

The Flying Scotsman 2015 – Einsatz als Marshal¹

17. bis 19. April 2015

Diese 3-tägige Rallye vom Norden Englands in den Süden Schottlands wären Irene und ich gerne selber mitgefahren, aber einerseits war die Rallye schon früh ausgebucht und andererseits wäre ‚Isabella‘ zu diesem Zeitpunkt noch nicht wieder zurück von Burma gewesen (siehe *The Road to Mandalay*, Februar 2015).

Da auf der Homepage des Veranstalters für diese Rallye 400 *Marshals* (kein Tippfehler!) gesucht wurden, habe ich mich kurzentschlossen angemeldet und bin schon am Mittag des 14. April mit meinem Toyota Richtung England losgefahren. Nach gemütlichen 1'350 km und einer Überfahrt mit der Fähre bin ich am Vortag der Rallye in Leeds angekommen und konnte die laufend eintreffenden Oldtimers bestaunen. Für diese Rallye waren ausschliesslich Oldtimer aus der Kategorie *Vorkriegsfahrzeuge* zugelassen, also bis maximal Jahrgang 1941.



Mehrheitlich waren englische Modelle vertreten, welche in den unterschiedlichsten technischen und optischen Zuständen präsentiert wurden.

Darunter waren auch einige sehr seltene Exemplare zu finden, welche während der ganzen Rallye individuell begleitet und bewacht wurden.

¹ gemäss Wikipedia handelt es sich in diesem Zusammenhang um einen *Sportwart für die Streckensicherung im Motorsport*, in anderen Zusammenhängen sind *Marshals* normalerweise bewaffnet. Das war ich auch, aber nur mit Stopp-Uhr, Durchgangsstempel und leidlichen Englisch-Kenntnissen ☺.

Von der Fahrzeuggröße war ebenfalls das ganze Spektrum vertreten und wenn man unterwegs den grünen Bentley mit dem 6 Liter-Motor im Rückspiegel auftauchen sah, musste man entweder selber



gehörig aufs Gas treten oder – noch besser – Platz machen. Sollte man an seinem Fahrzeug über keinen Rückspiegel verfügt oder diesen nicht gefunden haben, so genügte beim Bentley das Herunterschalten in den nächst tieferen Gang – mit entsprechendem Zwischengas –, um sich den gehörigen und nötigen Respekt zu verschaffen.



Selbstverständlich wurden die als ‚offen‘ konzipierten Fahrzeuge auch offen gefahren. Für den höchst unwahrscheinlichen Fall eines englisch/schottischen Regengusses² hatten diverse Fahrzeuge einen grossen Schirm auf die Motorhaube gespannt, welcher während Wartezeiten und bei Bedarf aufgespannt wurde.

² Auch wenn das kaum zu glauben ist: Es hat während der ganzen Rallye tagsüber kein einziges Mal geregnet! Im Gegenteil, meistens schien die Sonne zwischen den Wolken und mehrmals war stahlblauer Himmel angesagt. Zum Glück war es wenigstens kalt und windig, sonst hätten die englischen und schottischen Teilnehmer die Welt nicht mehr verstanden und neue Gründe für das Kippen der mitgeführten Flachmänner suchen müssen (Gerüchten zur Folge war in einem Flachmann auch Tee drin ...).

Die Teilnehmer waren typische Vertreterinnen und Vertreter des Inselstaates und manches männliche Paar hat mich an die beiden älteren Herren auf dem Balkon der früheren *Muppets-Show* erinnert.



Einige Teilnehmer hatten ihre persönlichen Mechaniker dabei (drei mussten es teilweise schon sein) oder wurden unterwegs von der privaten mitreisenden Begleittruppe mit Tee und Verpflegung versorgt.



Und wie an jeder Rallye musste bereits im Vorfeld geschraubt und repariert werden, denn wer die



technische Kontrolle des Veranstalters nicht bestanden hatte, durfte nicht starten.

Aber auch die Ausrüstung war bei einigen Fahrzeugen nicht komplett. So müssen zB. ein Verbandskasten und ein Feuerlöscher zwingend an Bord sein und während der ganzen Rallye mitgeführt werden.

Meine drei Einsätze als *Marshal* waren auf alle drei Tage verteilt. Am Freitag wurde ich auf dem Croft-Circuit als Streckenposten eingesetzt (fesches Outfit, gel?) und musste die Einhaltung der Fahrstrecke überwachen. Alle Teilnehmer mussten auf dem rund 3 km langen Rundkurs möglichst schnell zwei Runden absolvieren und dabei diverse mit Pylonen markierte Hindernisse korrekt umfahren.



Mein Überwachungsbereich war gleich bei der ersten Schikane – rund 200 Meter nach dem Start - und es gab alle Augen voll zu tun, da viele Teilnehmer vor lauter Übermut zu spät bremsen und dadurch den Eingang in die Schikane verpassten. Einige merkten dies gar nicht, andere bremsen, suchten nach dem Rückwärtsgang und verloren dadurch wertvolle Zeit.



So schnitt der unten abgebildete Ford A aus dem Jahre 1929 besser ab als manche Rennwagen, die bereits beim Start auf den ersten 10 Metern viel Gummi liegen liessen, dafür dann die Schikane falsch durchfahren.



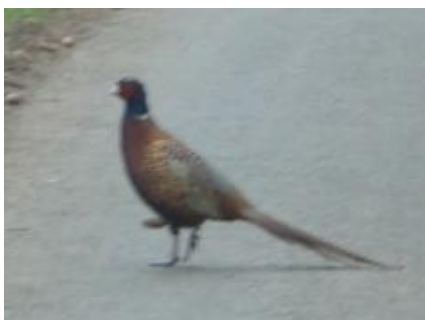
Dieser Bentley Speed Six aus dem Jahre 1931 hatte 6.6 Liter Hubraum und ca. 250 PS Leistung. Beim Start drehten beide Hinterräder durch und hinterliessen auf dem Asphalt eindrückliche Spuren. Für das korrekte Befahren der ersten Schikane hat's dann aber trotzdem nicht gereicht



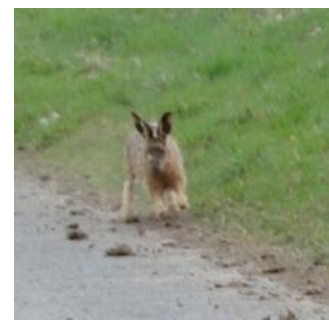
Am Samstag wurde ich an einer Durchfahrtskontrolle irgendwo in der ‚Pampa‘ südlich von Newcastle eingesetzt. Alle Teilnehmer mussten da vorbei kommen, genauer gesagt, hätten da vorbeikommen sollen und einen Stempel fassen. Den Meisten ist dies gelungen, auch wenn nicht alle wussten, wo sie genau waren, denn sie fuhren einfach einem anderen hinterher.



Da ich dank exakter Koordinatenangabe auf direktem Weg dorthin und den Posten auf Anhieb gefunden habe, blieb mir genügend Zeit, den Posten einzurichten, gemütlich eine Pfeiffe zu rauchen und mich ab Flora und Fauna zu erfreuen.



Jetzt fehlte nur noch der Fuchs und ich wäre dort gewesen, wo er dem Hasen jeweils ‚Gute Nacht‘ gesagt hätte.



Am Sonntag habe ich meinen Posten nördlich von Edinburgh aufgebaut. Da es sich um eine Zeit- und Durchgangskontrolle handelte, wurde mir eine Verstärkung in Form vom *Matthew Bradley* zugeteilt. Sein Vater war im Wagen 42 – einem BMW 327/328 Coupe aus dem Jahre 1931 - unterwegs und hätte seinen Sohn sicher gerne gesehen. Leider war das beiden nicht vergönnt, da das Fahrzeug des Vaters bereits am Vortag infolge Motorschadens ausgefallen war.

Wir hatten es trotzdem lustig miteinander und ich habe viel über die schottische Kultur, das Wetter und die Leute erfahren. Ich habe ihm auch einiges von der Schweiz erzählt, unter anderem, dass wir seit 1957 – als Folge eines schweren Unfalls – keine Rundstreckenrennen mehr veranstalten dürfen. Das hat er dann gar nicht verstanden, denn in England/Schottland haben solche Veranstaltungen eine grosse Tradition. Abgesperrte Rundkurse sind auf der Insel häufig anzutreffen und werden von den zahlreichen Automobil-Clubs rege benutzt. Andere Länder, andere Sitten!



Als dann die ersten Fahrzeuge erschienen, wurde es teilweise recht hektisch. Einige Teilnehmer waren spät dran und mussten Zeit aufholen. Ich habe allerdings nicht ganz verstanden, warum man dies ausgerechnet auf den letzten 50 Metern vor unserer Kontrolle machen musste. Der *Chef-Marshal* hat uns aber schon im Vorfeld auf solche Manöver aufmerksam gemacht und ich hielt mir immer einen Fluchtweg offen. Diesen musste ich nur einziges Mal ansatzweise wählen, nämlich als fünf Fahrzeuge fast zeitgleich eintrafen und der Letzte als Erster den Zeiteintrag wollte.

Unsere Zeitkontrolle war die zweitletzte Kontrolle innerhalb einer Serie von sechs Kontrollen, welche zu einem anspruchsvollen Navigationsabschnitt unter Zeitdruck gehörten. So hat es mich denn auch nicht erstaunt, dass Fahrzeuge unsere Kontrolle von der falschen Richtung her anfuhrten oder mehrfach passierten (gab natürlich alles zusätzliche Strafpunkte ...).

Trotzdem sind am späteren Sonntag-Nachmittag (fast) alle Teilnehmer am Zielort in Gleneagles angekommen und der Begrüssungsapéro konnte bei schönstem Wetter draussen vor dem Hotel abgehalten werden.



Am Abend fanden das Gala-Dinner und die Preisverteilung statt, bevor dann die Hotel-Bar gestürmt wurde.

Als einziger ausländischer und in mehrtägigem Einsatz stehender *Marshal* durfte ich ebenfalls teilnehmen und diesmal wurde mir das Bier bezahlt 😊.

Am Montagmorgen ging es Richtung Heimat los. Rund 1'750 km standen auf dem Programm, welche ich ohne Eile in 2 Tagen zurücklegen wollte. Ich kam gut voran (Matthew hat mir eine andere Route ohne Stau und Autobahnbaustellen empfohlen) und war gegen 22:00 Uhr bereits auf französischem Boden. Nach einer kurzen Nacht in Arras waren es dann nur noch ca. 800 km nach Hause, wo ich gegen 16:00 Uhr eintraf.

Unterwegs überholte ich den einen oder anderen Teilnehmer und in Frankreich hätte es fast eine



neue Kühlerfigur für meinen Toyota gegeben. Bei einem Tankstopp hat sich eine Taube auf die Motorhaube gesetzt und ist bis zur Autobahneinfahrt mitgefahren.

Bis etwa 50 km/h konnte sie sich auf der Haube halten, wurde dann vom Fahrtwind Richtung Scheibe geschoben und hat dann wenige Meter später doch noch abgehoben. Glücklicherweise ohne (weisse) Spuren auf der frisch gereinigten Scheibe zu hinterlassen!



Gerne denke ich an diesen *Marshal*-Einsatz zurück! Es war eindrücklich und interessant, einmal die ‚andere Seite‘ einer solchen Veranstaltung zu sehen und ich kann jetzt abschätzen, welcher enorme Vorbereitungsaufwand hinter einer solchen Rallye steckt (und auf was die jeweils nicht unerhebliche Startgebühr basiert).

Die *Endurance Rally Association* (ERA) besteht aus ca. 15 mehr oder weniger festangestellten motorsportbegeisterten Leuten (<http://www.endurorally.com/pages/era-people>), führt pro Jahr 4 bis 5 Veranstaltungen in der ganzen Welt durch und bietet für jede Rallye zusätzliches und bewährtes Personal auf.

So habe ich beispielsweise die beiden Mechaniker *Owen* und *Andy* bereits auf der Rallye Peking-Paris 2013 kennengelernt, dann auf der *Road To Mandalay 2015* wieder gesehen und jetzt auf dem *Flying Scotsman 2015* erneut getroffen. 2016 werden beide wieder an der Rallye Peking-Paris als bewährtes Mechaniker-Team mitfahren. Tagsüber möchte ich die beiden lieber nicht (oder nur im Vorbeifahren) sehen, hingegen abends gerne eine Bier zusammen trinken.



Wie im Reisebericht von der *Road to Mandalay 2015* geschrieben, ist der Rallye-Direktor und Gründer der ERA – *Philip Young* – im März an den Folgen eines bedauerlichen Verkehrsunfall in Burma gestorben. Vor kurzem erschien folgender Artikel auf der Homepage von ERA:

<http://www.endurorally.com/pages/way-forward>