

## Oldtimer Rallye Wiesbaden

Anstatt eines festlichen Balles für die HMSC Mitglieder anlässlich des 30jährigen Jubiläums des Clubs wurde 1984 die Oldtimer Rallye ins Leben gerufen. Seit dieser Zeit ist der HMSC Ausrichter der alljährlich im Juni wiederkehrenden Veranstaltung und lockt Oldtimer-Fans von nah und fern in Scharen nach Wiesbaden.

Vier Tage dauert die Veranstaltung, die die Herzen der Liebhaber historischer Fahrzeuge höher schlagen läßt.

Für die Zuschauer ist es "Motorsport zum Anfassen", denn Raritäten aller Epochen des Automobils können hautnah in Augenschein genommen werden. Die Palette der jährlich gemeldeten Oldtimer ist so vielfältig, wie man sie selbst in einem reichlich ausgestatteten Oldtimer-Museum nicht findet.

Ungefähr 220 Fahrzeuge nehmen jährlich an der Rallye teil, obwohl "Rallye" nicht die richtige Bezeichnung für die eher touristische und gesellschaftliche Veranstaltung ist. Die Fahrtrouten werden von erfahrenen Fahrleitern ausgetüftelt mit kniffliger Aufgabenstellung für den Beifahrer. Zusammen mit einem umfangreichen Rahmenprogramm verlangt die Organisation dieser Veranstaltung von allen Helfern viele Wochen Arbeit und Mühe und das alles in ihrer Freizeit.

Besonderen Dank gilt unseren Sponsoren, denn ohne sie wäre die Veranstaltung nicht ausführbar.

## Slalom-Veranstaltungen

Ende der 50er Jahre waren Slaloms, auch Gymkhanas genannt, äusserst beliebt, zumal jedermann mit einem gültigen Führerschein daran teilnehmen konnte. Gegenüber dem heutigen Europa-Viertel an der Wiesbadener Waldstrasse befand sich auf einem Gelände der amerikanische Motor Pool. Dort waren auf einem großen Parkplatz eine Anzahl LKW's in Reih und Glied vor jeweiligen Inseln oder Eingrenzungen geparkt. Für unsere Veranstaltungen am Wochenende räumten die Amerikaner den Platz und wir konnten ungehindert um die Inseln unseren Slalom fahren. Die notwendige Lichtschranke bastelten wir selbst. Das Nenngeld betrug DM 5,00, aber Gewinne machten wir bei diesen Veranstaltungen nicht, da die Haftpflicht-Versicherung für diese Veranstaltungen sehr hoch war. Später wurden diese Gymkhanas auf dem Privatgelände verschiedener Firmen in und um Wiesbaden ausgetragen.

Bei einem der Slaloms wollte ein Teilnehmer mit seinem Mercedes 300 SEL und einem 6,3 Liter Motor mitfahren. Keiner unserer Teilnehmer hatte die Klasse über 3 Liter, daher war er der Einzige in seiner Klasse. Pokale wurden aber nur bei 5 Teilnehmern per Klasse vergeben. Nun wollte dieser Mercedesfahrer aber unbedingt einen Pokal! Jedenfalls hatten wir schließlich die Lösung: Es fanden sich schnell vier Clubmitglieder, die zu gern bereit waren, als "Klassenfüller" mit diesem Mercedes die Slalom-Strecke zu fahren. Das Ergebnis: Die ersten vier Plätze wurden von HMSC-Leuten belegt, und der ehrgeizige Mercedesfahrer stand mit seinem eigenen Wagen an letzter Stelle.

Kurt Lehr fuhr damals, also so um 1959, einen Messerschmidt Tiger, den er bei einem der Slaloms auf die Seite legte. Ungerührt fegte er die Glasscherben der zerborstenen Frontscheibe aus dem Wagen, richtete den total verzogenen Rahmen des Stoff-Verdecks wieder und startete ihr offenes Fahrzeug zum 2. Lauf. Sein Beifahrer kam nicht so gimpflich davon: Er hatte sich bei dem Unfall den Arm gebrochen.

Einer der erfolgreichsten Slalom-Fahrer war Werner Försterling auf Renault Gordini.

Die Presse war bei unseren Veranstaltungen immer vor Ort. Montags konnten wir dann stolz die Berichte über die Sieger in den einzelnen Klassen lesen.

## 50 Jahre Nürburgring - und der HMSC ist dabei

Mit einem Stammkapital von 20,000.- RM wurde am 26. Februar 1927 die Nürburgring GmbH gegründet. Vorausgegangen waren jahrelange Baumaßnahmen, an denen über 2,000 Arbeiter mitwirkten.

Das erste Rennen fand am 18. Juni 1927 statt. Es wurde die gesamte Strecke, also 28,265 km, von 110 Motorradfahrern in 8 Klassen gefahren. Am folgenden Tag starteten 45 Teilnehmer in 4 Sportwagenklassen, darunter 19 Fahrer mit Rennwagen. Bei den Sportwagen über 5 Liter Hubraum (!) standen Caracciola, Rosenberger und Mosch, alle Mercedes Benz, in der ersten Startreihe. Es siegte nach 12 Runden Caracciola mit einem Renndurchschnitt von 96,5 km/h.

Am 13. und 14. August 1977 feierte der AvD anlässlich des 5. Oldtimer Grand Prix, den 50. Jahrestag des Nürburgrings unter maßgeblicher Beteiligung des HMSC. Von der Rennleitung bis zur Registrierung, von der Streckensicherung bis zur Fahrerlager-Aufsicht waren unsere Mitglieder im Einsatz. Trotz des üblichen Nürburgring-Wetters, also Dauerregen und Gewitter, kamen samstags rund 6,000 Fans in Regenmänteln und Gummistiefeln. Als sich aber am Tag darauf die Sonne durch die Wolkendecke gequält hatte, waren es 40,000 Zuschauer geworden. Frühere Rennsportgrößen ließen sich die Beteiligung an diesem denkwürdigen Fest nicht entgehen. Fahrer wie Karl Kling, Stirling Moss, Juan Manuel Fangio, Manfred von Brauchitsch, Hans Herrmann, Hans Geier, Ernst Henne, Hermann Lang brachten, offenbar mit Genuß, die Motoren ihrer Rennwagen zum Röhren wie in alten Zeiten. Aber auch andere treue Oldtimer-Fahrer hatten mit bestens präparierten Fahrzeugen zum Gelingen des 5. Oldtimer Grand Prix beigetragen. Zum Beispiel Kalli Hufstadt mit seinem BMW 328 "Mille Miglia" oder Nick Mason, Drummer der britischen Band "Pink Floyd", mit seinem schnellen Aston Martin von 1935.

Bei den Zweirädern war die Teilnehmerzahl eher gering, daher wurden nur 2 Rennen gefahren: eine Vor- und eine Nachkriegsklasse. Aber der Rekordfahrer und Weltmeister Dieter Herz war dabei und brachte seine 250er Rennmax an den Start.

Hauptsponsor der Veranstaltung war übrigens Mercedes, und beim Mercedes-Sonderlauf konnte man 16 "Flügeltürer" 300 SL und 14 Roadster am Start bewundern.

Zitat des damals 65jährigen Juan Manuel Fangio:  
"Der Nürburgring ist und bleibt die schönste und beste Rennstrecke der Welt."



## Das alte Fahrerlager am Nürburgring

HMSC-Mitglieder wurden erstmals im Jahr XXXX für verschiedene Aufgaben -1973  
der Organisation beim Oldtimer Grand Prix auf dem Nürburgring eingesetzt. So auch für das Fahrerlager. Seit seiner Fertigstellung im Jahr 1927 war das alte Fahrerlager praktisch unverändert. Die Fahrzeuge wurden durch einen Tunnel unter der Rennstrecke zum Start geschoben. Insgesamt waren 70 Boxen (58 für Wagen und 12 für Motorräder) vorhanden. Erweitert durch das angrenzende "Industrielager" konnten damals alle Rennteilnehmer bequem untergebracht werden. Heute unvorstellbar! Nur 147 Automobile und 47 Motorräder meldeten sich 1975 zum Start. Bei dieser geringen Teilnehmerzahl war es nicht verwunderlich, dass die "Chefs", Wilfried Immel, Albert Gorth und Egon Bohrman, die Fahrer noch persönlich ansprechen konnten, wenn diese zum Vorstart oder zur technischen Abnahme mußten.

Zu den Aufgaben der Fahrerlager-Mannschaft gehörte es auch, die von den Streckenposten auf der Rennstrecke gefundenen Fahrzeugteile an die entsprechenden Fahrer zurückzugeben, bei denen dann die Freude riesengroß war, handelte es sich doch um nicht mehr zu beschaffende Originalteile.

Im Jahr 1975 trafen auch erstmals 16 "Threewheeler" aus England, Frankreich und Belgien ein. Diese skurrilen Fahrzeuge mit V2 Motoren wurden sofort zu Publikumsbeliebten. Die Fahrer waren in Leder-Montur gekleidet und ähnelten Motorradfahrern. Sie waren aber begnadete "Schrauber" und jeder für sich ein Original.

In einer Ecke des Fahrerlagers stand ein Faß mit Methanol. Es diente zur Betankung einiger Vorkriegs-Rennwagen, und unsere Mannschaft übernahm den Tankdienst mittels Handpumpe. Diese ersten Jahre unserer Teilnahme am Oldtimer Grand Prix bereiteten viel Spaß, da alle Arbeit ohne besonderen Stress ausgeführt werden konnte, und der Kontakt zu den Fahrern, die ihre Fahrzeuge in Eigenarbeit restauriert hatten, sehr freundschaftlich war.

## Eine unvergessliche Episode auf dem Nürnberg-Ring

Unser Club hatte ~~.....~~ Dienst auf dem Nürnberg-Ring und unser Mitglied Karl Albus war zum Schalten der Ampeln eingeteilt worden, die sich am Ende der Boxengasse befinden und das gefahrlose Einfahren auf die Rennstrecke ermöglichen - natürlich nur bei grünem Licht! Während der Startaufstellung der Inter-Serie, also Fahrzeuge mit 800 - 1000 PS, entdeckte Karl Albus einen Bekannten auf dem Boxendach. Freudig winkte er ihm mit der grünen Flagge, die er in Händen hielt, zu. Dieses Zeichen jedoch wurde von den wartenden Fahrern als Startzeichen für die Einführungsrunde gedeutet, und alle fuhren los. Das angerichtete Chaos kann man sich ungefähr vorstellen, wenn man bedenkt, dass sich noch Service-Leute und Organisatoren auf der Rennstrecke befanden. Seit diesem Vorfall ist Karl Albus überwiegend als "Inter Karl" bekannt.

~~Startaufstellung~~