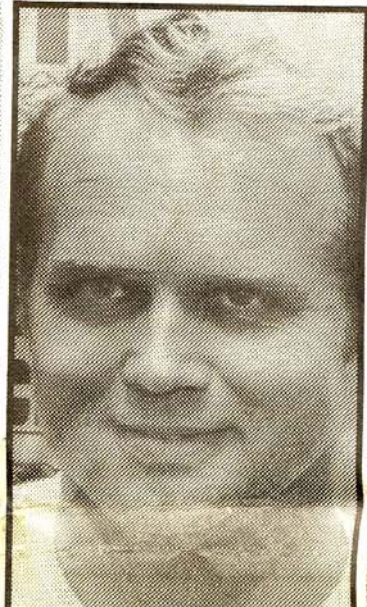


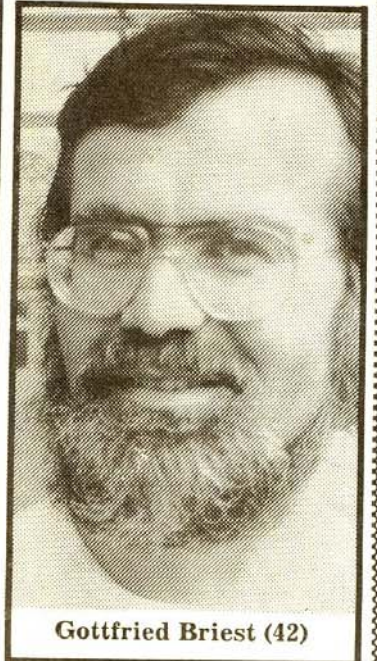
»Deutsche Rallye-Cross-Meisterschaften«: Auf dem Estering geht's am 6. Oktober wieder rund

**ESTERING
BUXTEHUDE
6.10.
EUROPA-MEISTERSCHAFT
RALLYCROSS**

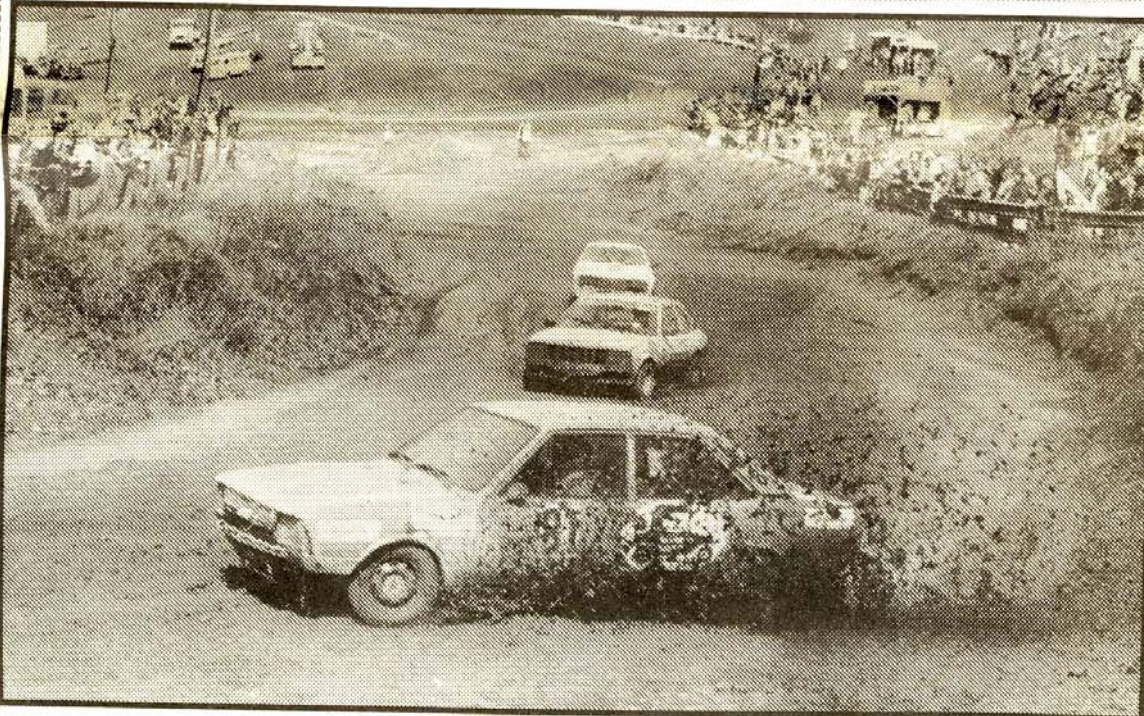
Sie starten für Cuxhaven!



Ralf Ahrens (33)



Gottfried Briest (42)



Wer »A« sagt, muß auch »B« sagen: Eine Binsenweisheit, die im Cuxhavener Rallye-Cross-Sport durchaus zutrifft. Denn Freunde des Automotorsports in unserer Stadt verbinden die Namen der beiden Lokalmatadore Ahrens und Briest mit Sekt und Sieg.

Beim Endlauf zur »Deutschen Meisterschaft« im Rallye-Cross, am 6. Oktober auf dem Estering, gilt es für Ralf Ahrens auf seinem 150 PSstarken »Audi 80«, die Früchte seiner Arbeit in der diesjährigen Rennserie zu ernten: Im Zenit sei-

VON JÖRN PIETSCHKE

Rallye-Cross bedeutet, spannenden Automobilsport hautnah miterleben: Während die leistungsstarken Motoren dröhnen, stehen die Zuschauer direkt am Rundkurs und verfolgen unmittelbar das Renngeschehen. Am 6. Oktober, beim Endlauf zur »Deutschen Meisterschaft« auf dem Buxtehuder Estering, sind zwei Cuxhavener Rallye-Cross-Piloten ganz vorn dabei.

ner bisherigen Laufbahn kann der gelernte Kfz-Mechaniker in der »Division I«, bei den Original-Straßen-Fahrzeugen bis 1600 Kubikzentimeter Hubraum, noch bester

bundesdeutscher Fahrer werden.

● Im Gesamtklassement wäre für den 33jährigen Cuxhavener dadurch theoretisch sogar noch der Titel eines Deutschen Vi-

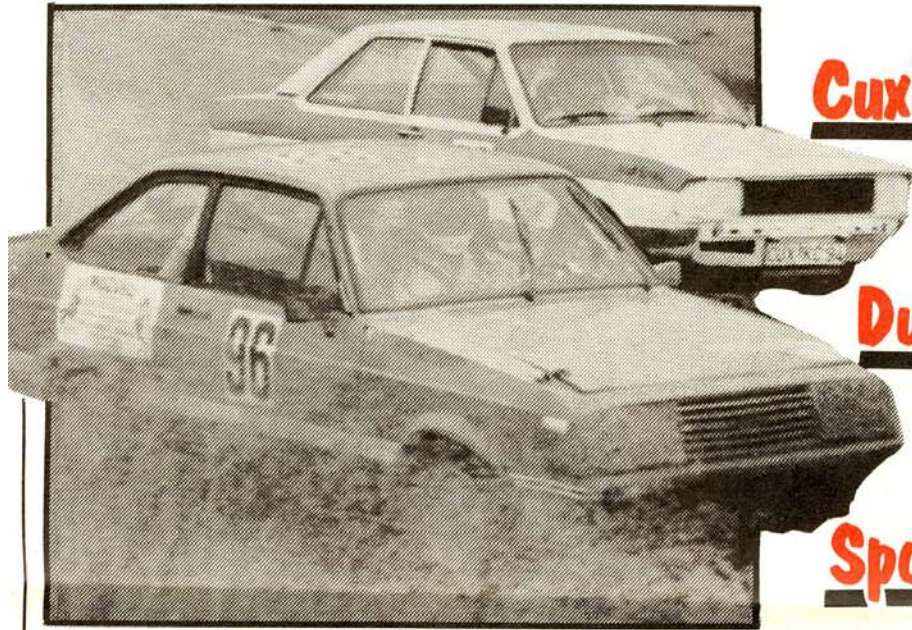
zemeisters im Rallye-Cross drin.

»Die Domäne bundesdeutscher Fahrer ist zweifellos die Division I«, weiß auch Gottfried Briest (42). Er startet in dieser Klasse mit einem »Ford Escort«.

Es muß nicht immer »Porsche« sein: Den Motorsport-Fans fällt die Identifikation mit Fahr-

● Fortsetzung Seite 2

Mit 150 PS auf die Piste!



Cuxhavener

Renn-

Duo sucht

noch

Sponsoren!

Das sind die »Rallye-Cross«-Wagen der beiden Cuxhavener Fahrer: Der »Ford-Escort« von Gottfried Briest im Vordergrund und in der Innenkurve Ralf Ahrens mit seinem »Audi 80«.

● Fortsetzung von Seite 1

ern und Autos im Rallye-Cross leicht. Den die Originalwagen sind handelsübliche Modelle, die der Zuschauer selbst fährt. Sie sind technisch und optisch weitgehend unverändert im Rennen und daher auch für den Straßenverkehr zugelassen. Lediglich die Motorleistung ist bei den Fahrzeugen der beiden Cuxhavener erweitert: Sie bringen etwa 150 PS auf die Piste.

Rallye-Cross ist jedoch kein Hochgeschwindigkeitssport. Seit etwa 15 Jahren ist diese Rallye-Variante in der Bundesrepublik etabliert. Dabei hat der Norden die »Nase vorn«.

● Mit dem Estering - ein knapp ein Kilometer langer Rundkurs in der Nähe von Buxtehude - stellt Norddeutschland die weitaus bekannteste Rennstrecke aller vier Rallye-Cross-Bahnen in der Bundesrepublik.

Geschick statt Geschwindigkeit

Im Gegensatz zu den Straßen-Rallyes, deren Streckenführung in der Regel auf öffentlichen Verkehrswegen erfolgt, werden die Rennen im Rallye-Cross auf einem abgeschlossenen knapp ei-

nen Kilometer langen Autodrom gefahren. Der Unterschied zur offenen Straßen-Rallye besteht in der Hauptsache darin, daß die Sonderprüfungen, die »Walter Röhl & Co« absolvieren müssen, im Rallye-Cross publikumswirksam zusammengefaßt sind.

Gefahren wird sowohl auf befestigtem, meist asphaltiertem Straßenbelag, als auch auf unbefestigtem Sand- oder Schottergrund. Durch den



In scharfen Kurven hebt der Wagen beim Rallye-Cross schon mal »das Beinchen«.

Rundkurs, auf dem die Wagen ihre Kreise ziehen, bekommen die Zuschauer einen Gesamteindruck und können dennoch packende Szenen unmittelbar an der Rennbahn hautnah miterleben. Kein »Fight«, kein Fahrfehler bleibt ihnen verborgen.

● Dabei steht das Publikum »hoch und trocken«, denn die Strecke selbst ist auf dem Estering durch Wälle abgeschirmt, auf denen die Motorsport-Fans praktisch Tribünenplätze einnehmen. Dadurch wird ein Höchstmaß an Sicherheit für Fahrer und Zuschauer garantiert

Überhaupt ist Rallye-Cross eine der sichersten Automobil-Sportarten überhaupt, im Gegensatz zu Hochgeschwindigkeitsrennen hat es hier noch nie einen tödlichen Unfall

Die Angst bleibt beim Start draußen

gegeben. »Ich habe nur Angst vor verbeultem Blech, denn die Reparatur kostet Geld«, meint Gottfried Briest. Allerdings: Beide Cuxhavener sind sich einig, am Start darf man nicht an einen möglichen Unfall denken: »Sonst ist kein »Blumentopf« zu gewinnen.«

● Freizeit und Geld sind in dieser Sportart wesentliche Faktoren. Wenn auch Rallye-Cross im Vergleich zum schon teuren Automobilsport noch verhältnismäßig erschwinglich ist, so stehen doch die Preisgelder in keinem Verhältnis zum finanziellen Aufwand, der betrieben wird, um in allen sechs Läufen - allein in der Meisterschaftsserie - zu starten.

Außer dem Anschaffungspreis zwischen 15000 und 20000 Mark für ein Fahrzeug sind noch die Kosten für Verschleißteile zu berücksichtigen. Etwa 5000 Mark berappen die beiden Fahrer dafür jährlich. »Vorausgesetzt, die Maschine bleibt heil und nach dem Rennen ist noch alles dran«, erklärt Briest.

● Eine Sportart im Aufwind: In diesem Jahr wird neben dem internationalen »Estering-Pokal« erstmals auf nationaler Ebene

auch eine offizielle »Deutsche-Rallye-Cross-Meisterschaft« ausgefahren. Besonders im Lager der Amateurfahrer steigen jetzt die Hoffnungen auf finanzkräftige Sponsoren.

Das Cuxhavener Unternehmen »Holert-Reifen-Service« im Strichweg ist schon in der laufenden Serie dabei. Holert unterstützt Ralf Ahrens, während Christian Kolvenbach, Inhaber der Motorrad-Zubehör- und Bekleidungsfirma »Mozuko« sogar beiden Fahrern ideelle und materielle Hilfe zukommen läßt.

● Doch ohne weitere Werbung lassen sich die hohen Betriebskosten für die Wagen kaum bewältigen. Die einhellige Meinung der Rallye-Cross-Piloten aus Cuxhaven: »Wir haben noch reichlich freie Reklame-Flächen an unseren Wagen. Als Werbeträger für Cuxhavener Unternehmen stehen wir jederzeit zur Verfügung.«