummern gem. Vorgaben angebracht und die Ausrüstung vorbereitet. Die folgende Wartezeit bis zum Start konnten wir dann nutzen, um das restliche Starterfeld in Augenschein zu nehmen, sowie das im Nenngeld enthaltene, sehr gute Catering in Anspruch zu nehmen.



Abbildung 5: Rundkurs in der Oldenburger Innenstadt; Talking Timer startklar.

Gegen 19 Uhr war es dann soweit und nach einer kurzen Fahrerbesprechung wurde die Startaufstellung bezogen. Das erste Fahrzeug startete um 19.31 Uhr, wir somit 19.33 Uhr. Vor einer wirklich imposanten Zuschauerkulisse wurden wir auf einer Rampe am Start vorgestellt und nach maximal 15 Sekunden ging es durch eine Lichtschranke auf den Rundkurs. Höchste Konzentration war gefragt, damit der umgebende Trubel nicht zu unerwünschten Ablenkungen führt. Vor der Zeitmessung war eine Wartezone mit einem gelben Schild gem. FIA-Reglement eingerichtet, d.h. bei entsprechender Vorzeit

konnte man dort „seine“ Zeit abwarten.



Abbildung 6: Auf dem Weg zur Startrampe vor beeindruckender Zuschauerkulisse.

Da im Rahmen der Veranstaltung aber auch viele Neulinge und Gelegenheitsfahrer unterwegs waren, kam es hier zu einigen Irritationen und spontanen Überholmanövern. Für die Zuschauer durchaus spektakulär, für einen selbst als Teilnehmer eher adrenalintreibend. Nach dem ersten Turn mit drei Runden bezogen wir wieder die Parkposition, um nach 21 Uhr wieder auf die Strecke zu gehen. Beim Re-Start drückte meine Beifahrerin dabei so beherzt auf die Stoppuhr, dass diese aus der Verankerung gerissen wurde und (vorübergehend) im Fußraum verschwand. Der anschließende Wortwechsel wird hier zensiert. Die Stoppuhr tauchte wieder auf und lief auch noch! Große Erleichterung und die Ehe war gerettet!



Abbildung 7: Zielbereich mit Zeitmessung beim City Grand Prix. Der rote Pfeil zeigt die Lage der Lichtschranke an, nach dem gelben Schild durfte nicht mehr angehalten werden.

Nach der finalen Zielankunft konnten wir im Zielbereich die weiteren Teilnehmer und deren unterschiedliche Techniken bewundern. Vom zarten Gasfuß bis zum brutalen Durchhämmern mit röhrendem Auspuff wurde einem hier alles geboten. Klar, dass viele Teilnehmer auch nur „auf Show“ mitfuhren.

Die Minuten bis zur Siegerehrung zogen sich dann noch einmal in die Länge. Erst nach Mitternacht wurden die begehrten Trophäen vor der Kulisse der St. Lamberti-Kirche vergeben. Mit insgesamt 2,29 Strafpunkten lagen wir in unserer Klasse 5 auf dem 3. Platz (von 26 Teilnehmern in der Klasse) sowie insgesamt auf dem 7. Rang bei 89 Teilnehmern. Damit konnten wir durchaus zufrieden sein und die Nachtruhe im Hotel antreten, denn am nächsten Tag sollte es wieder früh losgehen. Gesamtsieger des City Grand Prix wurde übrigens das Ehepaar Stefens aus Hameln mit einem sehr seltenen BMW E21 323i A Baur TC1 RHD, also einem Rechtslenker mit nur 1,05 Strafpunkten. Chapeau.



Abbildung 8: Startnummer 54 und Gesamtsieger des City Grand Prix: Karin und Klaus Steffens auf einem BMW 323i A Baur TC1 Rechtslenker.

Die Nacht war kurz, denn bereits um 09.03 Uhr am folgenden Samstag ging es für uns wieder an den Start, wiederum auf dem historischen Schlossplatz. Unser Roadbook, welches uns durch den Tag führen sollte, konnten wir erst 15 Minuten vorher abholen. Pünktlich erfolgte der Start zur „Graf-Anton-Günther“-

Oldtimer Rallye. Es galt, den durch Chinesenzeichen vorgegebenen Weg im Roadbook zu folgen (bzw. ihn zu finden...). Sehr schnell hatten wir Oldenburg hinter uns gelassen und bereits nach knapp 6 KM Fahrstrecke musste die erste von insgesamt 4 Sollzeitprüfungen absolviert werden. Eine Strecke von 5,69 KM war in möglichst exakt 840 Sekunden zu befahren. Hier kam wieder der „Talking Timer“ zum Einsatz.

Lupe und Orientierungssinn waren dann bei den Orientierungsprüfungen gefragt. Insgesamt waren ebenfalls 4 dieser Kartenaufgaben auf

doch für gute Stimmung. Die Nachmittagsetappe beinhaltete weitere 2 Sollzeit- und Orientierungsaufgaben, bei denen es auch noch zu der ein oder anderen Kniffligkeit kam.



Abbildung 12: Tolle Atmosphäre bei der Kaffeepause im Dingsteder Krug.

Wir waren überrascht und begeistert, wie stilvoll dieses alte Gasthaus saniert und restauriert wurde! Bei der vierten und letzten Orientierungsaufgabe wartete dann noch eine „Chinesenrallye“ auf uns. Im anschließenden zweiten Teil, der nach Karte zu fahren war, tauchten merkwürdigerweise keine Kontrollschilder auf, das war verdächtig. Wie sich erst später heraus stellen sollten, waren wir an dieser Stelle in eine Falle des Veranstalters getappt.

Um 16.43 Uhr erreichen wir das Ziel auf dem Gelände vom Autohaus „Rosier Classic Sterne“. Wie der Name schon andeutet, eine Mercedes Benz-Niederlassung, die sich auf (hochpreisige) MB-Klassiker spezialisiert hat. So standen im Verkaufsraum u.a. zwei 190E 2.5-16 EVO II-Modelle aus Japan, ausgezeichnet mit jeweils deutlich über 200 bzw. 300 TEUR... meine Frage nach der Herkunft dieser raren Exemplare beantwortete der Mercedes-Mitarbeiter mit der Gegenfrage „für welchen der beiden interessieren Sie sich denn?“ Hust, noch Fragen, Kienzle? Nach einem doch etwas schweißtreibenden Tag im Auto ohne Klimaanlage fuhren wir dann erst einmal

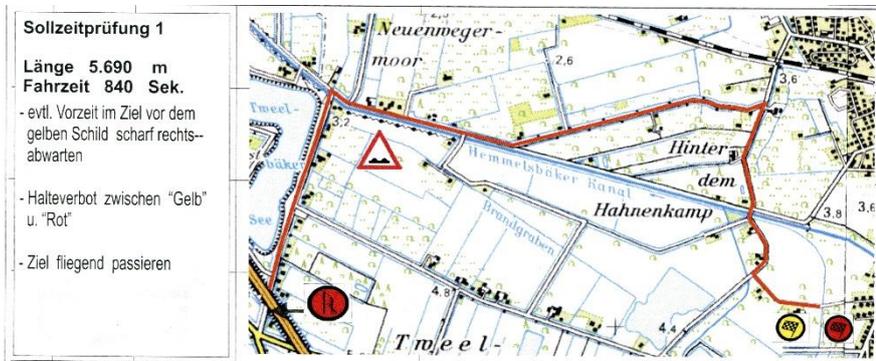


Abbildung 9: Im Laufe des Tages waren insgesamt vier Sollzeit-Prüfungen zu absolvieren. Hier kam es auf die 1/100 Sekunde an!

Vor- und Nachmittagsetappe verteilt.



Abbildung 10: Geduld gehört dazu: Hier warten wir auf „unsere“ Zeit an der ersten Sollzeitprüfung.

Um genau 12.01 Uhr erreichten wir dann das Landhotel Döttingen zur Mittagspause in einer wunderschönen „grünen“ Lage. Angerichtet wurde ein ebenfalls hervorragendes Spargelbuffet. Auch wenn man bei einer Oldtimerrallye ja eher weniger aus kulinarischen Gründen teilnimmt, sorgt eine tolle Verpflegung

Mitten auf dem Land gab es dann noch eine Kaffeepause im Dingsteder Krug.

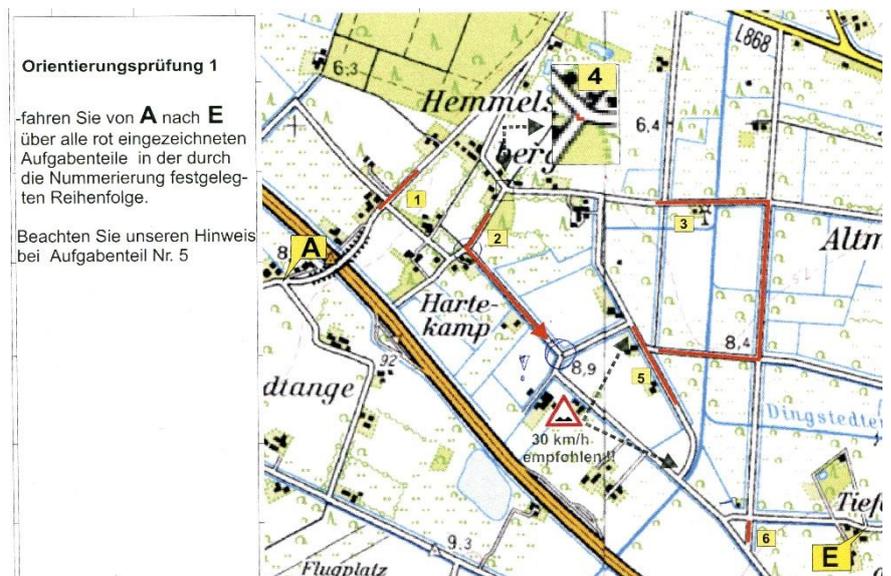


Abbildung 11: Bei den Orientierungsaufgaben nach Karte war ein gutes Auge gefragt. Kenner helfen sich hier mit einer Lupe.

ins Hotel zum „Frischmachen“, bevor wir zum Abendevent zurückkamen. Als „neues Konzept“ wurde „Fingerfood mit Live Cooking“ angepriesen. War lecker, sorgte aber auch dafür, dass sich das Abendessen sehr stark zerstreute und nicht mehr als ein gemeinsames Ereignis wahrgenommen wurde. Als die Ergebnisse ausgehängt wurden, kam noch einmal Stimmung auf. Offenbar hatte der Veranstalter doch mehr versteckte Fallen und Tricks eingebaut, als (nicht nur) wir bemerkt hatten. Dazu zählte u.a. eine Gegenläufigkeit zwischen Orientierungsaufgabe 1 und 4, sowie ein deutlich angebrachtes „J“ am Straßenrand, das wir aber nicht hätten aufschreiben dürfen. Die entsprechenden Bestimmungen im Fahrerbrief waren zwar vorhanden, aber durchaus widersprüchlich. Am Ende zeigte sich der Veranstalter auch nach intensiven Diskussionen hier nicht kompromissbereit und zog seine Linie durch. Etwas schade, denn grundsätzlich gilt bei einer Orientierungsaufgabe im Oldtimer-Rallye-Sport, dass man bei einer korrekt gefundenen Strecke auch alle Kontrollschilder einfach finden soll.



Abbildung 13: Beeindruckender Teilnehmer: Extrem seltener Horch aus dem Jahr 1939.

Bei der nächtlichen Siegerehrung konnten wir dann einen Pokal für den (wie am Vortag) 3. Platz in der Gruppe 5 (Baujahre 1978 bis 1987 mit 25 Teilnehmern) entgegen nehmen. In der Gesamtwertung belegten wir Platz 6 von 61 Teilnehmern.

Den Gesamtsieg sicherten sich Wolfgang Reeck und Georg Rolfes aus Vechta auf einem VW 1303 LS Cabrio aus 1973. Keine echte Überraschung, denn Georg Rolfes ist selber Ausrichter einer eigenen Rallye mit ebenfalls bekannt hohem Anspruch.

Text und Fotos: Frank Schäfer

Abbildungen aus dem Original-Roadbook

Im Gedenken an Hilmar Pape (1942-2017)

Weiterführende Literatur

Wer jetzt Rallye-Blut geleckert hat und nach weiterführenden Informationen sucht, dem seien folgende Quellen ans Herz gelegt:

Blaschke, Rolf, Oldtimer-Rallye: Das Handbuch für Fahrer und Beifahrer, 1. Auflage, Motorbuch Verlag, Stuttgart, 2012.

Schäfer, Frank, Von Chinesen, Baumaffen und Kamelen. Die „exotische“ Welt der Oldtimer- und Youngtimer-Rallyes, BoD, 2016.

van Zanten, Carsten / Klein, Christian, Die Oldtimer Beifahrer-Fibel. Tipps und Anregungen für die Teilnahme an Oldtimerveranstaltungen. Mit einem Vorwort von Christian Geistdörfer. Herausgegeben vom ADAC Nordrhein e.V., Köln, 2015.

Unser Rallye-Fahrzeug

Am Start waren wir mit einem BMW 528i (E28). Dieses Fahrzeug wurde am 04.03.1983 auf die BMW AG zugelassen. Der erste Besitzer war ab 06/1983 ein BMW-Motorradhändler im Bergischen Land, der das Fahrzeug dann mit zeitgenössischen Tuningteilen von BMW bzw. insbesondere Alpina veredelte. Eine MK-Fächerkrümmeranlage wurde 1990

eingebaut. Der Wagen wurde noch bis Ende der 90er Jahre bewegt und dann stillgelegt. Die Wiedererweckung erfolgte nach fast 15jährigem Garagenschlaf 2013. Der Wagen ist nicht restauriert und weitgehend im Originallack. Insbesondere die Alpina-Zubehörteile führen beim (sachkundigen) Publikum immer wieder zu Nachfragen.

Ausstattung/Zubehör:

- Elektrisch verstellbare Außenspiegel
- Zentralverriegelung
- Nebelscheinwerfer
- Manuelles Stahl-Schiebedach
- 5 Gang GETRAG Sportgetriebe
- Alpina Alu-Felgen 16 Zoll
- Alpina Sportfahrwerk
- Alpina Lederlenkrad
- Frontspoiler BMW
- MK-52/10 Fächerkrümmeranlage
- Hartge-Sport-Endschalldämpfer
- Recaro Sportsitze vorne