Franken Classic powered by Depro

„Das kannste schon so machen ...“

Neustart nach Corona im Mercedes-Benz 450 SLC 5.0 AMG

TEXT: Renate Freiling
FOTOS: Jürgen Del Fabbro, Renate Freiling

Die Württembergische Versicherung unterstützt Klassiker-Rallyes wie die Franken Classic. Wir durften im Team mitfahren.

Viele Vorkriegsklassiker, die meist von Haus aus Cabriolets sind, bereicherten das Teilnehmerfeld - nicht nur optisch

Wer mit einer eingeübten Tätigkeit lange pausiert, hat es oft schwer, wieder zur einstigen Höchstform aufzulaufen. Nach den Corona-Lockdowns und den damit ausgefallen Oldtimer-Ausfahrten machen so einige alte Rallye-Hasen derzeit genau diese Erfahrung. Bei der depro Franken Classic mit Start und Ziel in Bad Kissingen traten Anfang September rund 100 Teams an, um die Rückkehr ins Rallye-Leben zu zelebrieren. Wir mischten uns in einem Mercedes darunter ...

Am Start zum Prolog wartet Arne Fischer ungeduldig und leicht nervös in einem der sehr seltenen Exemplare des Mercedes-Benz 450 SLC 5.0 AMG (C 107) aus dem Baujahr 1979. Bereits vor drei Jahren hat der Inhaber einer Steuerkanzlei mit Standorten in Berlin und Marburg Gefallen an der renommierten fränkischen Gleichmäßigkeits- und Genusstour gefunden, obwohl er mit einem Getriebeschaden kurz vor dem Ziel strandete. Danach machte sich Arne – in der Szene nennt man sich beim Vornamen – rar im Rallye-Geschehen: „Erst passte keiner der Termine in meine Planung, dann vernichtete ja Corona den gesamten Rallye-Kalender.“ Und nun ist es endlich soweit: Heute, am 3. September soll der Start der depro Franken Classic erfolgen, „Sonne satt“ lautete die Vorhersage und nichts steht mehr im Weg.

Erst mal wieder „eingrooven“

Nach der einigermaßen langen Anfahrt von mehr als fünf Stunden am Donnerstag ließ der entspannte Zeitplan heute Vormittag eine gründliche Vorbereitung des Roadbooks zu, bei Orangensaft und hausgemachten Blätterteigspezialitäten am Laudensacks Parkhotel. „Oh je, da müssen wir uns erst mal wieder eingrooven“, jammert eine sportlich angezogene Mitt-Dreißigerin mit Designerhandtasche, die sich durch die vor ihr auf einem Bistro-Tisch liegenden Teilnehmerunterlagen kämpft. Arne rollt mit den Augen, die Theorie blendet er heute lieber noch aus. Als Co-Pilotin habe ich ebenfalls das Roadbook vor mir, ein dickes DIN-A-4-Buch, das die Strecke und sämtliche Wertungsprüfungen (WPs) vorgibt. Eine Stoppuhr oder zwei, das ist hier die Frage. „Das kannst Du so oder so machen“, lautet die hilfreiche Antwort. Okay, dann wird sich das wohl alles eingrooven.

FRANKEN CLASSIC POWERED BY DEPRO

Seit 21 Jahren etablierte Young- und Oldtimerrallye mit Start- und Zielort Bad Kissingen

Teilnehmer:	max. 150
Baujahre:	bis 1985
Kilometer:	ca. 560 (Tag 1: 90, Tage 2 und 3: je ca. 235)
Charakter:	Gleichmäßigkeits- und Genießertour
Termin:	Pfingsten (Freitag bis einschl. Sonntag)
Nenngeld:	1.785 Euro (Stand 2021)
Homepage:	franken-classic.com
Informationen:	Karlheinz Schott

Johannes-Drach-Straße 2 • 97753 Karlstadt
Tel. +49 9353 99 62 32 • info@franken-classic.com

„Der Komfort eines Oberklasseautos und die Leistung eines Sportwagens sind das Besondere an diesem Auto. Zuzüglich eines wunderbaren Designs.“

Arne Fischer

Arne Fischer und CabrioLife-Redakteurin Renate Freiling: Von Langeweile kann keine Rede sein

Vielleicht doch eher ein Concours d’Élégance?

Los geht’s also zur großen Übungsrunde. „Der Prolog dient dem Kennlernen der Veranstaltung, die Wertungen fließen nicht in das Gesamtergebnis ein“, kündigte Veranstalter Karlheinz Schott beim Online-Fahrerbriefing an. Das beruhigt ungemein, denn dann können wir von vornherein alle Patzer unter dem Oberbegriff „eingrooven“ verbuchen. Wenige sind das nicht, im Gegenteil. Mal schießt Arne zu schnell über die Lichtschranke, mal lese ich die Uhr falsch ab, mal nehmen wir den falschen Abzweig oder verpassen ihn gleich ganz.
„Anderen ergeht`s bestimmt ebenso“, tröste ich den Fahrer, der daraufhin die Lippen zusammenpresst und aufs Gaspedal tritt. „Und letztendlich gewinnt der, der am wenigsten schlecht ist.“ Die fünf WPs und die gut zu fahrenden Landstraßen in Richtung Hammelburg und zurück sorgen auf den 90 Kilometern des Prologs immerhin für jede Menge Ablenkung – und die aus dem Auto zu hörenden Flüche hingegen für Lachsalven von Schaulustigen. Von Langeweile kann beim Prolog schon mal keine Rede sein.
„Vielleicht bin ich doch eher der Concours-Typ“, sagt Arne später frustriert beim akribischen Polieren der Chromleisten mit einem Microfasertuch, bricht aber sofort in schallendes Gelächter aus. Eine Oldtimer-Veranstaltung nur zum Angucken, das wäre nichts für ihn, er ist passionierter Fahrer. Auch die gute Stimmung unter den gleichgesinnten Teilnehmern an der „Drivers Corner“, einem Wein- und Bierstand exklusiv für Rallyeteilnehmer gegenüber Laudensacks Parkhotel, macht jede schief gelaufene Wertungsprüfung wett. Man plaudert über Autos oder Gott und die Welt, schließlich fährt man hier laut Slogan ja auch wie Gott in Franken. Viele jüngere Leute sind dabei, auch Familien mit zwei oder drei Generationen, die ihre Sammlungsstücke ausfahren. Das Thema Wertungsprüfungen rückt so langsam in den Hintergrund, schließlich beginnt die eigentliche Rallye erst morgen. Neuer Tag, neues Glück.

FOTOS › Renate Freiling

Die bezaubernde Altstadt von Bamberg ist Weltkulturerbe und weitgehend historisch erhalten, so wie die Oldtimer der Franken Classic

„Unser Publikum ist legendär. In vielen Ortschaften herrscht Volksfeststimmung.“

Karlheinz Schott, Rallye-Veranstalter

Auf den Straßen und in den Cafés warteten Hunderte von Oldie-Fans auf die durchfahrenden Klassiker.

Heiße Bremsen und flotte Sprüche

Geradezu märchenhaft bis kitschig mutet die Fahrt am Samstag an, durch mittelalterliche Dörfer und dunkle Wälder, über weite Ebenen und entlang kleiner Flüsse. Hofheim in Unterfranken, Zeil am Main und Priesendorf sind nur einige der Orte, an denen sich ein längerer Zwischenstopp sicher lohnen würde. Doch Arne liebt das Fahren, auch wenn die Verbrauchsanzeige im Armaturenbrett in einer Doppelreihe grüner, gelber und roter LED-Birnchen beim Beschleunigen oft bis aufs letzte leuchtet.
Die WPs meistern wir gefühlt mit links, jedenfalls besser als am Vortag. In die Welterbestadt Bamberg lotst uns der Veranstalter durch den auf einem Hügel gelegenen Villenvorort Wildensorg. Der kurze Blick auf den Bamberger Dom ist zwar malerisch, aber der Sound dazu gewöhnungsbedürftig: Zum Brummen des Achtzylinders gesellt sich ein permanentes Quietschen am Hinterrad, verstärkt durch die Mauern der schmalen Gassen. „Das ist normal, die Bremsen sind heiß“, sagt Arne gelassen.
Nach der Mittagspause steht eine Rückfahrt mit Schlenker über Thüringen an. Mittlerweile ist es Freitagnachmittag, zahlreiche Zuschauertrauben haben sich nach Feierabend an Kreuzungen und auf Marktplätzen versammelt. „Preußen sind hier verboten! Nee, aber det glob‘ ick nich‘, Berliner! Ick bin aus Wilmersdorf“, schallt es uns auf dem Rathausplatz von Seßlach entgegen, begleitet von einer kräftigen Bierfahne. Ein mit T-Shirt bedeckter Bauch breitet sich vor dem Beifahrerfenster aus. „Das kannste schon so machen, aber dann isses halt kacke!“ steht darauf zu lesen. Etwas weiter oben berlinert es weiter: „Det Auto war damals schon ‘ne Wucht.“ Den Sprüchen ist nichts hinzuzufügen.

Die Trauben von Zuschauern am Wegesrand fügten sich hier malerisch in die des Weinbergs ein, stilgerecht im VW T2 Westfalia.

Es geht noch besser

Später stellt sich für Arne beruhigend heraus, dass das Quietschen der Bremsen bei dem Modell kein Einzelfall zu sein scheint. Das bestätigt der Fahrer eines 500 SLC im Rallye-Trimm, der mit dem gleichen Geräusch-Cocktail durchs Ziel rollt. Als die Ergebnisse per SMS kommen, sind wir enttäuscht. Trotz des guten Gefühls haben wir uns verschlechtert. „Ob ich vielleicht mal mein Stoppuhren-System überdenke?“ frage ich Arne, der breit grinst: „Das kannste schon so machen ...“

In diesem Sinne starten wir am nächsten Tag ohne Ansprüche. Wir lachen über die Fehler, die passieren, verfahren uns mehrmals und genießen die schöne Landschaft, die uns am Sonntag nach Würzburg führt.

Schon am Vormittag sitzen überall Gruppen von Zuschauern an den Straßen: Unter Obstbäumen, vor Kruzifixen, an Waldrändern, auf Gehwegen, in Vorgärten, auf Garagenauffahrten – eben überall, wo sich ein hübsches Plätzchen finden lässt. Sogar auf dem Parkplatz eines Möbelhauses in einem Industriegebiet sitzt ein Pärchen im Porsche 911 und winkt.

Immer wieder begegnen wir einem Rallye-Fiat 131. Die Besatzung mit professioneller Ausrüstung an Bord taucht merkwürdigerweise immer da auf, wo wir falsch abbiegen oder aus der falschen Richtung kommen. Sie scheinen mächtig Spaß an uns – oder vielleicht doch an unseren Fehlern? – zu haben, winken und lachen. Meist bleiben sie hinter uns, irgendwann hängt Arne sie ab.

An einer Gokartbahn erwartet uns das Team der Württembergischen Versicherung, einem der großen Sponsoren der Rallye, mit einem Erste-Hilfe-Set im Taschenformat für jeden Teilnehmer. Wir unterhalten uns noch über das brauchbare Geschenk für kleine Wehwehchen, da sind wir plötzlich schon an der Startuhr. Und los! Gefühlt perfekt drehen wir unsere Wertungsprüfungs-Runden. An der Ausfahrt kommt uns der Fiat 131 entgegen. Die Insassen applaudieren uns. Schon klar.

Zu den interessantesten und seltensten Startern gehörte der Lagonda LG 45 von 1936.

Der Nürnberger Unternehmer Jochen Glockner im Mercedes 190 SL mit Tochter Sophie als Co-Pilotin, seine Frau fährt Mustang, der Sohn Fiat 850.

Zu den Cabrio-Klassikern gehörten u.a. Mercedes-Benz W113 "Pagode", 190 SL, Alfa Romeo Spider und Porsche Speedster.

Die ältesten Fahrzeuge gingen morgens in Bad Kissingen als erste an den Start, viele trugen das Baujahr im Kennzeichen.

FOTOS › Renate Freiling

Schön, stark, schnell

Mercedes-Benz 450 SLC 5.0 AMG

„Die Coupés der S-Klasse gehören für mich in allen Baureihen zu den schönsten Autos von Mercedes. Ergänzt durch die Sportlichkeit des AMG-Tunings ist der SLC für mich das perfekte Auto.“ So beschreibt Arne Fischer seinen 1979er Mercedes-Benz 450 SLC 5.0 AMG. Der Luxus einer großen Limousine verbunden mit dem eleganten Design eins Zweitürers machen den besonderen Reiz der C 107er-Reihe aus. Die Basis des Coupés war keine Stufenheck-Limousine, wie dies beispielsweise beim Mercedes-Benz /8 der Fall war, sondern Mercedes entwickelte das Coupé 1971 aus dem Mercedes-Benz 350 SL, Modellbezeichnung R 107. Dieser sollte ein moderner Nachfolger der Pagode werden, da auch diese sich gut in die USA verkauft hatte. Mit einem verstärkten Rahmen, Knautschzone und nach allen Seiten sichtbaren Blinkern antwortete man auf sicherheitsrelevante Vorgaben in den USA. Die kurz darauf folgende Fortsetzung im SLC, dem C107, fiel ebenso komfortabel, aber etwas sportlicher aus. Die konkave Wölbung des Dachs der Pagode, das auch im Hard Top des neuen SL-Cabriolets noch zu finden war, hatte sich mit dem SLC endgültig verabschiedet. Der längere Radstand von 2.815 Millimetern machte den Wagen noch ansehnlicher und ausgewogener in seinen Proportionen. Der Luftwiderstand verbesserte sich, dafür stieg das Gewicht beim Serien-SLC um weitere 50 Kilogramm. Dem wurde beim 5.0 unter anderem mit dem neuen Leichtmetall-Motor sowie Haube und Heckdeckel aus Aluminium entgegengewirkt – immerhin 114,5 kg konnten so eingespart werden. Eine solide Grundlage also, um auch höhere Motorisierungen einsetzen zu können. „Mit einem Hubraum von rund fünf Litern ist das Auto zwar schon sehr schnell, aber das AMG-Tuning mit den überarbeiteten Ansaug- und Auslasskanälen sorgt in Verbindung mit der optimierten Nockenwelle und der Sportsauspuffanlage für die perfekte Abstimmung des Autos.“

Wichtig ist für Arne Fischer auch eine gute Versicherung. Gerade bei dem Getriebeschaden vor drei Jahren hätte eine Allgefahrendeckung der Württembergischen den Schaden beispielsweise bei falscher Bedienung abgedeckt. Ebenso ist der komplexe Motor dieses Klassikers mit einer Allgefahrendeckung gut geschützt. Zwar müssen Faktoren wie Verschleiß bei der Schadensregulierung mit einberechnet werden, doch würde wahrscheinlich die Kostenübernahme durch die Württembergische Versicherung bereits einen erheblichen Schadensbetrag abdecken.

„Det Auto war damals schon ‘ne Wucht.“

Unbekannter Zuschauer aus Berlin

Technische Daten des Mercedes-Benz 450 SLC 5.0 AMG

Hersteller:	Daimler-Benz AG
Modell:	Mercedes-Benz 450 SLC 5.0 AMG / 107
Karosserie:	2-türiges Coupé, Stahl, 2+2
Motor:	V8 Leichtmetall
Hubraum:	5025 ccm
Leistung:	276 PS (Serie: 241 PS)
Getriebe:	3-Gang-Automatik
Antrieb:	Hinterrad
Reifen / Felgen:	225/55 VR 16 (Serie: 205/70 VR 14)
0-100 km/h:	AMG: k.A. (Serie: 8,5 Sekunden)
Höchstgeschwindigkeit:	AMG: 231 km/h (Serie: 225 km/h)
Baujahr:	1979
Neupreis:	62.272 DM

Die sorgfältig ausgetüftelte Streckenführung sorgte immer wieder für atemberaubende Ausblicke, hier auf den Main bei Würzburg.

Württembergische Versicherung

Das Underdogs Classic Team schickte so einige historische BMW ins Rennen: Dieser BMW 327/28 stammt aus dem Jahr 1939

Schwarzfahrer mit Begeisterung

Zurück auf der Strecke fährt vor uns ein Barockengel, ein BMW 502 V8. Den haben wir noch nicht im Teilnehmerfeld gesehen, er ist auch nicht mit den Rallyeaufklebern versehen und lediglich mit einem älteren Herrn am Steuer besetzt. Dieser scheint die Aufmerksamkeit der Rallye-Zuschauer zu genießen, er reiht sich ein und winkt und hupt voller Begeisterung bis zur Kaffeepause beim Oldtimerhändler RealAuto in Schweinfurt. Vor drei Jahren war hier für uns das Ende der Veranstaltung, das Getriebe des Mercedes ließ uns im Stich. Heute wollen wir es aber bis ins Ziel schaffen. Am Ende des Tages gleiten wir mit wummerndem Motor durch den Zielbogen am Kurhaus in Bad Kissingen. Der Applaus der Spalier stehenden Zuschauer ist überwältigend, als kämen wir gerade aus der Walachei. „Das war alles ziemlich klasse“, fasst Arne die Rallye abschließend zusammen und fängt an zu lachen, „das kannste schon so machen.“

Bad Kissingen ist ein sehenswerter Kurort: Am 24. Juli 2021 nahm die UNESCO ihn als Teil der Bedeutenden Kurstädte Europas in die Liste des Weltkulturerbes auf

FREIZEITAKTIVITÄTEN IN DER REGION:

Naturbelassener Wanderpfad mit acht Tierlegenden von Franz von Assisi
Handthal 56
97518 Oberschwarzach
steigerwald-zentrum.de

Falkenberger Hüttentour, Tourist-Info
Altes Rathaus
Marktplatz 20
97447 Gerolzhofen
Weinpanorama-steigerwald.de

Franken Radweg
Region Main-Steigerwald
Brunnengasse 5
97447 Gerolzhofen
Region-main-steigerwald.de

Burgen erkunden
Haßberge Tourismus
Marktplatz 1
97461 Hofheim i. Ufr.
Hassberge-tourismus.de

ESSEN UND TRINKEN:

Laudensacks Parkhotel
Kurhausstraße 28
97688 Bad Kissingen
Tel. +49 971 72240
info@laudensacks-parkhotel.de
laudensacks-parkhotel.de

Bratwurstglöckle
Grabengasse 6
97688 Bad Kissingen
Tel. +49 971 78574888
info@bratwurstgloeckle-badkissingen.de
bratwurstgloeckle-badkissingen.de

Eiscafé Bassanese
Ludwigstraße 3
97688 Bad Kissingen
Tel. +49 971 13066 420
info@bassanese.de
bassanese.de

Wörners Schloss Weingut & Hotel
Neuses am Sand 21
97357 Prichsenstadt
Tel. +49 9383 7179
info@woerners-schloss.de
woerners-schloss.de

Sabines Bar und Café
(sensationeller Blechkuchen)
Hauptstraße 42
98663 Bad Colberg
Tel. +49 36871 309087

„BEST FOR CARS“ Das Beste für den Klassiker bei der Württembergischen Versicherung

Grundvoraussetzungen zur Versicherung eines Young- oder Oldtimers:

- Oldtimer-PKW ab 20 Jahre Fahrzeugalter
- Alle anderen Fahrzeugarten ab Fahrzeugalter 30 Jahre
- Maximale jährliche Fahrleistung 10.000 km
- Alltags-PKW ist nachweislich vorhanden
- Das Fahrzeug befindet sich im Originalzustand
- Das Fahrzeug ist in einer Einzel- oder Doppelagarage oder ggfs. einem umfriedeten Carport untergebracht
- Das Fahrzeug wird nicht gewerblich, land- und forstwirtschaftlich oder zu Transportzwecken genutzt
- Keine ausschließlich saisonale über die Wintermonate andauernde Zulassung
- Gutachten ab einem Wert von 50.000 €, bei Motorrädern ab 20.000 € Marktwert

Voraussetzungen für eine Allgefahrendeckung:

- Eine Vollkaskoversicherung für das Fahrzeug besteht oder ist beantragt.
- Das Automobil hat einen Mindestwert von 15.000 Euro.
- Ein maximal drei Monate altes Vollgutachten für den Klassiker liegt vor.
- Dem Fahrzeug wird eine Zustandsnote von 2,0 oder besser bescheinigt.
- Das Auto steht in einer Garage, wenn es nicht gefahren wird.
- Der Klassiker darf nicht als Alltagsfahrzeug dienen und nicht mehr als 10.000 Kilometer pro Jahr bewegt werden.

Bei einem Marktwert von 42.000 Euro und einer jährlichen Fahrleistung von bis zu 2.500 Kilometern beträgt der Versicherungsbeitrag für die Haftpflicht 64,93 Euro und für die Vollkasko 392,37 Euro, zusammen 457,30 Euro.

Irgendetwas gibt es immer zu regeln: Organisator Karlheinz Schott war emsig am Telefonieren

Schlange stehen vor einer Wertungsprüfung. Gelegenheit, um sich die anstehende Aufgabe noch einmal zu Gemüte zu führen

Ein Porsche 356 B T 6 Cabriolet aus dem Baujahr 1963: Eines der schönsten Cabriolets aus dem Hause Karmann

Die Mitarbeiter der Württembergischen Versicherung verteilen stets nützliche Geschenke, wie hier ein Erste-Hilfe-Set