



Saisonfinale

Mit dem D-Modell bei der Ruhrgebiet Classic 2021

Text und Fotos: Olaf Nattenberg

Die Oldtimer-Rallyesaison findet, zumindest in Nordrhein-Westfalen, bei der Rallye Ruhrgebiet Classic im Oktober ihren Abschluss. Diese Traditionsveranstaltung startet mitten im Ruhrgebiet und wird vom MSC Ruhrblitz veranstaltet. Da die Cup-Wertungen des ADAC beendet waren, wählten wir diesmal die ID an Stelle unseres Lichtschranken-geeigneteren Autos, um an der Ruhrgebiets-Rallye teilzunehmen. Am 9. Oktober machten wir uns auf zur Jahrhunderthalle nach Bochum. Diese wurde 1902 vom Bochumer Verein für die Düsseldorfer Industrie- und Gewerbeausstellung gebaut, anschließend als Gebläsemaschinen-halle für die Hochöfen des Bochumer Vereins wiederverwendet. Nun fungiert sie als Veranstaltungshalle und ist Ankerpunkt der Route der Industriekultur. Ein tolles Ambiente für Start und Ziel einer Rallye, vor allem, da auch noch das Wetter mitspielte. 2021 war wie das Jahr zuvor von Corona geprägt. Manche Veranstaltungen wurden abgesagt, andere verschoben. Einige fanden kontaktlos statt, andere in gewohntem Umfang, jedoch immer abhängig von der gerade herrschenden Inzidenz

und der zuständigen Genehmigungsbehörde. In Bochum hieß die Devise 3G. Nachdem also die Impfzertifikate geprüft waren, erhielten wir unsere Unterlagen: Rallyeschild, Fahrerbrief, Programmheft, Essensmarken usw. Bei einem leckeren Stehfrühstück stärkten wir uns und sichteten die Unterlagen. Die Orientierungsaufgaben wurden mittels in Karten eingedruckter Pfeile, Striche und Punkte durchgeführt. Bloß keinen roten Punkt übersehen, sonst könnte man schnell einen Fehler kassieren. Die richtige Strecke wird entweder durch Stempelkontrollen oder sogenannte stumme Kontrollen, auch als „Baumaffen“ bezeichnet, überwacht. Hierbei handelt es sich um Schilder rechts am Wegesrand, auf denen Zahlen bzw. Buchstaben stehen. Diese sind unmittelbar in die Bordkarte zu übertragen. Vergisst man eine Kontrolle, kostet das in diesem Fall fünf Fehlerpunkte. Auch eine „Chinesenrallye“ stand auf dem Programm. Chinesenzeichen nennt man schematische Zeichen, die dem Co-Piloten mitteilen, ob man geradeaus fahren bzw. links oder rechts abbiegen muss. Neben der Orientierung sind

die sogenannten Gleichmäßigkeitsprüfungen (GLP) Bestandteil der Oldtimerrallye. Dabei muss eine gewisse Distanz in einer entsprechend vorgegebenen Zeit absolviert werden, am besten auf die 100stel Sekunde genau. Die Zeiten werden durch Lichtschranke oder Druckschlauch ermittelt. Eine Stoppuhr, besser mehrere, sind somit für die Besatzung Pflicht. Eine viertel Stunde vor der individuellen Startzeit erhielten wir das Roadbook. Dort ist die Strecke, mit Hilfe der oben erwähnten Striche, Pfeile und Punkte auf einer Kartengrundlage in den Maßstäben 1:25.000 oder 1:10.000, eingezeichnet. Direkt am Anfang ging es mit einer Dreifach-GLP los. Wir waren also sofort gefordert. 80 Meter in 10 Sekunden – sollte kein Problem sein. Allerdings gaben die vorherigen Fahrzeuge mächtig Gas. Nun, ich habe das Pedal sicher nicht am Bodenblech gehabt. Bis die D Special also in Schwung kam, dauerte es ziemlich, und: zu langsam – 1,35 Sekunden, wie sich am Ende herausstellte. Das fing ja gut an! Die Ziellichtschranke war gleich Startpunkt der nächsten



Linke Seite:
Abendliche Ehrung für die Citroën ID

Links und unten:
Plan mit GLP, Chinesenrallye und Eintrag der D Special im Programm

11. ADAC RALLYE RUHRGEBIET CLASSIC 2021						
SEKTION	ZK	ZK	ZEIT	125 min	KM	SEITE
2	TC	TC	km/h	30	59,00	17a
Richtung		Information		Distance		
Total	Partial	Direction	Information	Distance	Meters	
7	15	3	4	14		
11	10	12	9	5		
1	13	16	2	8		
6	17					

Fahren Sie die Chinesenzeichen in der Reihenfolge:
 1-2-4-4-8-12-9-11-13-3-7-15-4-5-9-16-7-3-16-6-14-9-7-5/
 3-16-9-6-5-15-4-6-3-6-6-5-15-4-6-4-6-15-4-7-17 ZIEL
 7-10-5-5-2-4-7- weiter mit Karte Seite 19

24

Olaf Nattenberg_Kamen
Britta Nattenberg_Kamen

Citroën D special
1974



Zwei Oldtimer in Silbergrau unterwegs, einer aus Paris, der andere aus Schwaben

GLP: 350 m in 40 Sekunden. Zudem war ein Kreisverkehr unterhalb der Jahrhunderthalle ganz zu durchfahren, weil sich dort ein roter Punkt befand. Zu allem Überfluss wurden wir dort von einem anderen Teilnehmer aufgehalten – das sollte nicht sein. Zieldurchfahrt zweite Lichtschranke – wieder zu langsam: 4,86 Sekunden, so ein Mist! Eine gute Platzierung konnten wir uns jetzt bereits wohl endgültig abschminken. Dann die dritte Prüfung, mittlerweile waren wir zur Handstoppuhr gewechselt, da die sequenzielle Messung nicht mehr hilfreich war. 250 m in 30 Sekunden. Und, Bingo: 0,6 Sekunden Differenz – geht doch!

Jetzt ging es entspannt weiter. Wir fuhren an der Ruhr-Universität vorbei, Richtung Sprockhövel durch die landschaftlich sehr schöne Elfringhauser Schweiz mit Höhen von immerhin bis zu 315 Metern. Die Orientierung bereitete keine großen Schwierigkeiten, dachten wir zumindest. Ein Parkplatz war anzufahren. Grundsätzlich gilt immer der kürzeste Weg zwischen den Aufgabenteilen. Der Punkt war am Ende des Parkplatzes, wir also rechts auf den Parkplatz, den Punkt mitgenommen und links zurück auf die Landstraße. Die 67 stand an der Hauptstraße

neben dem Parkplatz. Da wir sie ja nicht passierten, haben wir sie auch nicht aufgeschrieben, also eine Negativkontrolle.

Bei der Mittagspause stellte sich beim Austausch mit den Rallye-Kollegen heraus, dass wir den Parkplatz von oben hätten anfahren müssen, da dies die kürzere Strecke zum Punkt gewesen wäre. Somit war die 67 zweimal aufzuschreiben. Was für ein dummer Fehler. An einer anderen Stelle gab es Verwirrung, da die kürzeste Strecke über ein Privatgrundstück gegangen wäre. Dass wir einfach die weitere Umfahrung hätten nehmen müssen, wollte in der Situation nicht in unseren Kopf. Um unsere Sollzeit bei der Mittagspause nicht zu verpassen, brachen wir hier ab, fuhren zügig weiter und erreichten nach insgesamt 70 km das Lokal „Op dä Höh“. Dort „stärkten“ wir uns bei einer dünnen Gulasuppe. Dafür entschädigte das schöne Wetter, denn wir saßen draußen auf der Terrasse in der Sonne – und das im Oktober.

Nach der Mittagspause ging es weiter. Eine 30/60-Prüfung und eine Rollprüfung standen an. Bei der 30/60-Prüfung muss man zur halben oder vollen Minute durch die Lichtschranke fahren. Die Zeit wählt man

selbst. 0,17 Sekunden Abweichung – geht doch. Die Herausforderung bei einem D-Modell ist, dass sie vorne flach abtaucht und somit der Punkt, an dem die Lichtschranke die Karosserie trifft, nicht sehr gut einsehbar ist. Auch die Rollprüfung klappte gut. 60 Meter in 9 Sekunden einen Abhang herunter rollen – Gas geben nicht erlaubt. Mit 0,38 Sekunden Abweichung konnten wir zufrieden sein. Natürlich sollte man, wenn man mit einer DS oder ID rollt, keinesfalls den Motor ausmachen, da sonst natürlich die hydraulische Bremse versagen könnte.

Die Strecke der Nachmittagsetappe, insgesamt 94 km lang, war sehr schön und, was die Orientierungsaufgaben anbelangte, unspektakulär. Allerdings gab es noch die Chinesenrallye, die in einem Gewerbegebiet stattfand. Diesmal wurden die Zeichen nicht in der nummerierter Reihenfolge abgefahren, der Fahrleiter hatte sich etwas anderes überlegt: Jedes Chinesenzeichen hatte eine Nummer und unten stand die Reihenfolge in der die Chinesen zu passieren waren: 1, 2, 4, 4, 8 usw. Dabei musste man sich schon konzentrieren. Aber meine Frau hatte das voll im Griff: Wir kamen gut durch. Natürlich durfte man nicht verges-



Neben drei französischen Citroën u. a. Oldies waren zahlreiche Produkte aus Bochumer Produktion zugegen bei der „Heim-Rallye“

sen, die Baumaffen aufzuschreiben, dies ist Aufgabe des Fahrers. Er muss sie erkennen und ansagen, so dass der Beifahrer sie in die Bordkarte eintragen kann. Die Chinesenrallye war zudem in einer bestimmten Zeit zu absolvieren und somit als GLP aufgebaut. Vom Start waren 14,5 km in 31,5 Minuten zu absolvieren. Mit erneut 0,17 Sekunden Abweichung waren wir zufrieden.

Gegen 17:00 Uhr erreichten wir das Ziel an der Jahrhunderthalle. Die Sonne schien immer noch. Eine bunte Schar von Oldtimern war bereits angekommen. Ein AC 16/66 von 1935 war das älteste Fahrzeug. Dann kamen schon der 11 CV von 1950 und der Heckflossen-Benz von 1963. Neben der Traction und unserer D Special war noch eine Charleston-Ente am Start. Weitere Citroën? Fehlanzeige! Insgesamt nahmen fast 80 Autos teil.

Dann ging es zum Abendessen. Dieses war ganz hervorragend: Hähnchengeschnetzeltes, Spießbraten, verschiedene Nachtische – das konnte sich sehen lassen. Beim Essen wurde natürlich diskutiert, die Strecke, die Kontrollen, die Zeiten und auch die Bordkarten verglichen. Wenig später hingen die Ergebnisse aus. Zwei Fehler hatten wir schon mal

sicher, der Parkplatz und das Gekreisel um das Gasthaus. Dann stellten wir fest, dass wir nach der dritten GLP vergessen hatten die 2, die im Kreisverkehr hing ein zweites Mal aufzuschreiben. Was für ein Anfängerfehler. Und dann noch die schlechte Zeit der zweiten GLP.

Umso überraschter waren wir, dass es dann doch noch für den vierten

Platz in der Klasse (1971 bis 1980) gereicht hat. (Über die Sinnhaftigkeit der allgemein üblichen Klasseneinteilung nach Baujahren lässt sich vorzüglich streiten.) Insgesamt fuhren in unserer Klasse 17 Autos mit. Somit war Platz vier doch ein achtbarer Erfolg. Im Dunkeln ging es gegen 22:00 Uhr glücklich und erledigt nach Hause.

HP

Die D Special mit Oldie-„Kolleginnen“ bei einem Pausen-Stopp

