

Tom Glodde fährt im Leihwagen zum Klassensieg – Dennis staunt

Verhaltener Auftakt in die Slalom-Saison mit 64 Startern

Varadero/Kuba (mh) – Man hat eine Menge gehört über sensationelle Ami-Schlitten auf Kuba. Bis 1959 war die Insel vor der Haustür der USA Ziel für Touristen und Zocker. Al Capone hatte eine Villa dort. Prostitution, Ausbeutung und andere Machenschaften sorgten dafür, dass Männer wie Fidel Castro und Che Guevara gegen das Batista-Regime kämpften und sich am 2. Januar 1959 nach langen Jahren Kampf durchsetzen konnten.



Mein schönster „Ami“ in Varadero, dieser 55er Chevy



Beliebte Modifikationen: Chromfelgen, dicker Auspufftopf

Danach gab es keine Autos – und auch sonst nichts – mehr aus den USA. Die vorhandenen US-Karosserien mussten mit viel Fantasie und Arbeit über die Runden gerettet werden. Einige davon haben die Rettung in unsere Tage geschafft. Der größere Teil befindet sich in einem jämmerlichen Zustand und wird irgendwann und irgendwo auf der Straße in sich zusammen fallen. Aber das ist nicht das Ende: Auch wenn die marode Karre mitten auf der Kreuzung streiken sollte, dauert es ein paar Minuten, bis sie soweit wieder geflickt ist, dass sie sich aus eigener Kraft bewegen kann. Dann wird repariert – und es geht weiter. Und man hat einen Grund mehr zur Freude.

Verkniffene Gesichter haben wir auch in dieser Hinsicht nicht gesehen. Bleibt einer stehen und bastelt mitten auf der Kreuzung, dann machen die anderen einen Bogen darum. Oder in der Stadt stellt man sich dazu und gibt seine Ratschläge. Hupen, Schimpfen? Aber nicht auf Kuba.



Zierde auf der Motorhaube: der Flieger, der aus einem Auto einen Jet macht.

Es gibt auch „neue“ Autos

Das Handels-Embargo der USA bedeutet nicht, dass man keine neueren Autos auf der Insel sehen kann. Peugeot ist ausgesprochen gut mit neuen Modellen vertreten, die Japaner auch. Wer es sich leisten kann, fährt auch einen aktuellen Audi, BMW oder Mercedes. Und alle alten Apparate werden weitergereicht, gehegt und gepflegt. Und entsprechend umgebaut. Da gibt es Konstruktionen, die jeden deutschen Sachverständigen in den Infarkt treiben. Mit einer HU nach deutschem Muster könnte man sofort zwei Drittel des Fahrzeugbestandes aus dem Verkehr ziehen.

Das gilt auch für Busse und Lkw. Lange Zeit konnten die Kubaner keine neuen Busse kaufen, so dass man alles an Lkw in eigenen Werkstätten umbaute: Das sieht drollig aus, wenn auf einen alten Auflieger ein Kasten aus Blech gedübelt wurde. Aktuell haben die Chinesen einige tausend neue Busse geliefert. Bei meist schönem Wetter kann man aber auch prima viele Leute auf einem offenen Lkw durch die Gegend fahren. Oder Pferde, Schweine, Maultiere – oder was auch immer.

Das Original

Beginnen wir unsere Diaschau der vierrädrigen Besonderheiten mit dem einzigen wirklich guten Ami, den ich gesehen habe. Der 55er Chevy sah von weitem gut aus mit seinem Zweifarben-Lack in Dunkelrot und Beige, er sah auch noch gut

aus, wenn man ganz nah herankam. Und er lief gut, erledigte seinen Alltagsbetrieb bei einem älteren Herrn ohne Mucken. Und das Maß der liebevollen kleinen Veränderungen war ganz dezent geblieben: Auspuff, Chromfelgen, der unvermeidliche Jet auf der Motorhaube. Den hatte man in den 50ern in den USA auch, als die Autos äußerlich den Fliegern immer ähnlicher wurden, ohne dass sie jemals das Fliegen lernten.

Die Sorgenkinder

Weil es ziemlich schwierig ist, aus rund 300 Fotos diejenigen auszuwählen, die einen Eindruck von diesem Thema vermitteln können, verknüpfe ich mir solche, die die „Sorgenkinder“ auf Kubas Straßen bloß stellen. Das ist nicht fair, denn die Fahrer sind dennoch sehr stolz auf ihre Autos. Und sie sind nicht verantwortlich für die fehlenden Teile. Es bleibt bewundernswert, mit welcher Ruhe und mit wie viel Einsatz und Geschicklichkeit auch die marodeste Karre am Laufen gehalten wird. Da mag ich nicht einen von ihnen bloßstellen. Später schauen wir einmal auf Details für dieses großartige Engagement.

„Sahnestücke“

Wer es sich erlauben kann, macht aus einem alten Auto sein einzigartiges eigenes Exemplar. Die Träume der Autofahrer auf Kuba sind nicht viel anders als die unseren. In jedem Fall sind sie stark US-amerikanisch angehaucht. Da darf es dann auch gern ein Moskwitsch sein. Fertige Exemplare aller Marken und Baujahre gibt es wenige; fast immer handelt es sich um eine Arbeit, die viele Jahre dauert.



Auch ein älterer Moskwitsch wird zum Liebhaberstück mit dicken Chromfelgen, Zusatzscheinwerfern und Sportauspuff, der als Dekor noch einmal an der Seite auftaucht.

Die Umbauten hauen einen um

Kümmern wir uns einmal um einige mutige Umbauten, die ich mit der Kamera erwischen konnte. Eigentlich sind alle Autos umgebaut, denn selbst der trostloseste Apparat vermittelt seinem Fahrer mit einem „Sportlenkrad“ oder einem blinkenden „Sportauspuff“ alle Tage etwas mehr Freude am Fahren. Für die Auspüffe muss es auf der Insel geniale Tüftler geben, die aus Edelstahl rostfrei™ optisch und akustisch

ansprechende Töpfe anfertigen, die auch von der Verarbeitungsqualität überzeugen können.



Ein Hot-Rod-Familien-Coupé mit den üblichen Details -



- und Mitglieds-Aufklebern der einschlägigen Oldtimer-Clubs von Kuba.

Zwei MGA haben wir in den zwei Wochen gesehen. Die Fotos des einen sind verloren gegangen, dafür entschädigte der andere umso mehr. Die „Überarbeitung“ der Karosserie mit Stoßflächen aus Plaste, die Nachfertigung der Frontscheibe samt Rahmen, der neue Kühlergrill bekommen ihre besondere Note durch das schrille Gelb mit dem Flammendekor.



Da muss man schon etwas überlegen, um den MGA zu erkennen.

Noch „fortschrittlicher“ ist die Neugestaltung des Cockpits, in dem alle Einzelheiten der Neuzeit vereint sind: moderne Armatureinheit, ein knubbeliges Lederlenkrad, krawallige Anlage für

den Sound, Halterung für das Handy und ein Schalthebelchen im Joystick-Format. Grelle Farben, viel Dekor – und für die schnelle Reparatur offen liegende Kabel.



Nichts für schwache Nerven bei militanten Oldtimerfreunden – aber superschick für den kubanischen Roadsterfahrer.



Mercedes-Benz 219 mit Scheibenbremsen und Alufelgen



Rotmetall, guter Zustand: Da ist man Mitglied im heimischen Mercedes-Oldtimer-Club.

Etwas dezenter war der Besitzer des alten Benz an die Sache herangegangen. Nur auf das Flammendekor wollte auch er nicht verzichten. Es handelt sich um einen 219, der mit modernen Alufelgen und rundherum Scheibenbremsen ausgestattet wurde. Der Besitzer zeigte sein Prunkstück gern, war aber auch ein wenig besorgt, dass niemand seinem Benz zu nahe kam. Also hatte er ihn mit zwei Pfosten und einem Draht abgesperrt. Auch Touristen mit Fotoapparat wurden genau beobachtet.

Man konnte nicht übersehen, dass der Stern auch auf Kuba besonders hell strahlte. Der Besitzerstolz ließ Mercedesfahrer gleich einen halben Meter größer wirken. Vor allem jungen Mann, der einen tiefergelegten 123 in Braunmetallic mit ganz dicken Rädern entsprechend forsch bewegte. Der dachte in jenem Moment nicht daran, was neue Breitreifen kosten würden. Vielleicht kann er sie auch aus Spanien bekommen, woher das Auto kam. Demonstrativ hatte er die alten spanischen Kennzeichen am Auto gelassen.



Das ist der Gipfel aller automobilen Träume für den Kubaner.



Gar nicht so alte S-Klasse in gar nicht so schlechtem Zustand – ohne Räder ziemlich gut gegen Diebstahl geschützt.

Einen besonderen Fall zum Nachdenken habe ich noch. Da stand in einem Wohngebiet auf Steine aufgebockt eine nicht besonders alte S-Klasse. Keine Räder, keine Bremsscheibe hinten links. Der Zustand war ordentlich, den würde man auch bei uns noch fahren. Stand schon lange, was man an den verrosteten Bremsen vorn einfach erkennen konnte. Ein Teileträger? Oder ein Projekt, das nach der Anschaffung viel Zeit braucht, um es auf die Straße zu bringen. Die Bremsscheibe hinten links nur ausgeliehen? So freuten sich die Hühner über den Schattenspendler.

Wo der Stern strahlt, ist auch in Kuba oben. So ganz frei von Prestige ist man dort auch nicht, denn man fährt so ziemlich alles, was man kriegen kann – solange es vier Takte hat. Zweitakter gab es nicht. Alles aus dem ehemaligen Ostblock war vertreten außer Trabis

und Wartburg. Eigentlich sollte man annehmen, dass die Plaste-Kleinwagen die Wünsche der Kubaner erfüllen könnten: robust, wenig Rost an der Pappe, sparsam. Da muss etwas dahinter stecken, was ich in unseren zwei Wochen nicht entdecken konnte.



Bei uns wenig bekannte Marke aus dem Chrysler-Konzern für Menschen, die mehr als einen Dodge wollten, aber noch keinen Chrysler konnten.



Dieser De Soto war sehr gut beieinander. Das Rostbraun-Metallic dürfte es damals nicht gegeben haben. Und die Aluräder vom Audi 100 auch nicht.



Innen der Jukebox-Stil der frühen Jahre, dazu ein Voltmeter und ein CD-Radio der Moderne. Alles durchaus in brauchbarem Zustand.

Der DeSoto auf dieser Seite war in mehrfacher Hinsicht bemerkenswert, denn einmal ist es ein bei uns fast unbekanntes Fabrikat aus dem Chrysler-Konzern. Dann war dieses Exemplar in recht gutem Zustand, eines wenigen „fertigen“

Autos. Wie die meisten hier vorgestellten auch nur am Sonntag zu sehen, wenn man damit promeniert und repäsentiert. Der Besitzer hatte aus dem Café sehr wohl mitbekommen, wie ich meine Fotos machte. Da ließ er es sich nehmen, als ich wieder auf der anderen Straßenseite war, eine Runde um den Block zu fahren, um sein Auto rollen und hören zu lassen. Was mir dann noch ein Foto wert war.



Die Aluräder vom Audi 100 fallen nicht so arg auf, Antenne und Spiegel dürften die selbsternannten Oldtimerfreunde hierzulande auf die Palme bringen. Am besten gleich die auf der anderen Straßenseite (s. Bild unten)...



Ich war noch nicht ganz auf der anderen Straßenseite, da drehte der DeSoto-Mann eine Runde um den Block.

Die Runde um den Block fuhr er so, wie man es von diesem würdigen Auto erwartet: cruisen, rollen lassen, keinerlei Angeberei, sondern halt Ausdruck der Freude am guten Stück. Das kann man häufig beobachten, dass sich die Besitzer besonders über das Interesse an ihren Autos freuen. Da kann ein aufrechter Daumen der Anerkennung ein stolzes Lachen bewirken. Das

passierte auch so, als ich mir einen Skoda Octavia aus den 60ern anschaute. Mit den breiten Stahlfelgen, dem dezenten Spoiler vorn und der anderen Stoßstange sah der recht gut aus. Noch interessanter war der Umbau der Armaturen. Hier hatte der junge Mann die Uhrensammlung aus einem neueren Lada eingepasst. Und ein modernes Kunststoff-Lenkrad hatte er auch aufgetrieben.



Viele kleinere Veränderungen machten aus irgendeinem Skoda einen einzigartigen.



Armaturen aus dem Lada, Lenkrad und Radio – und demnächst kümmert man sich um „schöner wohnen“ und um eine Türverkleidung.



Der Besitzer hatte mich ziemlich genau beobachtet, ich hatte meine Anerkennung gezeigt – da wollte er ein Foto von mir und seinem Popular machen. Dabei hätte ich gern erfahren, wie solch ein Umbau fährt.

Nachdem ich einige Fotos gemacht hatte, kam er auf mich und sein Auto zu und hat mir einige Einzelheiten erzählt. Sein Angebot für ein Foto

von mir und seinem Skoda habe ich gern angenommen. Und er hat sich über das Motiv gefreut, dass ich in sein Auto hätte einsteigen mögen. Ein Lächeln bei uns beiden, eine kleine Geste – wir hatten unseren Spaß daran.

Einen alten Skoda habe ich noch, einen Popular aus den späten 40ern. Sein Zustand war gerade so, dass man damit alle Tage fahren konnte. Er war mehr mit rustikalen Mitteln wie einer Lammrolle erhalten worden. Das Schweinchen-Rosa war wohl mehr ein Sonderangebot als eine Traumfarbe.



Der Skoda Popular war vor dem Krieg ein nettes Auto eines alten, renommierten Herstellers.



So kriegt man alle Löcher dicht: massiv Schweinchenrosa drauf...

Und dann waren da noch Einzelheiten.

Es folgen Lösungen und Notlösungen im Detail, verschrobene Ideen und tolle Handarbeit, Elend und Schrecken, Spinnereien und Erfindergeist auf Abwegen. Dazu braucht man nicht das ganze Auto zu sehen, die meisten Bilder

sprechen für sich. Und für jedes hätte ich zwei bis drei andere Beispiele. Das ist halt die Welt der Autofahrer auf Kuba. Das sieht man alle Tage, man muss halt nur genau hinschauen.



Ich habe beim besten Willen keine Ahnung, um welches Modell es sich hier handelt. Ich weiß aber, dass der Fahrer nicht sonderlich pfleglich mit seinem Auto umgeht.



Wortwörtlich ein Musterbeispiel für eine „rolling restoration“: alles ordentlich gerichtet, jetzt die Kotflügel anschrauben, dann ist es ein komplettes Auto.



Aber bis dahin geht es auch so – zumindest in Havanna.

Ein wirklich kurioses Mobil war die Isetta, die nicht von „sportlichen“ Umbauversuchen verschont blieb. Interessant die scheckige Lackierung, die zwischen Lack und Grundierung wechselte. Das Glasdach, die rustikale Sportauspuffanlage setzen weitere Akzente. Mit einer Anleihe in der Landwirtschaft ließen sich „Tiefbettfelgen“ finden, die die ganze Kugel deutlich bulliger auftreten lassen. Leider gab es keine Chance,

diesen Renner in Fahrt zu sehen und zu hören. Davon hätte ich mir einige Menge Spaß versprochen.



Breitreifen, Sportauspuff – und eine rot gefärbte Heckscheibe



Camouflage in Rot und Lüftungsschlitze für die Füße – individueller kann man sich eine Isetta kaum denken.



Von der Wespe zerstochen: Details einer missverstandenen Restaurierung



Kleine Ursache, große Wirkung: Dieses Rücklicht ist nicht mehr zu retten. Und woher soll Ersatz kommen?



Wer würde dieses Armaturenbrett mit Radio und MP3-Anschluss...



... in diesem alten Ford 17 M erwarten?

Was bringt den Touristen während eines heftigen tropischen Unwetters zum Lachen, dass er sich nicht mehr einkriegen kann? Ganz einfach, er hat aus dem Fenster die Autos auf der „Autobahn“ beobachtet, wie sie mit kuriosen Einzelheiten den Fahrern ziemliche Probleme bereiten. Es funktioniert nur einer? Passiert sehr häufig, ungünstig nur, wenn es der rechte ist und der Fahrer sich im Aquarium fühlt. Keine Wischer vorhanden? Ist dann keine Überraschung mehr. Der Wischer steht wie eine Lanze nach vorn und bewegt sich regelmäßig? Pech für den Fahrer, eine Gaudi für den Zuschauer. Die Nummer 1? Das war jener Wischer, der im Schneckentempo aus der Ruhelage die Hälfte seiner Arbeit

absolviert – man hört es förmlich quietschen – und dann im Raketentempo zurückflitscht – man kann förmlich sehen, wie sich der Fahrer erschreckt. Eine halbe Stunde habe ich Scheibenwischer gekuckt und gelacht wie selten.



Rückenprobleme beim ständigen Sitzen? Dieser Taxifahrer in Havanna empfiehlt die orthopädische Hilfe, die man im Sommer beim Abfall auf jedem Campingplatz findet.



Sportspiegel gefällig? Das kann man aus einer Konservendose selbst dengeln – wenn man es kann.



Powerhutz gefragt? Da ist eine zweite Konservendose fällig. Sollte allerdings mehr Frischluft für den Vergaser angestrebt sein, dann empfehle ich die offene Ausführung – und einen etwas anderen Ort für die Anbringung, mehr beim Vergaser – oder so.

Was Ihr verpasst habt: Da wären noch diverse Opel Rekord P2, die mit der Panoramascheibe. Oder viele andere Amis. Oder die Alfa Romeo 1750 Berlina, die zwar nicht wirklich gepflegt war,

in diesem Zustand aber auch bei uns angeboten wird. Oder die netten kleinen Engländer wie Morris Minor und ähnliche.



Einer der zahlreichen Opel Rekord P2 in Phase 2: Blech und Radläufe gemacht, Chromfelgen, neuer Kühlergrill mit Zusatzscheinwerfern und Golf-Stoßstangen. In Phase 3 kommt der neue Lack.



Auch auf Kuba ist nicht alles perfekt, was blinkt: Dieser „neue“ Kühlergrill ist schlichter Pfusch. Das rettet den alten Opel Kapitän nicht. Sieht mehr nach zahnlosem Opa aus.



Sportwagen-WM auf Kuba? Nein, Tipo-Diesel mit verbesserter Aerodynamik; mehr Abtrieb hinten bei einem Fronttriebler?

Motorräder – und andere Zweiräder

Zwar spielen die unzähligen Roller und Mopeds eine wichtige Rolle für den Personen-Transport auf Kuba, aber bei den Zweirädern geht es eher unauffällig zu. Diese Mobile dienen weniger dem Spaß oder der Selbstdarstellung, sondern sind reine Zweckobjekte. Dementsprechend gibt der Kubaner dafür auch weniger Geld aus. So staunt

man nicht schlecht, wenn man entdeckt, dass die gute alte „Emme“ – die MZ 250 – das meistgefahrenste Motorrad auf der Insel ist. Dann gibt es auch noch etliche Jawa mit ihren Zweizylindermotoren; das sind alles Zweitakter. Altes Zeug findet man wenig. In Havanna soll es einige alte Harleys geben; wir haben keine gesehen, wir waren auch nicht am Sonntag dort.



Davon träumt der vermutliche jugendliche Mopedfahrer auf Kuba: Germany, Racing, MZ – eine kleine heile Welt



Fabrikat unbekannt, vermutlich ein Eigenbau; man nehme alle Teile, die man kriegen kann – gern von diversen Fahrrädern.



Meine persönliche Überraschung: 13 Gespanne, auf einer Stelle in Havanna – das hatte ich in noch nicht gesehen.

Nicht allein wegen der Autos, sondern weil es insgesamt sensationell schön war, werden wir in einiger Zeit einmal schauen, wie es in Kuba zugeht – dann vermutlich ohne Fidel.

Dortmund (mh) – Berichte über Slalom habe ich bestimmt schon mehr als 300 geschrieben. Und dennoch sitze ich hier und überlege, was denn nun anders geworden ist. Ich habe nichts mehr zu tun mit „Lippe-Ems-Slalom-Pokal“. Es wird der einzige Bericht über einen Slalom in diesem Jahr bleiben. Was interessiert davon die DMC-Clubmitglieder? Ist es nicht Gelegenheit, einmal den genaueren Blick in eine Disziplin zu werfen, die von einigen unserer Mitglieder konsequent betrieben wird? Also schreibe ich zunächst einmal die Ergebnisse ab, das muss so sein – obwohl ich diese Arbeit gar nicht mag.

Nach dem Mofa-Rennen war die Stimmung bei den DMC-Kollegen auf dem Platz gut. Das Wetter nicht. Für die ersten Klassen war es mehr eine Veranstaltung unter Wasser. In der ersten Klasse G6 hatten sich 13 Kandidaten eingefunden. Der Wettstreit zwischen dem Briloner Corsa und dem Polo des Schnöde-Teams sollte auch in diesem Jahr seine Fortsetzung finden. Sieben der 13 Starter stiegen in diese beiden Renner ein. Der Erfolg war mit geringem Vorteil auf der Briloner Seite, denn die Plätze eins und vier bis sechs gingen dorthin, während die Velmeder Truppe die Plätze zwei und drei belegten. Neu war das Dreier-Team auf dem Polo von Klaus Ahnert, der Dieter Jahn und Heinz Rütjes mitfahren ließ. Hier gab es somit keine richtige Überraschung.

Tom Glodde fährt allen davon



Kurs Klassensieg: Tom Glodde hat gezeigt, dass der grüne Polo ein Sieger-Auto ist.

Das sah bei den ebenfalls 13 Startern in der Klasse G5 anders aus. Neun Leute teilten sich drei Autos. Klar war der Erfolg auf der Seite des grünen Polo von Dennis Garthe, der mit einem fünften Platz nicht unzufrieden sein musste. Aber er hatte den ersten Lauf ein wenig verbummelt. Das konnte er an den Zeiten seines Bruders Rolf ablesen, der mit zwei konstanten 59er Läufen vor ihm Rang vier belegte. Und noch deutlicher wurde es mit den Bestzeiten in beiden Läufen von Tom Glodde, der alle hinter sich ließ und zu einem deutlichen Klassensieg. Nach seinem starken Auftritt am Samstag mit der Mofa hatte er einen bärenstarken Saisonbeginn. Und Dennis weiß nun, dass sein Auto gut für Siege ist. Ebenfalls in dieser Klasse am Start war Paul

Alexander mit dem Renault Clio, der einmal mehr in der Weise eines Gentleman-Drivers seine vier Runden fehlerfrei absolvierte und einen jungen Hüpfen auf dem Peugeot 106 klar abhängen konnte.



Neue Saison auch für Paul Alexander und den Renault Clio



Im Trainingslauf von Kay-Joachim Röhl spülte die Gischt ein Hütchen davon.



Ein seltenes Auto zwischen den Hütchen, solch ein Porsche 924

Drei Autos mit acht Leuten ergab die Klasse G4. Der BMW 318 landete einen Doppelsieg, der kleine Citroen AX bescherte seinem Eigner mit dem dritten Rang einen Platz auf dem Podium, wobei er mit Stefan Plate einen Altmeister auf dem Opel Manta distanzieren konnte.

Erhard Engelmann erkämpft Platz zwei

In der Klasse G2 startete Erhard Engelmann mit dem Renault Clio in die neue Saison. Mit 13 Hundertsteln lag er hinter dem Mitfavoriten Günter Kettler im BMW 318 nach dem ersten Wertungslauf zurück, da war noch keine Entscheidung gefallen. Beide konnten sich steigern, unser Erhard fuhr die schnellste

Einzelzeit der Klasse, konnte somit etwas Zeit gut machen, aber der BMW blieb vorn.



Erhard Engelmann musste sich nur hauchdünn dem BMW 316 geschlagen geben.

Doppelsieg nach Schrecksekunde

Während bis dahin die Gruppe G recht gut besetzt war, gingen die Starterzahlen bei den Verbesserten deutlich zurück. Sechs Kandidaten in der Klasse bis 1300 ccm waren noch das zweitstärkste Feld in der Gruppe F. Allerdings wurde es eine abwechslungsreiche Vorstellung. Zunächst machte es deutlich „knacks“, als Steini ins Geschehen eingriff: Eine Antriebswelle hatte sich abgemeldet. Mit vereinten Kräften konnte man das Malheur aus der Welt schaffen, was schon große Anerkennung verdient. Und danach ließ Steini sich nicht beirren und fuhr in beiden Wertungsläufen Bestzeit. Leider konnte man nicht erfahren, was Melanie Lipinski mit ihrem Polo an diesem Tag hätte bieten können, denn nach ihrem „knacks“ war nichts mehr vor Ort zu reparieren. Somit schaute man beim DMC auf Bernhard Haselhoff und fragte sich, wie weit er nach vorn fahren kann. Die reine Fahrzeit im ersten Lauf war nicht schlecht, die Stimmung aber etwas gedrückt, weil Bernhard zwei Poller mitgenommen hatte. Mit einer starken Leistung im zweiten Lauf, der ihn nah an Steini brachte konnte er den Doppelsieg für den blauen Polo sicherstellen. Auch das somit ein optimaler Einstieg für unsere Clubkameraden und maximale Ausbeute an Wertungspunkten.

Strobenders kommen gut in Fahrt



Lars & Thomas Strobender hatten die Technik des Golf im Griff und starteten reibungslos in eine hoffentlich bessere Saison 2007.

Zehn Starter in der Klasse bis 1600 ccm kamen durch den starken Zuspruch der Siegerländer zustande. Neu dabei vom DMC waren Lars und Thomas Strobender, die nach der Seuche vom letzten Jahr ihren Golf für die 1600er Klasse vorbereitet hatten und bei der Premiere des Autos ohne große Probleme auf den Plätzen sieben und acht ins Ziel kamen. Und sie behielten mit nur einem Hütchen eine recht saubere Weste. Auch neu in dieser Klasse waren Claus und Sandra Uebach, die einen ihrer „Heinrichs“ für die Zwecke der Hütchen-Rennerei vorbereitet hatten. Heinrich heißen im Hause Uebach alle die C-Kadetten, die man in der Zwischenzeit auf dem Hof gestapelt hatte. Die Umstellung vom Pizza-Golf mit Frontantrieb braucht noch etwas Zeit, auch könnte Heinrich noch etwas kräftiger werden, aber der erste Einsatz lief auch hier hoffnungsvoll. Den Sieg schnappte sich ein wilder junger Mann, der mit einem BMW 316, der genau genommen in die Klasse G5 gehört. Das unterstreicht einmal die fahrerische Leistung von Martin Wied und außerdem die Sonderstellung dieser alten 3er BMW.



Nach vielen Jahren im Pizza-Golf startete Claus Uebach mit einem „Heinrich“.

Enttäuschend sah das Feld der Zweiliterklasse aus, wo ganze drei Kandidaten an die Linie rollten. Ulrich Kramer dürfte das wenig gestört haben, denn er fuhr zu seinem ersten Sieg mit dem Ascona B. Mit in dieser Truppe starteten die beiden Anwärter aus der Überliterklasse. Dort waren die Perspektiven höchst unterschiedlich: Helmut Schlosser orientierte sich in seinem BMW M3 in Richtung Gesamtsieg, was er auch theoretisch schaffte, praktisch aber selbst durch einen Hütchenfehler verdarb. Als zweiter Starter wäre ich zufrieden gewesen, wenn ich beide Läufe unter der Minute hätte fahren können. Konnte ich im ersten Lauf nicht und war entsprechend unzufrieden. Im zweiten Versuch klappte es besser, was nicht alles gut machte. Da muss ich es halt im nächsten Jahr erneut versuchen.

64 Starter waren auf dem Dortmunder Festplatz angetreten. Für den Auftakt der Saison war das nicht schlecht, aber gut sieht anders aus.

Ergebnisse: Klasse G6 (13 Starter): 1. Oliver Kalbitzer, Opel Corsa, 2.50,57; 2. Michael Schnöde, VW Polo, 1.54,05; 3.

Norbert Schnöde, VW Polo, 1.54,10; 4. Manfred Vogt, Opel Corsa, 1.54,34; 5. Martin Bunse, Opel Corsa, 1.56,27; 6. Alexander Bunse, Opel Corsa, 1.56,81; 7. Dieter Jahn, VW Polo, 1.59,38; 8. Klaus Ahnert, VW Polo, 1.59,75; 9. Ansgar Friedrich, VW Polo, 2.00,72; 10. Björn Bleyer, VW Polo, 2.02,03; 11. Jörg Schriek, Fiat Cinquecento, 2.02,15; 12. Heinz Rütjes, VW Polo, 2.03,70; 13. Werner Drees, Opel Corsa, 2.21,17. **Klasse G5** (13 Starter): 1. Tom Glodde, VW Polo, 1.56,20; 2. Holger Wolfertz, Ford KA, 1.57,58; 3. Klaus Bing, Opel Corsa, 1.58,20; 4. Rolf Garthe jr., VW Polo, 1.58,69; 5. Dennis Garthe, VW Polo, 1.59,34; 6. Dennis Becker, Peugeot 106, 2.00,72; 7. Thomas Becker, Peugeot 106, 2.00,75; 8. Peter Kortyka, Daihatsu Charade, 2.01,16; 9. Michael Schnittke, Ford KA, 2.02,91; 10. Dominic Mählen, Daihatsu Charade, 2.03,49; 11. Martin König, Daihatsu Charade, 2.04,02; 12. Paul Alexander, Renault Clio, 2.10,22; 13. Andreas Grän, Peugeot 106, 2.23,20. **Klasse G4** (8 Starter): 1. Kay-Joachim Röhl, BMW 318, 1.51,07; 2. Andrea Bing, BMW 318, 1.51,70; 3. Uwe Fernholz, Citroen AX, 1.52,13; 4. Stefan Plate, Opel Manta, 1.55,26; 5. Christian Placzek, Citroen AX, 1.55,97; 6. Michael Becker, Opel Manta, 1.57,25; 7. Andrea Fernholz, Citroen AX, 1.57,99; 8. Cindy Sängler, Opel Manta, 2.14,76. **Klasse G2** (7 Starter): 1. Günter Kettler, BMW 318, 1.48,85; 2. Erhard Engelmann, Renault Clio, 1.48,93; 3. Jürgen Meyer, BMW 318, 1.52,33; 4. Stefan Hillebrand, BMW 318, 1.57,32; 5. Hans-Jürgen Hillebrand, BMW 318, 2.00,74; 6. Nils Grassner, Porsche 924, 2.05,90; 7. Jörgen Grassner, Porsche 924, 2.10,24. **Klasse G1** (2 Starter): 1. Helmut Voss, Porsche 911, 1.53,26; 2. Bodo Ungrund, Ford Escort, 2.04,27. **Gruppe F bis 1300 ccm** (6 Starter): 1. Carsten Steinweg, VW Polo, 1.51,54; 2. Bernhard Haselhoff, VW Polo, 2.00,25; 3. Axel Steinberg, VW Polo, 2.05,40; 4. Sandra Siegeler, Suzuki Swift, 2.17,17; 5. Arno Siegeler, Suzuki Swift, 2.20,47. **Gruppe F bis 1600 ccm** (10 Starter): 1. Martin Wied, BMW 316, 1.48,72; 2. Jens Müller, Opel Corsa, 1.49,54; 3. Ercan Sanci, Opel Kadett, 1.50,42; 4. Norbert Wied, BMW 316, 1.52,69; 5. Claus Uebach, Opel Kadett, 1.56,96; 6. Andreas Völke, Opel Kadett, 1.57,05; 7. Lars Strobender, VW Golf, 2.00,11; 8. Thomas Strobender, VW Golf, 2.00,95; 9. Sandra Uebach, Opel Kadett, 2.08,58; 10. Marcel Wetzel, Honda CRX, 2.45,07. **Gruppe F bis 2000 ccm** (3 Starter): 1. Ulrich Kramer, Opel Ascona, 1.53,21; 2. Thomas Felsenberg, BMW 318, 1.54,68; 3. Sandra Inhoff, BMW 318, 1.58,59. **Gruppe F über 2000 ccm** (2 Starter): 1. Helmut Schlosser, BMW M3, 1.53,15; 2. Manfred Holthaus, Mini Cooper, 2.00,51.

Sport, Spiel, Spannung der Clubslalom-GLP



Die Sache mit der Clubslalom-GLP, das kann Karin Glodde – und überzeugte mit einem weiteren Sieg.

Aber zum Glück gibt es beim DMC danach die Clubslalom-Gleichmäßigkeitsprüfung, die bereits eine erfreuliche Beliebtheit genießt. 14 Starter heben das Feld des Tages auf versöhnliche 78 Aktive – damit kann man leben. Hier startet man aus unterschiedlichen Motiven: Nehmen wir Karin Glodde, die kann das einfach, was sie mit einem erneuten Sieg unter Beweis stellte. Dann gibt es einige Sportfreunde, die die GLP als Trainingsmöglichkeit nutzen und einfach Gas geben. Unter denen war auch Markus Bürger, der seinen Peugeot 205, ein richtiges kleines Rennauto, laufen ließ, weil er nicht in das

Reglement des normalen Clubslalom passte. Familie Uebach sammelte Fahrpraxis und machte dabei gute Fortschritte. Und der blaue Polo wurde genutzt, um Menschen aus der Familie erste Schritte in Sachen Motorsport zu ermöglichen. Bei der GLP fühlt man sich nicht so unter Druck gesetzt. Das galt auch für den jungen Mann, der seinen Golf imponierend auf der Türklinke um die Hütchen bog und seinen Spaß dabei hatte.

Und damit war das Thema Slalom für den DMC als Veranstalter im Jahre 2007 abgeschlossen. Wenn etwas auf dem Festplatz im Herbst aufgebaut werden sollte, dann Mofa-Rennen...



Für den Peugeot 205 von Markus Bürger war auf Slicks die GLP die einzige Gelegenheit für einen Start auf dem Festplatz.



Nach seinem Klassensieg nutzte Steini die Möglichkeit zum Training und spielte außerdem noch Renn-Taxi.



Forscher junger Mann mit vollem Einsatz: Markus Wollny bei seinen ersten Gehversuchen auf sportlichem Parkett

Ergebnisse: Clubslalom-GLP (14 Starter): 1. Karin Glodde, Seat Arosa, 82 Strafpunkte; 2. Kay-Joachim Röhl, BMW 318, 142 P. 3. Markus Bürger, Peugeot 205, 432 P. 4. Sandra Uebach, Opel Kadett, 441 P. 5. Bernhard Haselhoff, VW Polo, 595 P. 6. Claus Uebach, Opel Kadett, 601 P. 7. Andrea Bing, BMW 318, 787 P. 8. Axel Steinberg, VW Polo, 836 P. 9. Helmut Schlosser, BMW



M3, 901 P. 10. Carsten Steinweg, VW Polo, 1140 P. 11. Andreas Völke, Opel Kadett, 1607 P. 12. Ditmar Behm, Smart Roadster, 2893 P. 13. Christopher Dinkel, VW Polo, 3247 P. 14. Lukas Wolny, VW Golf, 10476 P.