

CLASSIC DRIVER

Frankfurt-Weimar Car Classic



Sie klingt weit - ist sie aber nicht; sie klingt langweilig - ist sie überhaupt nicht und sie klingt logistisch kompliziert - das Rücktransport-Problem wurde gelöst. Kurzum: Die Frankfurt-Weimar Car Classic hat sich zu einer würdigen Classic Masters-Veranstaltung gemausert. Organisator Manfred Triefenbach hat alle Kritikpunkte der Vorjahrs ausgemerzt, also mehr Sonderprüfungen eingebaut und die Strecke um rund 100 Kilometer pro Tag verlängert. Und er hat sehr gute Partner gefunden. Dirk Johae vom AvD reiste mit dem Tross, um an den wichtigsten Orten zu moderieren, Herbert Pongratz garantierte eine zuverlässige Zeitnahme und „SkodaAuto Deutschland“ sorgte mit einem aufwändigen Werkseinsatz für Furore bei Teilnehmern wie Zuschauern gleichermaßen.



Am 7. Juli 2006 um elf Uhr starteten 43 Teams zur 197,4 Kilometer langen ersten Etappe bis zur Mittagspause, allen voran Oleg Dohalsky und Thomas Windisch mit dem Skoda L&K 300 Rennwagen von 1920. Ohrenbetäubend rollte der gelbe Bolide mit seinem rund 100 PS starken Vierzylinder durch den Startbogen vor der Frankfurter Messe. Bis zur ersten Sonderprüfung im rund 30 Kilometer entfernten Opel-Testzentrum hatten die meisten Fahrzeuge den gelben Rennwagen bereits passiert, aber, um es vorweg zu nehmen: stetig kämpfte sich der Skoda im Gefolge der Modelle Skoda 430 von 1929 und Skoda Popular von 1934 ins Ziel in Weimar.



Bei der Gleichmäßigkeitsprüfung mit 41 km/h auf dem Rüttelkurs des Testgeländes konnte man das Fluchen einiger Teilnehmer hören. Durch die groben Pflastersteine wurden die Boliden durchgeschüttelt und Thomas Schäfer beispielsweise verlor an seinem Railton Light Sports von 1935 einen Haubenverschluss. Doch nicht nur die Fahrzeuge wurden bei der ersten Sonderprüfung stark beansprucht, auch die Augen der Beifahrer, die in der Sanduhrklasse starteten. Durch die starken Vibrationen konnte der Abgleich mit der Schnittabelle kaum erfolgen, zumal der Blick immer wieder ins Roadbook „springen“ musste, um zu navigieren.

Das Roadbook führte die Teams schließlich zuverlässig zum Vogelbergring, einer Go-Kart-Rennstrecke. Die dort platzierten Lichtschranken mussten in Sollzeiten passiert werden. Durch das wechselhafte Wetter war die Strecke so rutschig, dass Wolfgang Stegemann, der als erster startete, seinen Jaguar XK 120 OTS nicht auf der Strecke halten konnte. Wer den Dreher des Routiniers mitbekam, hatte Glück und war vorgewarnt.



Die Verbindungsetappe bis zur Wertungsprüfung 5 gefiel durch gut ausgebaute Bergsträßchen mit kaum Gegenverkehr und barg eine der wenigen schwierigen Navigationspunkte. In einer 90 Grad Linkskehre ging es gerade in ein kleines Wegchen, welches zu einem Bauernhof führte. Dort sollten die Teams ursprünglich etwas Verpflegung erhalten, doch die Bäuerin hatte am Tag des Veranstaltungsbegins abgesagt. Die Streckenführung mündete wieder auf der Hauptstraße, so dass diejenigen, die den Abzweig versäumten, nichts verpasst hatten.



Die Mittagspause im Dorint Hotel Bad Brückenau kam für Thomas Schäfer wie gerufen. Die Bremsleitung seines Railton ließ stark nach und die starke Beanspruchung des mechanischen Systems äußerte sich durch

lautes Quietschen. Allerdings hatten Ross und Reiter im Fall des Classic Masters-Veranstalters gerade einmal elf Minuten Verschnaufpause. 30 Minuten waren vorgesehen, doch das Railton-Team verfehlte die strafpunktfreie Sollzeit um 19 Minuten.

Die zweite Tagesetappe betrug 150 Kilometer. Die Wertungsprüfungen 6 und 7 wurden auf der identischen „Bergrennstrecke Hauenstein“ ausgetragen, so dass die geheime Zeitmessung in der ersten Runde vermerkt werden konnte. Die Gleichmäßigkeitsprüfung 8 „GEBA 1“ absolvierten die ersten Teilnehmer noch ohne Lichtschranke, da diese erste aufgebaut wurde. Die Zeiten wurden mit Stoppuhren ermittelt.



Auf den restlichen Kilometern bis zum Tagesziel begann es nochmals heftig zu regnen, was bei den Vorkriegs-Teams einer Dusche gleichkam. Thomas Schäfer und Tobias Aichele, die übrigens erstmals eine Rallye miteinander fuhren, waren bis dahin aber schon so gut eingespielt, dass sie die Regenjacken bei voller Fahrt anlegen konnten. Der Zieleinlauf vor dem Ringberg Hotel gehörte zu den Schönsten der Rallye. Es war übrigens auch die einzige Stelle mit zahlreichen Zuschauern und Skoda entsendete dorthin aus Tschechien einen Heißluftballon, der dann aber seine Probleme mit dem Start zum Rückflug hatte.

Der zweite Tag war genauso gut organisiert wie der erste. 186 Kilometer und fünf Prüfungen mussten bis zur Rast vor dem Automuseum in Eisenach gemeistert werden. Danach waren es nochmals 250 Kilometer, zumindest zu viel für den Railton Light Sport. Rund 100 Kilometer vor dem Ziel kam das Aus durch ein gebrochenes Kegel-Tellerrad im Differential. Die übrigen Teams meisterten die restlichen Prüfungen (insgesamt 21) und kamen ab 18.00 auf dem Marktplatz in Weimar an. Es gab bei der Siegerehrung (Moderator Johae gab immer den Zwischenstand des Spiel der Fußballweltmeisterschaft um Platz 3 mit Deutschland bekannt) viele Sieger, aber gegen das Team Klaus Günther und Johannes Burgbacher war kein Kraut gewachsen. Herzlichen Glückwunsch.



Die Frankfurt-Weimar Car Classic findet im Jahr 2007 vom 14. bis 16. September statt. Der Start wird im Rahmen der IAA-Eröffnung erfolgen. Sollten Sie Interesse haben, an der Veranstaltung teilzunehmen, finden Sie alle Informationen unter www.frankfurt-weimarcarclassic.de.

Text & Fotos: [Tobias Aichele](#) / [Thomas Senn](#)

ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter

[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/frankfurt-weimar-car-classic>
© Classic Driver. All rights reserved.