

Alte Schule, neue Ideen

300 Autos kamen nach Schellert, einige legten bis zu 1600 Kilometer am Stück zurück. Das hieß für die arme Besatzung: viermal tanken bis Schellert. Gelohnt hat es sich aber!



Es brüllt und dampft, doch keine Chance für die „Alte Schule“

Wer zu spät auf dem Campingplatz angekommen ist, hat es schwer, noch ein freies Plätzchen zu finden. Da muss man sich entscheiden, neben wem man sich gerne platzieren möchte: Neben den Jeeps aus Offenburg mit ihren bulligen CJ? Oder neben den Eidgenossen aus Grüningen mit ihren seltenen Willys Wagon und Forward Control? Die Band Blue Train spielt letzte Zugaben und die Lagerfeuer gehen langsam auf Sparflamme. Um halb zehn am nächsten Morgen werden die ersten Motoren angelassen.

Am Start zum Trial lassen sich zwei Philosophien ausmachen, nach denen die Jeeps aufgebaut sind. „Old School“ und „New School“. Die erstere ver-

körpert die althergebrachte Methode, einen Jeep zu individualisieren, nämlich hoch, breit und mit viel Power. Die zweite Methode benötigt zwar große Reifen, aber ist nur so viel höher gelegt wie unbedingt nötig. Breite und Motor entsprechen der Serie. Axel Grasselt hat sich für „New School“ entschieden und bewegt einen TJ in Knallgelb mit Silverstone MT 280/85 R16-Reifen, genannt „Wühlmaus II“, durch den Trial im Acker. Danach fährt Christian Rau mit einem CJ7 V8 mit 33/14,5 R15-Reifen unter großen Verbreiterungen. Beide rangieren in Schrittgeschwindigkeit gleich viele Stangen um. Da kommt diese Einsicht etwas spät: „Der hat ja'n Wendekreis wie'n Lastwagen!“. Aber Spaß macht es.

Ein paar Meter weiter, an der Beschleunigungsstrecke, gibt Helmut „Chico“ Rösch die Anweisungen. Auf sein Kommando lassen die Fahrer die Ackerschollen fliegen. Die Fahrer schenken ihren Boliden nichts und bei jedem Schaltvorgang geht eine Erschütterung durch den ganzen Jeep. Den Sieg in der 4,2-Liter-Sechszylinderklasse kann Franz Nagy mit einem Durchschnittswert von 7,96 Sekunden auf die Viertelmeile für sich verbuchen. Mit einem fast serienmäßigen CJ 5 und der ungewöhnlichen Reifendimension 255/85 R16

gehört er eindeutig zur „New School“. Die V8-Jockeys wie Wolfgang Steiner lassen ihre Jeeps noch schneller, in 6,81 Sekunden über die Strecke galoppieren. Um eine Bestzeit herauszufahren, haben sie drei Versuche und bei den erreichbaren Geschwindigkeiten um die 120 Stundenkilometer hat das Fahrwerk auf dem Acker einiges wegzustecken. Aber das Härteste kommt noch, das Schlammloch. Die Zuschauer drängeln sich um die vordersten Plätze, obwohl sie genau wissen, dass es ihnen dort

nicht anders ergehen wird als der ersten Reihe in einer Killerwal-Show. Sie werden garantiert nass. Die Bergefahrzeuge stehen bereit, jeweils bei der Einfahrt ins Loch und bei der so genannten „Ausfahrt“. Da kommt, als Erster, Oliver Marquart mit seinem „Old School“-

CJ 7. Ziemlich breit, unendlich hoch und mit einer dicken Maschine unter der Flippfront. Langsam geht es hinab ins Loch und dann öffnen sich die Einlassklappen an der Lufthutze hoch über dem Vergaser und ein Sturm bricht los. Wie ein Mixer nach einem Blitzeinschlag quirlt er den Schlamm in die Zuschauermenge. Am Ende geht der Sieg an das Schlammloch. Auch Axel Grasselt mit der Wühlmaus II wagt sich hinab. Anderes Konzept, gleiche Wirkung: Er kommt nicht weiter als Oliver Marquart, nur unspektakulärer.



In Schellert war nicht mal historisches Gerät heilig



Selbst Wühlmäuse machten Punkte im Stangenwald

Man kann sogar das leuchtende Gelb des Jeeps noch erkennen. Am Abend spielt noch einmal Blue Train auf und Vertreter von „Old School“, „New School“ und „Crossover“ sitzen gemeinsam an der Bar. Egal, welche Schule, das Treffen war für alle ein Erlebnis. ■