Hitze, Beulen und heulende Motoren

Vor 35 Jahren fand in Linsburg das erste Stockcar-Rennwochenende statt.
In diesem Jahr fällt es zum zweiten Mal coronabedingt aus

Von Philipp Keßler

Fliegender Sand, kultige Stockcar-Renner und Tausende Zuschauer. FOTOS: ARCHIV

Linsburg. Brütende Hitze wie in der Sahara, Motorenlärm wie am Nürburgring gepaart mit dem Geruch von Benzin wie in einer Werkstatt – und das mitten im Kreis Nienburg. Trifft diese Kombination aufeinander, ist es mit großer Sicherheit Anfang August und der MSC Linsburg richtet sein alljährliches Autocross- und Stockcar-Rennwochenende aus. In diesem Jahr hätte die Traditionsveranstaltung ihren 35 Geburtstag gefeiert – doch coronabedingt musste der Verein, wie auch schon vor zwölf Monaten, die beliebte Veranstaltung absagen. Seit eh und je begleitet auch die Tageszeitung DIE HARKE das Motorsportevent und berichtet von mutigen Überholmanövern, spektakulären Überschlägen, selbst zusammengeschweißten Autos und Tausenden Zuschauern am Rande der Strecke. Ein Rückblick in die Geschichte von dreieinhalb Jahrzehnten Stockcar-Rennen an der Mittelweser.

Vom Flyer zum ersten Rennen

Eines Tages, Anfang der 1980er Jahre, fiel Carsten Weiß ein Flyer in die Hände: „Altwagenrennen in Bohnhorst!“ Der heutige zweite Vorsitzende des MSC Linsburg war sofort angefixt und ging mit einem VW Variant 1600 erstmals auf die Piste. Das Motorsportfieber griff in Linsburg weiter um sich, im nächsten Jahr machte sich mit Fritz Kahle schon der zweite Rennfahrer auf den Weg in den Südkreis, sie wurden von Wolfgang Buckwitz und Kurt Engelbart begleitet. Kahle war damals noch 17 Jahre alt und benötigte die Unterschrift seiner Eltern, um überhaupt starten zu können, nach dem Rennen wurde das Auto noch auf dem Acker für 20 Mark an einen Schrotthändler verkauft.

Im darauffolgenden Jahr kam Dieter Schacht mit einem 16er-Renault dazu, doch dessen Antriebswelle riss im Vorfeld des Rennens. Mangels Ersatzteilen wurde kurzerhand ein VW-Käfer nachgeholt und spontan zum Rennwagen umgebaut: Scheiben raus, fertig!

Mit diesen ereignisreichen Erlebnissen war der Grundstein gelegt, um schließlich einen eigenen Verein zu gründen: In der Gaststätte „Zur Post“ wurde 1985 der Verein offiziell ins Leben gerufen.

100 Zuschauer am Stöckser See

Nach der Vereinsgründung wurde die Idee des ersten eigenen Rennens forciert. Erstmals rund ging es 1986 auf einem Feld am Stöckser See – allerdings rein vereinsintern. Es wurde, wie damals üblich, in T-Shirt und kurzer Hose gefahren und es waren 15 Autos am Start. Dazu gab es eine Bierbude und einen Grill, knapp 100 Zuschauer waren vor Ort, um sich das Spektakel anzusehen. Hinzu kamen noch ein paar Soldaten vom angrenzenden Übungsplatz, die ein Manöver durchführten und die vom Lärm und womöglich dem Geruch von Fassbier und Bratwurst magisch angezogen wurden. Auf der Piste fuhren Modellen wie ein VW Variant, Golf I oder Ford Taunus. Auf den Fahrersitzen saßen Teilnehmer wie Thorsten „Toto“ Hagedorn oder auch Dietrich „Kerni“ Kernein, die danach über Jahrzehnte dem aktiven Stock-Car-Sport treu bleiben sollten und es teilweise noch heute sind.

Immer ein Zuschauermagnet: Die Stockcar-Rennen in Linsburg

2012: Ein umgestürztes Auto muss wieder aufgerichtet werden.

Das Zeitalter des Wachstums

Schon das zweite Rennen sollte ein Jahr später mit rund 60 Teilnehmern auch aus anderen Vereinen das erste Event deutlich übertreffen. Es wurde bereits in Klassen gestartet, wie es auf Veranstaltungen der Interessengemeinschaft Nord-West (Bohnhorst, Bramsche, Preußisch Oldendorf, Schnathorst) üblich war – und es gab sogar eine Frauenklasse. Die Veranstaltung war ein voller Erfolg, von da an war Stockcar in Linsburg ein fester Termin im Jahr – wie Schützenfest und Weihnachten. Auch hatte sich der noch junge Verein bewiesen, solch eine Veranstaltung stemmen zu können. Es wurde über die Aufnahme in die Meisterschaftsläufe der IGNW verhandelt, die wenig später auch erfolgte und bis heute besteht.

Aufgrund von steigender Geschwindigkeit und auch einiger schwererer Verletzungen, die unter anderem dazu führten, dass Bohnhorst kein Rennen mehr veranstaltet, rückte der Aspekt der Sicherheit immer mehr in den Fokus. Die ersten Überrollbügel mussten in die Autos eingebaut werden und wurden über die Jahre immer mehr zu Käfigen, die festen Kriterien entsprechen müssen. Auch der Seriengurt reichte nicht mehr aus, die Drei-Punkt-Gurte wurden Pflicht. Auch Dinge wie Wassertanks wurden verboten, Kühlsysteme und Tank mussten sicher sein.

Auch die Autos wurden verändert und so kristallisierten sich ein paar Marken und Modelle heraus, die sich besonders gut für Stockcar-Rennen eigneten: Ford Taunus und Granada, Opel Kadett und Ascona. Die Fahrzeuge wurden nahezu unzerstörbar, weil immer mehr Rohre, Eisen und Bleche eingebaut und verschweißt wurden, was irgendwann in Stahlplatten gipfelte, die mit einem Schweißbrenner zugeschnitten werden mussten. Das hatte zur Folge, dass die Autos schwerer wurden, worauf wieder mit mehr Leistung und Traktion reagiert werden musste. Es begann ein Wettrüsten, dem dann von der IGNW Einhalt geboten wurde. So wurden Zwillingsreifen, Igel-Profil und später auch die extremen Verstärkungen verboten.

1989: Der Stöckser Dietrich Kernein (links) erwischt mit seinem Ford Taunus den Ford des Oldendorfers Dirk Blanke und lässt ihn überschlagen.

Das Aussterben der Hecktriebler

Die 1990er-Jahre waren vor allem durch immer strengere Auflagen in Sachen Umweltschutz geprägt, die es den Vereinen bis heute immer schwerer machen, eine solche Veranstaltung durchzuführen. Aber auch im sportlichen Bereich fand eine kleine „Kulturrevolution“ statt, die Fronttriebler hielten Einzug in die Arenen Nordwestdeutschlands. Männer wie Ralf „Ralle“ Behme entdeckten den Vorteil in den Kurven und entschieden sich zum Beispiel für den Ascona C mit dem 1,8-E-Motor. Von da an begann in den Klassen eins und zwei langsam das Aussterben der Hecktriebler.

Der MSC Linsburg war immer ein Verfechter des wieder maßvolleren Verstärkens und hat – um Widerstände in der IGNW zu brechen – eine zweite Rennserie ab 2005 ins Programm genommen. Die Norddeutsche Stockcar-Meisterschaft (NDM) war ein wenig anders aufgestellt und beschränkte vor allem das Schweißen nicht. Ziel war hierbei, als erster fünf Runden zu absolvieren und die anderen Fahrzeuge mit allen Mitteln daran zu hindern. Das versprach spannenden Motorsport mit reichlich Aktion auf der Piste.

2005 und 2006 war das Linsburger Rennen somit eine Doppelveranstaltung mit noch mehr Fahrzeugen und sehenswerten Duellen auf der Strecke. Doch im Fahrerlager gab es auf beiden Seiten „Experten“, die jeweils für sich beanspruchten, „echtes“ Stockcar zu fahren. Als vonseiten der NDM gefordert wurde, der MSC müsse sich für eine Rennserie entscheiden, kehrten die Linsburger zu ihren Wurzeln zurück und blieben beim herkömmlichen Renn- und Klassenmodus.

Königsklasse vor dem Aussterben

Die vergangenen Jahre waren durch immer geringere Teilnehmerzahlen geprägt, die Königsklasse drei ist mittlerweile vom Aussterben bedroht. Auch die Anzahl von Linsburger Fahrer ist in der IGNW geringer geworden. Ein Grund könnte sein, dass sich der MSC seit ein paar Jahren mit WBAC-Motocross eine neue Rennserie auf die Veranstaltung geholt hat. Viele Fahrer sind vom Stockcar zum Autocross gewechselt – in der Hoffnung, nicht mehr so viel schrauben, schweißen, flexen und reparieren zu müssen. Die Zuschauerzahlen zeigen, dass die Rennserie gut angenommen wurde.

Fest zum Rennwochenende in Linsburg gehören neben der Action auf der Strecke die Aftershow-Partys auf dem Festzelt, die stets die Vereinskassen füllen und Großteile der Veranstaltung mitfinanzieren. So eine Feier wäre in diesem kaum möglich gewesen. Daher ist die Hoffnung im MSC-Lager groß, spätestens 2022 wieder an den Start gehen zu dürfen.

Seit 2012 steht auch ein jährliches Winterrennen im Kalender des MSC Linsburg, dass zuletzt aber ebenfalls coronabedingt ausfallen musste – vielleicht dröhnen aber immerhin in diesem Winter wieder die Motoren in der Samtgemeinde Mittelweser.

Verbogene Kotflügel wurden auch schon 1989 spontan mit dem Vorschlag hammer korrigiert.

Stau in Linsburg: Auch 1999 ging es beim Stockcar-Rennen des MSC extrem eng zu.

2012: Ein Rennwagen kann einen Überschlag gerade noch abfangen – spektakulär sieht es dennoch aus.