

Polo-Spieler

So fing alles an..... von Holger Palm

1978 ein kleiner Junge, gerade 9 Jahre alt, steht mit Radkreuz an einem Oktobersonntag im Fahrerlager einer Slalomveranstaltung zum Main-Slalompokal. Seine Aufgabe, Räderwechsel am Familienfahrzeug einem Audi 80 1,6. Als Lohn dafür gab es zu Weihnachten eine heißgeliebte Sachs Sporting Winterjacke in blau.

So begann meine „Motorsportaffinität. Mein Vater fuhr Slalom und Rallye, jeweils mit den Familienautos mit denen auch an den Gardasee in den Urlaub gefahren wurde. Sein erstes richtiges Rallyeauto, ein NSU TTS. Somit war klar das ich, sobald der Führerschein da war, Rallye fahren muss.

April 1987 ... und der Führerschein bestanden. Umgehend wurde nach einem geeigneten Fahrzeug Ausschau gehalten. Als Lehrling musste jeder Pfennig umgedreht werden und mangels Kfz Technischer Ausbildung musste es ein „überschaubares“ Projekt werden. 1989 wurde so ein Audi 50, orange mit 60PS HH Motor, völlig durchrostet wurde beim ortsansässigen Fiat Händler für schmales Geld ergattert.



Mit OBI Farbdosen wurde der Wagen in weis lackiert. Durch einen guten Freund dessen Vater in der Sachs Sporting Abteilung arbeitete konnte ein günstiges Rallyefahrwerk gekauft werden. Der Käfig kam von der Fa. Sandtler und war von OMP. Sitze von Wiechers mit Cordstoff und verstellbarer Rückenlehne. Gurte natürlich Schroth und von der Oma gesponsert einen 2B2 Knobloch Vergaserkit.

Damit wurde ein Jahr später die erste Rallye bestritten.

Pößneck, gerade nach der Grenzöffnung ein Abenteuer. Durch Bekannte aus dem ADAC OC Würzburg fuhren 2 Gespanne und ich auf Achse mit unseren Rallyefahrzeugen Richtung Osten Deutschlands.

Ein Vereinskollege machte Beifahrer, auch für ihn eine Premiere.

Alles Neuland, geschlafen wurde in einer Art Jugendherberge, vermittelt durch die Rallyefreunde aus Pößneck. Und nach kurzer Nacht ging es endlich los. Irgendwie haben wir einen Aufschrieb hinbekommen. Konnte doch auf die 14 Jahre Erfahrung meines Vaters zurückgegriffen werde. Aber üben und dann selber umsetzen sind doch noch große Unterschiede. Nun, im Verlauf der Rallye wurde der Blinker immer langsamer und das benötigte Abblendlicht immer dunkler. Es kam wie es kommen musste und mein Beifahrer musste mich sogar in eine WP schieben, schnell wieder Platz genommen, irgendwie angeschnallt und sogar das WP Ziel erreicht. Dann war jedoch Ende und der Audi 50 quitierte seinen Dienst. Durch tolle Helfer wurde der Wagen zu einem Vereinsbekannten „Schrauber“ geschleppt. Dieser erkannte sofort einen Lichtmaschinenfehler aufgrund eines defekten Steckers (fast verkohlt) er beschaffte einen vom Wartburg der auf dem Hof stand. Problem gelöst. Für einen Handschlag und ein „...kommt gut nach Hause...“ konnte so, pünktlich zum Ende der

Rallye, wieder der Rest der Unterfrankentruppe getroffen werden. Trotz des Ausfalls hatte ich Blut geleckert und so wurde die Rallye Marktredwitz als nächstes Ziel definiert. Mit neuem Beifahrer und nach einem Fahrzeugcheck der Kollegen ging es also erneut zu einem Abenteuer.

Beim Abfahren heroisch geschrieben endete die Rallye bereits in der 2ten WP an einem Baum. Eine Rechts 2 ! Rutschig war schneller da als ich denken konnte und so ging es geradeaus in den Wald und endete an einem Baum. Da ich diesen mit der linken Front getroffen hatte war der kleine Audi 50 für mich damals als Totalschaden unbrauchbar geworden. Zuhause angekommen wurden die noch verwendbaren Teile ausgebaut und noch am selben Wochenende ein Polo GT Bj 1980 in rot, ebenfalls völlig durchrostet, vom Bruder eines Schulkollegen geholt.

Waren es beim Audi 50 gefühlte 10 TÜV – Besuche bis alles eingetragen und abgenommen war, wurde diesmal, durch die Kontakte und die echte Kameradschaft des Ortsclubs, ein HEIGO Käfig eingebaut, die Rostlöcher professionell verschlossen und bereits beim Ersten TÜV Termin diese Hürde mit Bravour bestanden.

Völlig motiviert ging es nach Sennfeld zur dortigen Rallye. Diese wurde tatsächlich beendet und ich war damals einfach froh und überglücklich auch einmal das Ziel gesehen zu haben. Irgendein Mittelfeldplatz war es damals und hinter den beiden Clubkollegen auf Escort 1300 und Starlet KP 6. Aber, alles egal, ich war mit meinem Beifahrer angekommen, wir hatten Spaß und das war das allerwichtigste.



Einige Veranstaltungen später entschied ich mich für eine Leistungssteigerung . Das Ergebnis war jedoch ernüchternd. Durch den Einzug in die Bundeswehr hatte ich Lehrgangsbedingt Strecken nach München und Amberg zu fahren. Dabei ging der Motor kaputt und mein Erspartes war erst einmal aufgebraucht ohne auch nur eine Rallye mit dem getunten Motor gefahren zu sein.

Aber aufgeben ist ja bekanntlich keine Option und durch Zufall kam ich so zu meinem ersten von 4 folgenden Toyota Starlet. 1,3Liter Hubraum und Heckantrieb. Ein altes Cup-Fahrzeug mit zig Ersatzteilen sollte mich endlich eine Zeit lang begleiten.

Dann kam von der ONS oder war es schon der DMSB die Regeländerung das keine Alu Käfige mehr erlaubt sind. Kurze Zeit später auch noch die KAT Regel. Dennoch hatte ich immer wieder ein Fahrzeug auf die Beine gestellt und nach dem 2ten Rallyeunfall der auch glimpflich verlief trotz Überschlag hielt ich am Starlet fest.

Dann kam Familie, Kind, Auslandseinsätze und ich musste mein Hobby notgedrungen erst einmal auf Eis legen.

Es gab zwar immer mal wieder ein Auto, doch ohne Beifahrer, ohne Rückhalt der Familie eben nichts für die Dauer.

Und dann kam das Jahr 2009, Nach einem weiteren Einsatz lernte ich meine jetzige Frau kennen und lieben und ... Sie stand zu meiner Begeisterung Motorsport zu betreiben. Auf winterlicher Piste versuchten wir es einfach mal ob Sie sich den Copilot Job zutrauen würde. Schnee, Dunkelheit und

einen schnellen Peugeot 106 1,3 Rallye unter dem Hintern zeigte Thalia gefallen an dem etwas anderen Hobby 😊.

Da kam ich auf die Seite des Historic-Rallye-Cup und war begeistert. Versprachen die Zeilen doch das was Rallye für mich damals als Jungspund so interessant gemacht hat. Kameradschaft, Spaß, Abenteuer... fehlte nur noch das richtige Fahrzeug und so wurde der Peugeot verkauft und ein Polo aufgebaut. Mit dem ging es dann 2011 zur Rallye Melsungen, Der ersten Veranstaltung im Rahmen des HRC. Warum 2011? Auch das Jahr zuvor durfte ich nach Afghanistan gehen und somit war an der Teilnahme im Cup nicht zu denken.

Nach Polo 86c kam der 1100 Polo im Knollmann Design, dann Auszeit und Bestzeitausflug mit Peugeot 106 1,3 Rallye. Doch ständiges Nachrüsten, Wettrüsten DMSB Neuerungen...ließen den Spaß am Motorsport schwinden.

Jetzt, gute 10 Jahre nach unserem ersten Einschreiben beim HRC werden wir 2021 wieder dabei sein. Wieder mit Polo 86c 😊 Wir freuen uns auf eine hoffentlich statt findende Saison 2021, auf schöne Grillabende und einfach ein paar nette Gespräche.

Bis dahin, bleibt alle gesund und nutzt, vielleicht wie wir, die Winterzeit zum schrauben 😊

Frohes und friedliches Fest und guten Rutsch in ein hoffentlich gesundes und erfolgreiches 2022.

Thalia und HolgerPalm



ergänzt

FREMDGÄNGER

Reckenberg Rallye 2011

Ein einziges Mal startet Holger ohne Gemahlin Thalia.

Stattdessen sitzt als Aushilfe
Cristina Wegner auf dem
heißen Sitz...



Als der gelbe Polo an den Semi-Slick bereiften Vorderrädern keinen Grip mehr verspürte, folgte er brav den Gesetzen der Physik. Das bedeutete in diesem Fall er fuhr schnurgerade auf einen völlig unbeteiligten Telefonmast los...

Gottseidank war der Festnetz-Leitungsträger bereits viele Jahre im Dienst, etwas müde und leistete keinen ernsthaften Widerstand. Die Polo-Schäden hielten sich in Grenzen.

Der Mast legte sich zum Schlaf, blieb jedoch an den Drähten der Nachbarstützen auf halber Höhe hängen.

Sperrung der Prüfung und fröhlicher Feuerwehreinsatz mit Kettensägen.

Text: Rolf Blaschke Fotos:Archiv