

Docland

-

Magazin

Ausgabe 01.14

Themen:

Traumwagen, Freizeitfahrzeug, Hobbyauto
Exklusives Portrait dreier Automobilbegeisterter

Rückblick Gran Turismo 5
Dreieinhalb Jahre Strecke machen

Gruppe – B Rallye Festival in Saalfelden (A)
... als die Turbos zischten

Rallyefahren für jedermann
Teilnehmer bei einer Oldtimerrallye



Gruppe B Rallyelegenden

Traumwagen, Freizeitfahrzeug, Hobbyauto



Docland - Magazin

Grußwort vom *Autor*,

In meinem Alltag, und auch darüber hinaus, beschäftigen mich Themen welche ich so in dieser Form im FiestaForum.de nicht beschreibe. Gründe dafür gibt es viele, und wenn es nur die offensichtliche Diskrepanz zwischen dem Thema und dem Forum ist.

Trotzdem wollte ich über ein paar der Themen, auch wenn sie so überhaupt nicht mit meinem Fiesta oder dem FiestaForum.de zu tun haben, schreiben. Und dies ist nun das in Wort und Schrift und Bild gefasste Ergebnis.

Alle behandelten Themen in dieser Ausgabe sind von mir erlebte und „erfahrene“ Ereignisse welche für mich ein paar der Höhepunkte dieses Jahres ausmachen.

Die Auswahl der Themen war aber dadurch beschränkt. Denn ich wollte nicht über Dinge schreiben die ich selbst nicht erlebte habe, nur von dritten gehört habe, oder von denen ich kaum Ahnung habe.

Das Schreiben, über drei Monate hinweg war eine Herausforderung.

Die erste Hürde war die Auswahl vom Inhalt, aber ein Blick in meinen Terminkalender beantwortete diese Frage.

Das Schreiben selbst, im Schreibprogramm, das Heraussuchen und Bearbeiten der Bilder und das Gestalten der Seiten waren für mich nicht ganz neu, aber in diesem Ausmaß ungewohnt. Entsprechend bitte ich über Fehler hinweg zu sehen.

Mein Erstlingswerk, das Docland-Magazin (01.14), soll nicht das einzige bleiben. Noch dieses Jahr soll es eine weitere Ausgabe geben, wieder mit vollkommen neuen und bisher nicht angesprochenen Themen.

Wenn einer meiner Leser auch gerne schreibt und sich beteiligen möchte so ist dies durchaus Möglich.

Einfach eine E-Mail an Docland-Magazin@gmx-topmail.de schreiben oder im FiestaForum.de Kontakt mit mir aufnehmen.

Und nun wünsche ich viel Spaß beim lesen.

Doc² alias Martin

Rückblick

Nach dem zuletzt Gran Turismo 4 2005 den Markt für Rennsimulationen aufmischte blieb es lange ruhig um den Spieleklassiker, der bereist seit 1998 Autofans begeisterte.

Erst Ende 2010, um genau zu sein am Mittwoch den 24.11., kam Gran Turismo 5 in die Läden und auch in mein Wohnzimmer. Nicht ohne eine gewisse Vorbereitung stellte ich mich der neuen Motorsportfahrerfahrung. Seit 2001 war ich im digitalen Motorsport aktiv und verbrachte viel Zeit mit GT1 und 2. GT4 konnte ich gebraucht erstehen aber auch wenn ich viel Spaß und zehntausende von Kilometern damit abspulte, so wartete ich doch schon fast sehnsüchtig auf Gran Turismo 5. Und nun war es endlich soweit. Ich hielt das Spiel, noch vor einigen Amazon Bestellern, in Händen. Und natürlich noch am selben Abend wurde das Spiel ausgiebig angetestet. Nachdem Update 1.01 installiert wurde. Der erster Eindruck war so ernüchtern das ich die 60€uro Spielepreis sofort erstatten haben und mich vom Spiel trennen wollte. Aber so weit kam es nicht. Heute, dreieinhalb Jahre Später, bin ich glücklich mit dem Spiel. Am Fahren habe ich immer noch Freude, aber die im Mai, zugunsten von GT6, eingestellten Online Funktionen vermisse ich schmerzlich. Deswegen nun wo dieses Spiel quasi „zu Ende“ ist möchte ich einen Rückblick wagen auf über 100.000 digitale Kilometer in der Spielwelt von GT5. Das erste Auto, die ersten Autos, sind für

mich immer besondere Fahrzeuge gewesen. So auch bei GT5 und schon seit GT1 weiß ich man sollte billige Frontriebler die keine 2l Hubraum haben nicht unterschätzen. Also erstmal einen Honda Civic (EG) kaufen – und Glücklich werden. Die überarbeitete Physikengine funktionierte gut, zwar habe ich bis heute nicht das Gefühl von GT4 aus dem Kopf bekommen, aber ich war mir sicher ich lebe mich auch hier ein. Und heute muss ich sagen es fühlt sich realistischer an als je zuvor.

Aber beim Civic blieb es nicht, Subarus, Fords, Mercedes, TVRs und noch viele andere bekannte Namen und Modelle folgten. Im Lauf der Zeit fährt man ja nicht nur ein Fahrzeug. Heute, mit einer Garage mit rund 270 Fahrzeugen, fühle ich mich fast komplett und habe für jeden Härtefall ein passendes Gegenstück. Aber genau das ist der Knackpunkt.

Da die künstliche Intelligenz manchmal eben doch nicht so intelligent ist, bin ich auf der Suche nach brauchbaren Gegnern online fündig geworden. Die erstmals bei GT5 neu vorgestellten Onlinerennen waren Quell echter Freude. Eines Abends, am regnerischen Nürburgring, fuhr ich gerade meinen TT 1.8 quattro, mit rund 350PS, warm als ein Subaru Legacy Kombi auftauchte, mit dem schon legendären, aus dem Impreza bekannten, EJ20 Motor. Man verabrede sich zum Rennen und lies es krachen.



Viele Führungswechsel, auf rund 40km nassem Asphalt, es waren zwei Runden, brachten enorme Spannung ins Rennen. Man driftete und rutsche quer über die Fahrbahnen und auch einige male ins nasse Gras. Die Auto dreckten derart zu das nicht mehr viel Farbe am Ende vom Rennen zu erkennen war. Aber egal ob zweiter oder erster, die Freude am Fahren war mehr wert.

Die Nürburgring Nordschleife spielte in der Welt von Gran Turismo seit GT4 eine große Rolle. In nunmehr fünf Verschiedenen Versionen, die zum Teil auch mit realistischem Tag- und Nacht-Wechsel und zufallsgesteuerter Wetterentwicklung befahren werden können, spielte sich ein Großteil der online Aktivitäten ab. Von den 81 Streckenvarianten waren 27 Strecken aus der Realität kopiert worden. Die restlichen Strecken, wenn auch nicht in dieser Welt zu finden, waren Klassiker und auch neue Strecken, welche nicht nur Herausforderungen selbst für geübte Piloten darstellen, sondern auch mit besonders fiesen Ecken, auf der Suche nach der Ideallinie, immer wieder Rätsel aufgeben.

Und so erinnere ich mich noch Lebhaft an ein Rennen im digitalen London. Während ich mit meinem Mazda MX5 (NA), welcher genau im Punkto Leistung und Gewicht an die Rennreglementierung angepasst war, einem Hachi-Roku hinter her rutschte. Ja hinter her rutsche, da keine Semi-Slicks erlaubt waren. Wie oft bin ich an der Strecke den Gegnern und meinen Fahrzeug Abstimmungen gescheitert? Schluss endlich habe ich doch gewonnen, aber es war eines der härtesten Rennen welche ich bestehen wollte und musste. Bei GT5 wurden erstmal Leistungspunkte

eingeführt. Diese „Zahl“ stellt Leistung, Gewicht und einige andere Fahrzeugeigenschaften in einer Komplizierten Formel zusammen und gibt als Ergebnis ein Wert aus der die verschiedenen Fahrzeuge besser vergleichbar macht.

Oder anders ausgedrückt ein 500LP BMW fährt ähnlich schnell wie ein 500LP Mercedes.

Und durch eine Begrenzung dieses Wertes konnte man Rennen erstellen die es in sich hatten.

Wenn sich ein FTO LM Edit, ein R GT-R und ein Mercedes Benz E190 EVO auf dem Nürburgring Treffen ist das Ergebnis eines der spannendsten Rennen überhaupt. Jeweils über zwei Runden fuhren 12 Fahrzeuge, wovon aber 9 kaum eine Rolle spielten. Und wenn die Rennen schon körperlich anstrengend werden, weil so hart um die Spitze gekämpft wird, ist man wohl am absoluten Limit angekommen von dem was an Motorsport im heimischen Fernsehsessel möglich sein kann.

Aber all dies ist nun vorbei.

Mit dem schließen der online Veranstaltungen ist GT5, wie all seine Vorgänger, nun auf das heimische Wohnzimmer begrenzt. Der Verlust dieser Möglichkeit stellt einen so großen Einschnitt in die Spiele Welt von GT5 dar, das nun das Spiel keine wirklich große Anziehungskraft mehr ausstrahlt und auf diese weise Käufer gezwungen werden GT6 als Nachfolger zu kaufen.

Ob man das nun muss ist jedem selbst überlassen. Für mich steht aber fest: GT5 war ein gutes Spiel, und das wird es für mich auch noch lange bleiben. ... und jetzt werde ich noch ein wenig digitalen Gummi verbrennen.



Traumwagen, Freizeitfahrzeug, Hobbyauto

Ein Auto kauft man aus einer Notwendigkeit heraus und wegen dem praktischen Nutzwert. Wenn wir alle nach diesem Grundsatz handeln würden, wäre das Straßenbild ein anderes. Hier drei Beispiele dafür dass ein Auto eben mehr ist als nur ein schnödes Fortbewegungsmittel.

Nicht nur vollkommen unterschiedliche Vorstellungen von einem Zweitwagen, auch verschiedene Wege hin zum fahrbaren Ziel sollen hier vorgestellt werden. Portraitiert werden stg_85, nierensponder und ich, Autor dieses Magazins.

Stg_85 auf der suche nach einem Zweitwagen...

Was hättest du denn gerne für ein Auto? Was muss es denn können?

Ein Auto was Leistung hat, welches geländetauglich ist, gute Fahreigenschaften hat, höher liegt, eine wenig Luxus versprüht, nicht ganz so teuer ist, nicht ganz so neu, aber auch nicht zu alt.

Und es soll noch Teile dafür geben.

Nach langen überlegen kam nur ein Mercedes Benz ML55AMG, der ersten Generation, in Frage.

Aber es kam anders, es wurde dann ein Trabant 601 von `86.

So viel zum ersten Kandidat, nun zu nierensponder. „Irgendwie fand ich einen Fiesta Mk1 schon immer interessant“, und aus einem Gelegenheitskauf 2004 entwickelte sich sein Liebhaberstück. Der Zustand damals, knapp ein Liter Hubraum, kaum sichtbaren Rost, keine nennenswerte Ausstattung und nicht fahrbereit. Aber das blieb nicht lange so, denn schon nach etlichen Arbeitsstunden, viel frischer Farbe, ein Quadratmeter Blech, und Schweiß und Blut, fuhr er wieder. Das waren sieben Jahre später, und ein selbst gemachtes Geburtstagsgeschenk

Zwei Monate nach meinem Bestandenem Führerschein war ich immer noch auf Bus, Bahn und Fahrrad angewiesen, das durfte nicht länger so bleiben. Ein Honda Civic sollte es werden, ein Opel Astra (F) war leider nur verfügbar und geworden ist es: ein Fiesta. Stramme 60PS konnte mich zwar auf der Probefahrt nur leidlich überzeugen, aber umso länger ich ihn fuhr um so ausreichender kam es mir vor, und ich war zufrieden mit meinem ersten Auto. Ein Sprung ins Jahr 2014. Auch heute sind alle drei noch immer fahrbar und haben im laufe der letzten Jahre ihren Besitzern viel Spaß, neue Erlebnisse aber auch Geld gekostet und Sorgen bereitet.



In der Natur der Dinge liegt die Veränderung. Oder anders ausgedrückt, wenn ein Fahrzeug nicht das leisten kann, was der Fahrer von ihm verlangt, muss man sich entweder damit abfinden; oder nachrüsten. Und so wurde meine Fiesta Mk3 anfangs nur in „Kleinigkeiten“ an seine neuen Besitzer angepasst. Mit Spritzlappen und einer klangvollen Audioanlage fing der Umbau an, später mit einem kürzerem Getriebe, einen versteiften Fahrwerk und nun auch mit tief greifenden Veränderungen am Motor welche zu mehr Leistung führten. Zum Glück bleibt zwischen den umfangreichen Umbauarbeiten immer noch die Zeit das Fahren zu genießen. Hauptsächlich nachts im Schwarzwald, aber das ist eine andere Geschichte.

November `78. Das Ergebnis spricht für sich. Trotzdem bleibt der kleine eine Baustelle. Immer wieder ergeben sich neu „Problemzonen“, ganz aktuell wird an einem Lichtwarnsummer gearbeitet.

ein anders. Die für die Restaurierung unabdingbare Zerlegung und das damit verbundene Entdecken der Technik - der kompakte pragmatische Aufbau, nicht



nur vom Zweitakter, sondern auch vom restlichen Fahrzeug fasziniert auch noch heute. Die Freude am fahren, und das ausleben vom Spieltrieb würde nur noch gesteigert durch mehr verfügbare Zeit. Denn auch hier mangelt es an Gelegenheiten das Fahrzeug stilvoll zu bewegen.



Das wiederherrichten des Fiesta Mk1 Oldtimer war für nierenspender keine leichte Aufgabe. Er hatte nämlich ein paar Eckpunkte dir für ihn wichtig waren, und immer noch sind. Original muss er werden und bis ins letzte Detail nahezu perfekt hergerichtet, so wie zu seiner Erstauslieferung im

Das Schmuckstück, was nierenspender noch immer als Auto betrachtet, besticht im Alltag vor allem durch seinen Platz. Nur ein Problem wird auch noch dauerhaft bestehen, zum fahren bleibt zu wenig Zeit.

Beim Trabant ein ähnliches Bild, aber gleichwohl

Drei Autos, drei ganz individuelle Geschichten und drei vollkommen unterschiedliche Ergebnisse. Dies zeigt deutlich dass ein Auto mehr als nur ein Fahrzeug sein kann. Und egal ob ein Oldtimer im Alltag genutzt wird, ein Trabant zum fahrbaren Spielplatz für einen Technikbegeisterten wird, oder ein 1,3er zum sportliches Flitzer mutiert - am Ende steht immer der Spaß an der Sache.

„... Du hast da was in den 80ern verpasst ...
“, Rallyemonster Haut nah, live
undzum anfassen.

Gruppe B Rallyelegenden

In Saalfelden (Österreich)

Schnaubend, Pfeifend, Brüllend durch den Wald gemetzelt, und in einem Bruchteil einer Sekunde an einem Vorbei. Kreischend laut, so rasen sie los, vorbei und hinweg. Was hier klingt als könnte es eine wild gewordenen Bestie sein sind in Wirklichkeit die letzten Auswüchse der Gruppe B Rallyefahrzeuge von 1986. Dieses je „in Echt“ zu erleben wagte ich bisher nur zu Träumen. Bis ich über einen Zeitungsartikel auf die Gruppe B Rallyelegenden in Saalfelden aufmerksam wurde. Also flugs die Koffergepackt und ab nach Österreich.

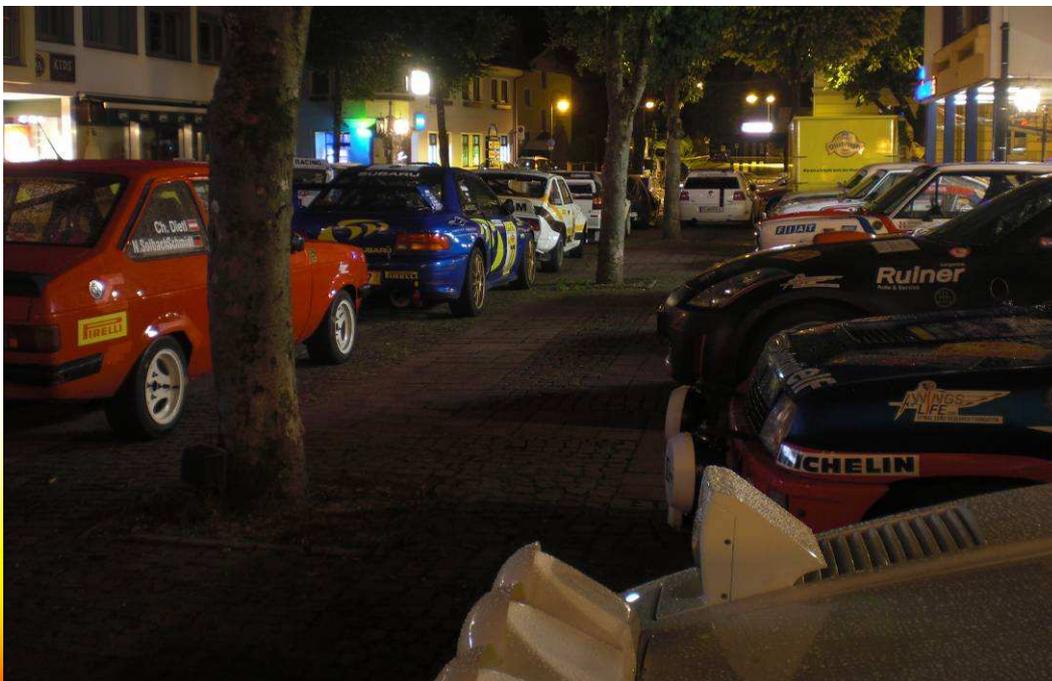
Schon als Vorbereitung auf die kommenden Rallye Kilometer konnten sich die Fahrer mit ein paar Runden auf einem verwinkelten Fahrsicherheitskurs auf die Situation vor Ort einfahren. Schon von weitem konnte man den Lärm der Motoren hören und auf den tribünenartigen Zufahrtstraßen stauten sich die Fahrzeuge zwischen den staunenden Fans. Nach und nach war jeder an der Reihe und mit der aufsteigen Startreihenfolge wurde es immer besser. Die Fahrzeugbeherrschung der Fahrer in ihren Escorts, Fiats und BMWs standen sich in nichts nach.



Und als dann die nunmehr leicht besprenkelte Piste von den Audis, Lancias und Peugeots unter die Räder genommen wurde, bot sich für die Zuschauer ein Bild wie es zu dem Hochzeit der Gruppe B hätte sein müssen.

Interessant zu beobachten wie unterschiedlich die Fahrzeuge sich verhalten. Während die Quattro scheinbar nur mit der Hinterachse zu lenken waren, brummte der Delta S4 mit seinem Turbo und Kompressor schon fast leise hinter her. Das Armdicke Auspuffrohr vom Peugeot 205 T16 lies einen Respektvoll abstand halten. Man weiß ja nicht unter welchem Getöse sich die Feuerbälle ihren Weg ins Freie suchen. Aber weit gefehlt, mit einer nicht gedachten Leichtfüßigkeit schnurrte das Mittelmotor Allradantrieb Geschoss los und schien exakt und präzise beherrschbar zu sein.

Es wurde leicht feuchter, die Driftwinkel größer und mit einem Quietschen und rumpeln krachte ein Audi mit seinem 6 Zusatzscheinwerfer Gesicht in einen Reifenstapel. Aus dem Anstellen vor einer Haarnadel wurde ein Übersteuern mit dem der Fahrer nicht gerechnet hat und das Resultat war ein Blechschaden an der Front des S1. Wird er am nächsten Tag starten können?



Der Tag der Rallye: schon früh mussten die Piloten auf die Piste, zu früh für uns Zuschauer, aber schon zu dritten Etappen standen wir im Nieselregen Spalier am Start, und da rollten sie an uns vorbei. Renault R5 Turbo, Manta 400, Lancia Stratos und ein französischer Porsche aktuellem Baujahres. Und wer dachten lauter als der Audi geht es nicht täuscht. Scheinbar gibt es in Frankreich andere Geräuschvorschriften. Weiter zu nächsten Etappe und hier pünktlich mit dem Vorausfahrzeug trafen nach und nach die Boliden ein und konnten nun in den letzten Sekunden vorm Start von den Zuschauern bestaunt werden. Alles lief wie am Schnürchen, wie auf einem Catwalk zogen die Rallyewagen vorbei, präsentierten sich um sogleich den Berg hinauf zu brüllen, gen Ziel der Bergrennen ähnliche Etappe. Stellungswchsel, 300 Höhenmeter weiter standen wir wieder an der Piste um das Feld erneut zu sehen, nun der Abstieg vom vorher erklimmen Berg. Zischend fauchend jagten die Autos auf die schnelle links zu, knallend, krachend wurde angebremsst und zurück geschaltet, und am Scheitelpunkt wieder voll auf Gas. Hier ein leichter drift da flogen ein paar Steine aus dem Bankette und am Kurvenausgang lauter bedrohlich eine Bordsteinkante.



Ein dreißig oder gar vierzig Jahre alter Rallyeoldtimer ist schon was besonderes, erst recht wenn er mal ein erfolgreiches Rallyefahrzeug war. Aber sollte man ihn deswegen schonen?

Im Museum verstauben Schätze und stehen sich kaputt, auf einer Rallyepiste wo sie zuhause wären kann es da schlimmer sein? Fest steht nur das zum Ende des Tages das Feld immer kleiner wurde.

Trotz den Bemühungen der Fahrer und Teams Schäden wenn Möglich wieder instand zu setzen fehlten knapp ein drittel der Fahrzeuge zur letzten Etappe. Ob es die vereinzelt Schotterpisten waren oder die alte Technik?

Im Hexenkessel, eine Stadtrundkurs in Saalfelden, fand am Abend die Rallye ihr Ende.



In Vierergruppen wurden die Fahrzeuge auf die Straße gelassen und die Fahrer schenkten sich nichts. Dicht hintereinander ging es durch die dicht von Zuschauern gesäumt Straßenschluchten. An Fenstern, Balkons und in Kuren mehrreihig staunten die Fans über die in ihrer Ortschaft möglichen Geschwindigkeiten. Und scheinbar gab es noch ein paar Fahrzeuge die am Ende vom Tage noch ein zu viel Profil drauf hatten, zur Freude der Fans wurde dies vor der Ausfahrt noch auf dem Asphalt verteilt.

Für mich als Zuschauer und Rallyefan muss ich sagen dass ich nun einen weiteren Punkt auf meiner „das muss man einmal im Leben erlebt haben“ - Liste abhaken kann. Wer die Möglichkeit hat sich diese Rallyemonster außerhalb von einem Museum in Aktion anzuschauen kann, sollte das wahrnehmen, denn schriller, krasser und lauter geht es nicht!

Rallyefahren für jederman

Schotter und Asphalt, fliegende Steine und abenteuerliche Drifts, unbekannte Strecken und immer Vollgas hart am Limit. So oder so ähnlich kennen wir Rallye als Motorsport.

Aber die Spielarten des Rallyesports lässt verschiedenen Interpretationen zu.

Die Oldtimer Rallye, oder Klassik Rallye ist nur eine der verschiedenen Auslegungen.

Und das schöne daran ist wenn man glücklicher Besitzer eines mindestens 20 Jahre alten Autos ist kann man hier Problemlos teilnehmen.

Und so bin ich zum Beifahrer geworden.

Als ich auf eine Oldtimerrallye um Hamburg aufmerksam wurde, dachte ich mir schon das mein Kumpel der in der Gegend wohnt dieses Interessant finden könnte, und meine Einschätzung war gar nicht so verkehrt.

Als es er meinte das sein 28Jahre alten Youngtimer dafür wie geschaffen wäre stand der Plan fest wir fahren 2014 mit.

Aber wie funktioniert das?

Zum Thema Oldtimer Motorsport gibt es verschiedene Hilfreiche Websites, Tipps und Tricks von erfahrenen Fahrern und jede Menge mehr oder weniger aussagekräftige Bücher.

Genau hier haben wir angefangen zu suchen, uns zu informieren und tiefer in die Materie einzutauchen. Um es aber kurz zu machen, die meiste Lektüre kann man sich getrost sparen und spätestens nach der Rallye braucht man sie ohne hin nicht mehr.

Denn wie wir schnell gelernt haben: jeder fährt anders, jedes Fahrer-Beifahrer Duo

funktioniert unterschiedlich und am Ende des Tages zählt ohne hin nur der Spaß den beide gehabt hatten.

Aber wie genau lief jetzt unsere erste Rallye ab?

Um den Ablauf der Rallye zu verstehen sollte man unbedingt den Zeitplan kennen, hier steht nicht nur drin was alles geplant ist, auch logische Abläufe und wichtige Termin sind hervorgehoben.

Speziell für uns als Anfänger gab es bei dieser Oldtimerrallye ein eigenes Starterfeld, was den Tag über den Profis folgte und eine leicht verkürzte und weniger Anspruchsvolle Route, die uns nur einen Tag über knapp 300Km durchs Land führte.

Außerdem hat der Veranstalter vor dem Start unserer Roukie Gruppe noch eine kurze Einweisung mit anschließender Fragerunde angesetzt. Hier wurde einen nicht nur erklärt wie das Roadbook zu lesen und die Anweisung darin umzusetzen sind, auch wurden Fragen und spezielle Abläufe auf den Wertungsprüfungen eingehend erklärt.



Mit diesem neuem Wissen bewaffnet und voller Vorfreude auf die nun folgenden Kilometer ging es nun durch den Start auf die Strecke.

Die ersten Abschnitte waren bis ins Detail im Roadbook beschrieben und wichtige Hinweisschilder, Straßennamen und Ampelkreuzungen waren sofort zu finden und der Weg einfach zu verfolgen bis zum Start der ersten Wertungsprüfung.

Hier galt es die Uhren, den Tageskilometerzähler und das Roadbook auf einander abzustimmen und mit der exakten

Schnittgeschwindigkeit, welche der Veranstalter vorgab, die Strecke abzufahren.

Oder man ignoriert dies alles und fährt erst einmal los und schaut wo es da überhaupt hin geht.

Das man mit dieser Methode keine Pokal gewinnt war erstmal egal, den der Umgang mit den Informationen, die Kommunikation im Cockpit und vor allem auch das Ziel zu finden war erstmal wichtiger.

Aber mit jedem Kilometer wurde es besser. Die Abläufe schleiften sich ein und der Umgang mit der Countdown,

der Stoppuhr und der Funkuhr wurden immer besser. Auch was der Veranstalter mit: „Vom Start bis A, bis B und bis C“ meinte wurde langsam deutlich und die angeführte Zeiten wurden Ziel der Sache. Also fing man an den Countdown den Tageskilometerzähler und die Lichtschranke vor sich vernünftig anzuwenden 3 2 1 0 fuhr man exakt zur Sollzeit durch die Zeitnahme – Perfekt.



Das Ergebnis am Ende des Tages konnte sich sehen lassen. Die Lernkurve war anhand von Sollzeitenabweichungen deutlich zu erkennen.

Über den Tag konnte man so sehen dass der Vormittag zwar desaströs eingeschlagen hatte mit Fehlzeiten am Laufenden Bande, aber spätestens nach dem Mittagsservice lief es aber und der Weg stellte keine Herausforderung mehr dar, so das man sich nun voll und ganz auf die zu fahrenden Zeiten und

Schnitte konzentrieren konnte. Bei der Siegerehrung stellte sich raus das von den 30 Rallyeanfängern keiner im Norddeutschen Unterholz verloren ging. Auch wenn ein paar es nicht mehr in der Sollzeit geschafft hatten so war trotzdem jeder im Ziel irgendwie angekommen.

Zwischen den 25 verbliebenen Teilnehmern die noch in Wertung waren, waren ganz klar drei Gruppen zu erkennen. An der Spitze, die ersten fünf Plätze vielen durch zu meist sehr exakt gefahrene Zeiten auf und durch eine hervorragende Beobachtungsgabe bei den zum Teil versteckten Hinweisschildern.

Im Mittelfeld hingegen tummelten sich eng beieinander die Anfänger bei denen man erkennen konnte dass sowohl die Zeiten wie auch die übersehenen Schilder gleichermaßen wichtig sind. Und zum Ende der Rangliste konnte man immer deutlicher erkennen das zum Rallyefahrern eben doch nicht jeder geboren wurde.

Trotzdem hatten alle ihren Spaß und für mich hat sich ein ganz neues Kapitel Motorsport eröffnet.

