



Klassiker der Zukunft: Volvo 940

Mit dem 945 unterwegs bei der 32. Linnenbauer Oldtimerfahrt

„Klassiker kann man Sammeln. Oder Fahren.“ – Mit diesem Statement bewarb Volvo 1997 das Sondermodell *Classic* des 940 Kombi.

Und tatsächlich, während im Volvo-Prospekt über ein Fahrzeug geschrieben wurde, welches durch eine langjährige „konsequente Modellpflege mit unzähligen kleineren und größeren Perfektionierungs-Lösungen“ zum „Inbegriff eines perfekten großen Kombi“ geworden war, fanden sich in der zeitgenössischen Fachpresse auch ganz andere Meinungen. Insbesondere im Hinblick auf die lange Bauzeit, denn der 900er wurde weniger als eigenständiges

Modell, sondern eher als großes Facelift des 700er wahrgenommen, gab es Aussagen wie:

- „Rollender Antiquitätenladen“
- „Kantiger Nordländer mit dem Charme einer Holzhackerhütte, ... sieht aus wie von der Axt geschlagen“
- „Schiff ahoi: Durch schnell gefahrene Kurven torkelt der 940er wie eine Barkasse auf hoher See. Grund: An den Hinterbeinen sitzt noch eine Starrachse alter Schule“ (alle Zitate: *Auto Bild* vom 8. April 1995)

Während man dem 940 durchaus auch „Status und Image der Upper-

class“ zubilligte, wurde der interessierte Leser aber auch gewarnt: „Wer moderne Technik erwartet, ist auf dem falschen Dampfer. Die 940-Benziner bieten entweder lustlose Fortbewegung bei langer Lebensdauer oder im Fall der Turbos anständige Fahrleistungen mit Problemen am Kühlkreislauf (Vgl. *Auto Bild* vom 28. November 1997).

Neben dem (vermeintlich) schon damals „gestrigen“ Fahrverhalten und Federungskomfort sowie der unbefriedigenden Laufkultur fanden auch eher unwichtige Details die besondere Aufmerksamkeit der Motor-Journalisten. So stellt die *Auto Bild*



Quadratisch, praktisch, gut. Der Volvo 945 überzeugt damals und heute durch sein consequentes Design. Unser Fotomodell punktet darüber hinaus noch mit der reichhaltigen *Classic*-Ausstattung sowie dem drehmomentstarken B230FT-Turbomotor mit Ladeluftkühlung und 165 PS.



vom 7. Dezember 1996 fest: „Naddeldünne Hebel an der Lenksäule – Fahrgefühl wie in einem Oldtimer.“

Oldtimer? Nicht ganz, denn Tatsache ist, dass frühe 900er erst ab 2020 den offiziellen Oldtimerstatus erreichen werden, während die späten Modelle derzeit gerade erst zum Youngtimer reifen.

So geht es auch „meinem“ 940 Kombi, von dem im Folgenden weiter berichtet werden soll. Mit Erstzulassung Mai 1997 bekam er als besagtes *Classic-Sondermodell* einiges mit an Ausstattung, was (nicht nur) damals gut und teuer war. Neben der reichhaltigen *Classic-Ausstattung* wurden noch das Luxus- und das Winterpaket sowie die Metalllackierung geordert. Dazu kam die Spitzenmotorisierung B230FT mit 165 Turbo-PS. Acht Monate war er bei einem Volvo-Händler in Krefeld zugelassen, bevor er im Januar 1998 bei einem Kilometerstand von 11 500 für 42 000 D-Mark an ein Rentnerhepaar im Kreis Kleve verkauft wurde. Offenbar waren die Käufer Volvo-affin, denn laut noch vorhandenem Originalkaufvertrag wurde ein Volvo 240 Kombi aus Bj. 1985 mit Motorschaden für 1 000 D-Mark in Zahlung genommen. Die nächsten 17 Jahre und circa 93 000 Kilometer verbrachte der 940er *Classic* bei seinen Besitzern im Kreis Kleve, bevor er, vermutlich aus Altersgründen (genauer ist mir nicht bekannt), an einen Händler im Süden von Hamburg ging. Dort wurde

recht bald ein Redakteur der *Auto Bild* auf das im Internet zum Verkauf stehende Fahrzeug aufmerksam. Gesucht wurden nämlich 240er und 940er Kombis, die in einem Bericht über den neuen Volvo V90 sozusagen als historische Ahnen fungieren sollten. Wer einen Blick in das Heft Nr. 7 aus 2016 (oder das Internet) wirft, kann dort unser weinrotes Fotomodell neben einem amerikanischen 240er und natürlich dem neuen V90 bestaunen. Und: Keine Rede mehr von vorsinflutlicher Starrachse und spiddeligen Blinkerhebeln! Obwohl auch heute noch Klischees bemüht werden („Liebling der Biologielehrer“), gilt der 945 rückblickend als „intellektuelle Konkurrenz“ und Alternative vor allem zum Mercedes W124 T-Modell. Stimmt, auch das ist ein inzwischen sehr begehrtes und in gutem Zustand schwer zu findendes Fahrzeug. Völlig anders steht es um zeitgenössische Wettbewerber wie Opel Omega Caravan oder Ford Scorpio Tunier, die damals im Vergleich sehr gut bewertet wurden, aber den Sprung zum Klassiker wohl kaum noch schaffen werden. Was zu Lebzeiten als rückständig galt, wird heute als „Karosserie von fast grafischer Klarheit“, „klar und schnörkellos“ und „wie aus dem Vollen geformt“ gepriesen. Ein Volvo war eben noch nie *Mainstream*, hier soll noch einmal der Prospekt von 1997 zitiert werden: „Sein Äußeres spricht an, trifft aber bewußt nicht den Geschmack der breiten Masse.“

Und so bin ich auch zum 945 gekommen. Ursprünglich eher auf der Suche nach einem gut erhaltenen 245 war dieser dann doch das insgesamt weniger rostanfällige, modernere und alltagstauglichere Fahrzeug, welches zudem mit dem leistungsstarken Turbomotor, der umfangreichen Ausstattung sowie der relativ geringen Kilometerleistung reizte. Ich habe mich bereits vor geraumer Zeit bewusst gegen die Anschaffung eines „modernen Pkw“ (Neu- oder Gebrauchtwagen) entschieden. Der Volvo stellt somit so etwas wie mein Alltagsfahrzeug dar, welches ich aber doch vergleichsweise eher wenig bewege (circa 8 000 Kilometer pro Jahr). Nach knapp zwölf Monaten, die wir gemeinsam verbracht haben, bin ich ganz begeistert vom großen „Schwedenhappen“. Das Design ist einfach einzigartig kastig und der Wagen trotz seiner Größe sehr übersichtlich. Dazu kommt: Ich habe noch nie ein so komfortables Fahrzeug gefahren. Hierzu tragen sicherlich auch die Volllederausstattung sowie die diversen weiteren Bestandteile der *Classic-Modelle* bei. Von Armut und karger Ausstattung keine Spur, Volvo konnte auch Luxus. Bewusst habe ich mich für den 165 PS Turbomotor entschieden, der wirklich gut geht und ordentlich „Wumms“ hat. Die oft kritisierte Starrachskonstruktion bemerke ich im Alltag nicht, und wir waren auch schon einmal beim ADAC-Fahrsicherheitstraining. Dort hat sich der



Klare Sicht: Ein typisches Detail der 80er/90er Jahre ist die Scheinwerfer-Reinigungsanlage.



Motor-Journalisten kritisierten früher gerne die angeblich „spiddeligen“ Hebel an der Lenksäule.



Rot steht ihm gut: **Metallic-Lack** und „Pholus“-Leichtmetallfelgen sorgen außen für einen Hauch von Luxus.



Volvo, zwar mit ABS, aber ohne ESP, etc., tapfer geschlagen. Die Karoserieneigungen waren zwar deutlich und das Heck etwas sensibler als bei modernen Frontantriebsfahrzeugen, aber in Summe war er doch gut beherrschbar.

Den Alltagstest hat der 945 also mit Bravour bestanden. Und wie schlägt er sich als Klassiker? Obwohl er schon zu seiner Zeit in den 90ern als „oldtimerreif“ beschrieben wurde (s.o.), erreicht er erst in diesem Jahr den „offiziellen“ Youngtimer-Status. Wobei es diesen eigentlich gar nicht gibt: In Deutschland galt ein Pkw mit einem Alter von 20 bis 30 Jahren gemäß 49. Ausnahmeverordnung zur StVZO als Youngtimer. Diese Regelung war allerdings nur bis zum 28. Februar 2007 gültig, heute enthält die StVZO lediglich noch eine Regelung, ab wann Fahrzeuge als Oldtimer eingestuft werden, was diese Fahrzeuge zur Zulassung mit einem Oldtimerkennzeichen bzw. einem Roten Kennzeichen für Oldtimer berechtigt. Der Youngtimer ist seither im deutschen Recht nicht mehr definiert. Üblicherweise werden daher die Merkmale des Oldtimers analog auf Fahrzeuge 20 Jahre und älter übertragen. Somit wären Youngtimer „...Fahrzeuge, die vor mindestens 20 Jahren erstmals in den Verkehr gekommen sind, weitestgehend dem Originalzustand entsprechen, in einem guten Erhaltungszustand sind und zur Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes dienen.“

Nachdem ich seit circa fünf Jahren mit diversen Fahrzeugen an Old- und Youngtimer-Rallyes teilnehme, war es also nun an der Zeit, den 945 als frisch gebackenen Youngtimer zu seiner Jungfernfahrt im Klassikenumfeld von 2017 erstmalig auszuführen. Nicht jeder Veranstalter dieser Fahrten lässt auch jüngere Fahrzeuge zum Start zu. Meistens sind es eher die sportlichen Veranstaltungen, die auf Zeitprüfungen setzen, die den Youngtimern gegenüber abgeschlossen(er) sind. Meine Wahl fiel auf eine eher klassische Oldtimerrallye, die Linnenbauer Oldtimer Fahrt in Herford, bei der auch Fahrzeuge mit Erstzulassung bis 31. Dezember 1997 in einer eigenen Youngtimerklasse an den Start gehen können. Der Herforder Motorsport Club von 1923 e.V. (kurz: HMSC) ist ein recht aktiver Verein, neben der jährlichen Oldtimerrallye engagieren sich die Clubmitglieder auch im Jugend-, Kart-, Tourensport- und Motorradbereich. Zudem wird seit 2015 mit der Westfälischen Herbstfahrt WHF 500 auch eine mehrtägige Rallyeveranstaltung für die sportlich sehr ambitionierte Zielgruppe angeboten.

Für den Einstand mit dem Volvo fiel die Wahl aber auf die Gruppe 2, Klasse *Youngtimer Touristisch*, denn aus vergangenen Teilnahmen, die nicht besonders ruhmreich endeten, war mir noch bekannt, dass auch bei der „normalen“ Oldtimer-Rallye durch Fahrleiter Magnus

Korff ein erhöhtes Anspruchsniveau an den Tag gelegt wird. Hier die entsprechenden Passagen aus der Ausschreibung:

Gruppe 1: Sportliche Oldtimerfahrt und Gleichmäßigkeitsrallye über ca. 200 Kilometer in zwei Etappen und mehreren Fahrabschnitten. Chinesenzeichen und Orientierungsetappen als Streckenskizzen mit eingedruckter, teilweise durchgehender Streckenführung, Pfeilskizze, etc. Gleichmäßigkeitsprüfungen (Schnittgeschwindigkeit > 36 km/h).

Gruppe 2: Touristische Oldtimerfahrt und Gleichmäßigkeitsrallye über ca. 150 Kilometer in zwei Etappen und mehreren Fahrabschnitten sowie Aufgabenstellung ohne besondere Anforderungen als Streckenskizzen mit eingedruckter durchgehender Streckenführung und Chinesenzeichen. Gleichmäßigkeitsprüfungen (Schnittgeschwindigkeit > 30 km/h).

Als sogenannter *Tourist* sollte man sich durch die Formulierung „ohne besondere Anforderungen“ nicht täuschen lassen. Dies zeigt der Blick auf die Fahrtunterlagen aus den Vorjahren (im Internet verfügbar: www.linnenbauer.de) sowie die Information über die vorgesehenen Zeitprüfungen, die auch schon vorab im Internet bekannt gegeben wurden:

Gruppe 1: 15 bis 17 Zeitnahmen

Gruppe 2: 10 bis 12 Zeitnahmen

Damit ist klar, dass die Gruppe 2 gemäß den üblichen Reglements und Standards (vgl. www.motorsport-nordrhein.de) touren-



Die Linnenbauer Oldtimerfahrt hat Tradition. Bei der 32. Ausgabe waren wir mit der Startnummer 44 dabei.



An Start und Ziel sowie bei den einzelnen Zeitprüfungen kamen Funkhaken sowie Lichtschranken zum Einsatz.



In der ersten Sollzeitprüfung: Hier musste eine Lichtschranke zweimal auf die 1/100-Sekunde durchfahren werden.



sportlichen Charakter hat. Das könnte man dann eigentlich auch so schreiben, aber erfahrene Oldtimer-Rallye-Teilnehmer wissen, dass jede Veranstaltung und jeder Fahrleiter eigene Akzente setzen und es daher sinnvoll ist, sich vorher darüber zu informieren. Insofern erwarteten wir keine Überraschungen.

Am 1. April war es dann soweit. Von Münster aus ging es zunächst quer durch das bodennebelige ostwestfälische Münsterland zum Startlokal *Hof von Laer* in Herford. Den Volvo hatten wir bereits vorher mit dem erforderlichen Equipment bestückt. Neben mehreren *Talking Timern* (sprechende Countdown-Stoppuhren) für die Zeitprüfungen zählt dazu eine Tripmaster-App für das Smartphone, welche für das Fahren nach kilometrierten Chinesenzeichen sehr hilfreich ist. Auch eine spezielle Lupe durfte nicht fehlen, um eventuelle Tricks bei Kartenaufgaben erkennen zu können.

Am Start angekommen, herrschte schon ein emsiges Treiben und eine gewisse Enge auf dem hofeigenen Parkplatz. Wie es sich gehört, führte der Weg für uns als erstes zur Papierabnahme, wo wir gegen Unterschrift unsere Unterlagen wie Bordkarten, Reglement, Rallyeschild und Startnummern bekamen. Das Roadbook selber sollten wir hingegen erst exakt 15 Minuten vor unserer Startzeit erhalten. Der Bolid wurde danach entsprechend beklebt und es gab die ersten Gelegenheiten zu den

vielzitierten „Benzingesprächen“ mit alten und neuen Bekannten. Punkt 9:30 Uhr folgte am Start durch den Fahrleiter Magnus Korff noch eine Begrüßung inklusive ergänzender Hinweise in der (Bei-)Fahrerbesprechung. Der Start sollte ab 10:01 Uhr im Minutenabstand erfolgen und so hatten wir im Anschluss mit unserer Startnummer 44 noch ausreichend Zeit, uns am Frühstücksbuffet zu versorgen und die Unterlagen zu studieren. Bei insgesamt 89 Teilnehmern wollten 17 in der sportlichen Klasse, 44 in der sogenannten touristischen Klasse und 28 beim Oldtimerwandern starten. Interessant auch die anwesende Volvo-Fraktion. Keine 140er und 240er, aber dafür vier PV544Sport, zwei P121 Amazon und ein P1800ES. Dies kann als durchaus übliche Verteilung betrachtet werden: Buckel-Volvos sind nach wie vor sehr beliebt. Gleiches gilt für die Amazonas. Beide Typen wurden für Rallyes auch immer schon gerne genutzt. 140er/240er wurden bzw. werden hingegen eher als Verbrauchsautos gesehen bzw. behandelt und sind auf Oldtimerrallyes sehr selten vertreten. Gleiches gilt für die 700er/900er-Serie. Auch „Rallye-Prominenz“ war auf Volvo vertreten: Heinz-Georg Sonnendecker, seit 1968 im Rallye-Sport aktiv und (Mit-)Organisator einer eigenen Oldtimer-Rallye (Rallye Ruhrgebiet mit Start in Bochum, vgl. www.ruhrblitz.de) war mit einem Volvo P121 Baujahr 1962 am Start und auch

die Startnummer 1 war ein Volvo. Diesen P544Sport pilotierte Jürgen Kornrumpf aus Langlingen, der sich selber als „wohl der erfolgreichste Oldtimer-Rallye-Fahrer aller Zeiten“ bezeichnen lässt (vgl. *Cellesche Zeitung* vom 05.10.2016). Aber auch sonst war das Startfeld mit bekannt guten Teams bestückt, was für Anspruch und Niveau dieser Veranstaltung spricht.

Und wie war nun die Resonanz auf unseren frischgebackenen Youngtimer? Durchweg positiv. Gerade bei jüngeren Oldtimern und Youngtimern gibt es immer diese „den hatten wir auch einmal“-Reaktion. So auch in unserem Fall mit einigen positive Stimmen aus dem Feld der Teilnehmer und Zuschauer. Die unterschiedlichen Motorisierungen wurden thematisiert (Vierzylinder, Sechszylinder, Diesel von VW, ...), es gab den Vergleich bzw. die Verwechslung mit dem 850er („der mit dem Sportmotor“) und insgesamt viele anwesende Volvo-Freunde mit teilweise bis zu fünf verschiedenen Fahrzeugen im Bestand. Aber auch eher lustige Kommentare wie „Wollt ihr mit dem Ding heute noch umziehen?“ waren zu hören.

In dieser positiven Grundstimmung konnte es losgehen und um 10:29 Uhr hatten wir dann unser Roadbook in den Händen. Die flotte Durchsicht zeigte insgesamt 13 Aufgabenteile bis zur Mittagspause, die aber sehr untypisch erst ab circa 15 Uhr und damit spät angesetzt waren. Dies



Kraftpaket: Auch mit solchen Boliden (im Bild Störmann/Peuker auf Rallye-Kadett) mussten wir uns messen lassen.



Industriekultur: Die Strecke führte u.a. bei Vlotho über die Weser und am imposanten Kraftwerk in Veltheim vorbei.



Heinz-Georg Sonnendecker aus Bochum veranstaltet eine eigene Rallye und war in Herford auf einem P121 unterwegs.



war die Folge des vom Veranstalter gewählten Streckenverlaufs, der von Herford aus über die Weser bei Vlotho bis nach Porta-Westfalica führen sollte. Direkt am Start war dann auch der Beginn zu einer Sollzeitprüfung: die Zufahrtsstraße hinauf und dann am ersten Hof rechts zweimal durch die Lichtschranken in insgesamt 2:20 Minuten. Nach diesen circa 1,5 Kilometer endete auch schon die Chinesen-Darstellung im Roadbook und den Rest des Tages wurde nur noch nach Kartenausschnitten gefahren. Über Exter ging es nach Vlotho und dort über die Weser. In einem Gewerbegebiet in Uffeln galt es dann, die nächste Doppel-GLP zu bewältigen: Ziel 1 in genau einer Minute und Ziel 2 in 20 Sekunden. Die vorgelagerte Zeitkontrolle (ZK) war etwas ungünstig an einer schmalen Straße platziert, an der auch noch zwei große Sattelzüge parkten, hier kam es dann zum ersten Mal zu etwas hektischen Aktionen. In der Folge führte die Strecke am imposanten Kraftwerk in Veltheim vorbei und es mussten diverse Orientierungsaufgaben gelöst werden, bei der einige potenzielle Fallen untergebracht waren. So galt es, z.B. an Wegkreuzungen kleine Ecken in der Streckenführung nicht zu übersehen, die man ausfahren musste und es war auch die ein oder andere Überlappung dabei.

Die Aufgabenteile brachten uns dann nach Uffeln zurück und die Sollzeitprüfungen wurden noch ein-

mal absolviert. Es zeichnet einen guten Fahrleiter aus, dass er mit minimalem Aufwand ein Maximum an Aufgabenstellung herausholt, hier wurde dieses Prinzip wirklich ausgeschöpft. Hintergrund ist, dass Zeitprüfungen mit Lichtschranken, Messgeräten und entsprechender Auswertung immer einen hohen Aufwand bedeuten, den der Fahrleiter natürlich möglichst effizient einsetzen will. Bei Hollwiesen erwartete uns ein weiteres Industriegebiet mit einer weiteren Doppel-GLP. Auch diese sollten wir später noch einmal wiedersehen. Zur sogenannten Mittagspause trafen wir gegen 16 Uhr (!) wieder im Hof von Laer ein. Da hing uns der Magen schon ziemlich auf den Knien. Weil für den Abend ein Buffet angekündigt war, gab es als Zwischenmahlzeit nur eine Suppe. Leider schwächelte das Catering an dieser Stelle, so dass wir erforderliche Nervennahrung in Form von Kuchen nachordern mussten. Nachschlag forderte auch unser Rallye-Fahrzeug, denn zur Pause neigte sich die Tankuhr doch schon unerwarteter Weise bedenklich dem Ende zu. Was tun, sprach der Rallye-Gott? Beim Re-Start sprachen wir den Mit-Fahrleiter Dieter Bäuerle an, ob er denn eine Tankstelle im weiteren Fahrtverlauf kennen würde. Leider nein, war die Antwort. Da half dann nur noch Plan B und moderne Technik. Die Naviapp führte uns zwar zuverlässig zur nächst gelegenen Tankstelle und zurück, aber



„Das Gehirn sitzt rechts“. Gemeint ist die Beifahrerin (hier auch Ehefrau), die für die Navigation zuständig ist.



Geduld gehört dazu: hier warten wir bei einer Sollzeitprüfung vor dem gelben Schild „unsere“ korrekte Zeit ab.

ANZEIGE

DRIVE OVER & GETRIEBE

- PERFERTE ÜBERHOLUNG UND JUSTIERUNG VON GETRIEBEN UND OVERDRIVE
- UMFANGREICHES ORIGINAL-ERSATZTEIL-LAGER
- ...UND LIEBE ZUM DETAIL

Volker Herrmann
GETRIEBE & OVERDRIVE
WATTENSCHIEDER STR. 53C
45307 ESSEN
TELEFON 0201 27 78 88
WWW.GETRIEBE-OVERDRIVE.DE

Klassischer Karosseriebau in Vollendung

Breites Leistungsspektrum: von der Unfallreparatur bis zur Rekonstruktion auch der komplexesten Karosserieteile!
Vielfältige Erfahrung: vom Buckel bis zum XC90, vom Beulendoktor bis zur Komplettrestauration!

DANNE

Karosserie - Fachbetrieb



Danne Karosseriebau GmbH
Karosseriebaumeister Peter Krumb
Mainzer Landstraße 62
64521 Groß-Gerau/Dornheim
direkt an der B44
Tel.: 06152 950395
Fax: 06152 950397

Hier ist ihr Klassiker in guten Händen!

Sammelleidenschaft (1.03)**Volvo-Klassiker**

Die illustrierten Prospekte von:
Buckel, Duck, Amazon, P1800, P140/164,
P140/164, Facet und Berge sowie Jahrgangsserien



Volvo-Sammelleidenschaft. Die Übersicht aller Volvo-Prospekte zu den Modellen Buckel, Amazon, P1800, P140/164 und P240/260. Unentbehrlich für den Sammler und Volvo-Fan.

Limitierte Auflage. Format A4 quer. Softcover. Aktuelle Version: Sammelleidenschaft (1.03). Mit Abbildungen ALLER Prospekte sowie allen Daten, Erklärung der Volvo-Codes und vielen großen Abbildungen. 80 Seiten.

www.walterwolf-verlag.de

fon 0171 3131283

Goethestr. 20 64560 Riedstadt



Auch Veranstalter und Fahrleiter Magnus Korff vom HMSC setzt auf Volvo bei der Wahl seines Rallye-Fahrzeuges.

das kostete uns ganze 14 Minuten auf einer Etappe, die mit 45 Minuten Sollzeit angesetzt war! Oldtimerallies sind ja nie auf Bestzeit ausgelegt, aber in solchen Fällen ist dann doch „brettern“ angesagt. Meine Beifahrerin wurde das ein oder andere Mal etwas bleich und am Ende konnten wir uns dann doch an der nachfolgenden ZK wieder entsprechend unserer Sollzeit passend einreihen.

Im Fahrauftrag Nr. 16 wurde es dann noch einmal interessant. Die Skizze zeigte an, dass man parallel zur eigentlichen Straße fahren sollte. Typischerweise führen die Aufgaben in solchen Fällen über Parkplätze, Werksgelände etc. So auch hier. Aber: Der Weg auf den vor Ort anzutreffenden Privatparkplatz eines lokalen Busunternehmers war gesperrt. Quer zur Einfahrt stand ein VW Bus. Zufall oder Absicht? Das an einem Baum links hängende „K“

war ebenfalls nicht mit dem Veranstalteraufkleber versehen. Sehr merkwürdig! Wie sich später herausstellen sollte, hatte hier ein (genervtes?) Familienmitglied einfach die Zufahrt gesperrt – trotz vorheriger Abstimmung der Veranstalter mit dem Busunternehmen. Nicht immer begegnet man ausgesprochenen Oldtimer- und Youngtimer-Freunden...

Gegen 19 Uhr trafen wir dann mit sehr wenig Vorzeit im Ziel ein und konnten zur Erfrischung erst einmal das gereichte Herforder Pils genießen. Das Warten auf Ergebnisse und Siegerehrung wurde durch ein schönes Buffet „versüßt“, welches allerdings erst nach einiger Wartezeit in der vorgeschalteten Schlange erreicht wurde. Gegen 21:30 Uhr war es dann endlich soweit und die finalen Ergebnisse standen fest. Bei den Sollzeitprüfungen hatten wir sensationell gut abgeschnitten (bis auf einen Ausreißer kontinuierlich Differenzen kleiner 30/100 Sekunden), aber leider in der Orientierung ein Ortseingangsschild übersehen und einen dummen Fehler gemacht. Dies bedeutete Platz drei in der Klasse „YT“ (Youngtimer Touristisch) und Platz 17 gesamt in der touristischen Wertung. Für unsere Premiere im Volvo konnten wir damit aber trotzdem zufrieden sein. Die Ergebnisse zeigten insgesamt das erwartete hohe Niveau, bei einigen Teams gab es aber auch lange Gesichter und eine vorzeitige Abreise. Platz eins in der Klasse Youngtimer Tou-

ristisch ging an das Ehepaar Smith aus Verl mit einem VW Golf 1 Cabrio, den Gesamtsieg touristisch sicherten sich Karin und Klaus Steffens auf einem sehr seltenen Bristol 401 aus dem Jahr 1952. Sportlicher Gesamtsieger wurde, wahrscheinlich wie erwartet, das Team Kornrumpf / Fletling auf dem Volvo PV 544 Sport. Wie man an den Ergebnissen schön sehen kann (alle Ergebnisse und Musterlösungen unter www.linnenbauer.de) ist die Art des Fahrzeuges keinesfalls entscheidend über die Platzierung. Ein riesiger amerikanischer Straßenkreuzer aus den fünfziger Jahren mag auf engen Landstraßen gewisse Nachteile haben, aber am Ende sind bei den Oldtimer- und Youngtimer-Rallyes doch weniger PS und Höchstgeschwindigkeit gefragt, sondern Köpfchen, Orientierungssinn und ein sensibler Gasfuß. Mit unserem Volvo 945 sind wir insgesamt sehr gut gefahren. Gerade auf den zum Teil sehr schlechten Straßen mit vielen Schlaglöchern kam die komfortable Federung positiv zur Geltung. Gleiches gilt für die enorme Wendigkeit trotz der Fahrzeuggröße (der vergleichsweise sehr kleine Wendekreis wurde früher schon in den Testberichten gelobt) und den bulligen Anzug dank Turbolader. Der „Klassiker“ hat sich somit auch als „Rallye-Auto“ bewährt. Die nächste Veranstaltung ist zwar noch offen, aber kommt bestimmt!

Text und Bilder: Frank Schäfer



K wie „Keine Durchfahrt“: Anwohner hatten an dieser Stelle die Strecke mit einem VW Bus blockiert.



Startnummer 1 und Gesamtsieger sportlich: Kornrumpf/Fletling auf ihrem (nicht originalen) Volvo PV 544 Sport.



Für die Siegerehrung in den einzelnen Klassen standen Pokale bereit und warteten auf die glücklichen Gewinner.