

## Bei Günter Warneke in Hude: Auto-Cross-Technik von morgen



Zu einem großen Erfolg für „Konstrukteur“ Günter Warneke aus Hude, der bis vor kurzem selbst noch aktiver Fahrer war, wurde der 26. ADAC-Auto-Cross auf dem Birkenring in Hoope, denn die WRC-Spezialwagen waren diesmal ungewöhnlich stark und belegten nicht nur in den verschiedenen Vorläufen, sondern auch im Finale vordere Plätze. Unser Foto zeigt Günter Warneke (rechts) auf seinem neuen Prototyp zusammen mit dem Ganderkeseeer Wolfram Holdorf, der in der Division II einen beinahe sensationellen zweiten Platz hinter Mannschafts-Europameister Wolfgang Schwarz belegte. (eb)

**Hoope/Hude.** Vor sieben Jahren gehörte er zu den Besten in Norddeutschland, ihm war sogar der Sprung in die bundesdeutsche Elite gelungen. Inzwischen aber hat der 40 Jahre alte Günter Warneke keine Zeit mehr, um noch Auto-Cross-Rennen zu fahren, weil er, so paradox das klingen mag, sich zu viel mit dem Auto-Cross beschäftigt.

Und deshalb ist sein Name heute vielleicht noch bekannter als damals. Er hat nämlich maßgeblichen Anteil daran, daß seine vielen Freunde diesen Sport mit Erfolg ausüben können, obwohl er immer höhere Anforderungen verlangt: Günter Warneke hat sich inzwischen als „Konstrukteur“ von Spezialfahrzeugen in diesem rasanten Sport einen sehr guten Ruf geschaffen. Mehr als ein Dutzend Fahrer, die gestern beim 26. ADAC-Auto-Cross der MSG Bremen-Nord am Start waren, fuhren mit sogenannten „WRC“-Fahrzeugen. Hinter dieser Abkürzung verbirgt sich das Fabrikat „Warneke-Racing-Car“.

Als 29jähriger war Günter Warneke 1977 zum Auto-Cross-Sport gekommen. Nachdem er ein Jahr benötigt hatte, um einen „Spezi“, der mit einem 1300-ccm-NSU-Motor ausgestattet war, zu bauen, startete er damals erstmals auf dem Birkenring. „Ich bin angekommen, das war schon ein toller Erfolg“, erinnert sich Günter Warneke. Später feierte er einige ganz beachtliche Plazierungen auf seiner „Hausstrecke“. Er brachte es 1981 sogar zum sechsten Platz in der deutschen Meisterschaft. „Dieser Sport war damals eigentlich eine Nummer zu groß für mich, nämlich für mein Portemonnaie. So um die 10 000 Mark kostete mich zu jener Zeit mein ‚Wagen‘. Hinzu kamen die vielen Reise- und Reparaturkosten.“

Dennoch blieb Günter Warneke diesem Sport

treu. Vor einiger Zeit aber begann der gelernte Schlosser, der heute als Maschinenbau-Techniker an der Universität Oldenburg im physikalischen Bereich arbeitet, damit, neue Ideen für Auto-Cross-Fahrzeuge zu entwickeln. In seiner Werkstatt in Hude gingen damals schon etliche Vereinskameraden wie Wolfram Holdorf aus Ganderkesee, Europameister Wolfgang Schwarz, Klaus Berg ein und aus. Heute kommen sie aus allen Teilen Deutschlands. Hier basteln sie an ihren Fahrzeugen oder helfen Günter Warneke bei der Entwicklung neuer Ideen.

„Der Auto-Cross-Sport verlangt heute höchste Anforderungen an Fahrer und Material. Inzwischen ist es so, daß ein Fahrer mit einem Motor zu mir kommt. Er sagt mir, welche Vorstellungen er hat, wir beraten uns und dann fangen wir an zu bauen“, erklärt Warneke, den schon als jungen Burschen faszinierte, „aus Rohr ein Fahrgestell zu bauen“.

Längst hat die moderne technische Entwicklung Einzug in den Auto-Cross-Sport gehalten. Heute kostet ein Fahrzeug, mit dem ein Fahrer ganz vorne in der europäischen Spitze fahren will, je nach technischen Voraussetzungen zwischen 40 000 und 50 000 Mark. Darin ist allerdings der Motor von etwa 20 000 Mark enthalten. „Mein Ziel war es und wird es weiter sein, gute Fahrwerke für den Geländesport zu bauen. Die Technik widerläuft beispielsweise genau dem des Formelsports“, diese und andere Erkenntnisse haben Günter Warneke und seine „Bastelfreunde“ längst gesammelt und sie arbeiten danach.

In der Warneke-Werkstatt in Hude wird seit einigen Jahren an der Auto-Cross-Entwicklung in Europa maßgeblich mitgestaltet.

Hallo liebe Crossfreunde,  
auch ich habe schon mal dazugehört, infiziert mit dem Virus Autocross. Alles fing an auf einer Autocross Veranstaltung auf dem Geesthachter Heidbergring 1975. Aus dieser Zeit klingen mir noch Namen im Ohr, wie Axel Einfeld, Heiner Ropers, Günter Kackmann, Waldemar Neumann und viele mehr. Diese sind sicher die Urgesteine des Autocross bei uns in Norddeutschland, das waren unsere Vorbilder denen wir in unserer Anfangszeit nachgeeifert haben. Von nun an gab es kein halten mehr, es musste ein Spezialcrosser gebaut werden. Aus einem NSU – TTS, den ich für 20 DM von jemanden gekauft habe, wurde nach Käfermanier die Karosse bis auf die Bodenplatte abgeschnitten und ein Rohrrahmen draufgesetzt. Eine aufregende Sache. Nach jedem Rohr was wir angeschweißt habe, wurde erst mal wieder eine Sitzprobe gemacht und schon mal das Lenkrad in die Hand genommen.

Der Auto Schrottplatz war unser Supermarkt und die Garage unser Wohnzimmer, denn wenn es die Frau zuließ wurde auch am Sonntag geschraubt. Wenn wir zu einer privaten Feier eingeladen wurden, konnte man uns immer an den schwarzen Rändern der Fingernägel erkennen, und es wurde konsequent über Autocross diskutiert, auch mit Leuten die es eigentlich gar nicht wissen wollten !

Mit der Zeit hat sich die Lage normalisiert und wir sind langsam wieder auf den Teppich gekommen, ohne die Faszination am Autocross Sport zu verlieren.

Ich habe ab 1977 in der ersten Saison meinen NSU- Eigenbau gefahren, dann wurde im nächsten Winter der nächste gebaut, den habe ich dann 2 Jahre gefahren, danach einen 1300 Eigenbau mit Polo Motor, den ich dann 1981 zur Deutschen Autocross Meisterschaft gefahren habe.

Danach habe ich als aktiver Fahrer aufgehört, weil es auch eine finanzielle Frage wurde, und das Geld nicht so schnell nachkam wie man es an den Wochenenden verblasen hat !!

Meine Überlegung war, um Geld für das Hobby Autocross auszugeben, muss man es eventuell mit Autocross verdienen.

Ich habe dann angefangen erste Autocross Chassis herzustellen . Meine Kollegen haben gegrinst, und gemeint: wer soll dir die den abkaufen !? Bis dahin hatte noch keiner so etwas versucht, aber später sind noch einige andere darauf gekommen, dieses zu tun.

Jedenfalls die Produktion lief an, und es kam ein Fahrzeug zum anderen. Es kamen Interessenten aus Luxemburg und sogar aus der Schweiz. Meine Werkstatt wurde immer prächtiger, und im Laufe von 10 Jahren wurden ca. 100 Autocross Chassis bei mir gebaut die alle mit der Typenbezeichnung „WRC“ ( Warneke Racing Cars ) in den Programmheften wiederzufinden waren.

Leider ging es nach 1989, nach der großen Wende in Ostdeutschland mit dem offiziellen ONS Autocross Sport bergab.

Vieles wurde kaputtreglementiert, graumelierte Herren der ONS dachten sich immer neue Sachen aus, und einige Veranstalter waren auch nicht immer Freund des Fahrers. Ich habe mich dann anderen Aufgaben zugewandt, aber gerne denke ich an diese Zeit zurück und denke dann, in welchen Scheunen wohl noch ein alter „WRC“ – Crosser vor sich hinrostet. – Würde mich mal interessieren -

Freue mich besonders über eure fantastisch gestaltete Web- Seite, und freue mich über jeden neuen Eintrag, und immer neue Fotos und Berichte von alten Weggefährten.

Mit freundlichen Grüßen

*G. Warneke*

