

Per Export

Rallye Baltic: Überraschungssieg des Schweden Per Eklund für VW.

Dieses Lüftungsgitter in der Motorhaube ist die beste Erfindung, die VW je gelungen ist." Hans Sylvan, Beifahrer des schwedischen Rallye-Superstars Per Eklund, hatte am Ziel der Rallye Baltic in Travemünde gut frotzeln.

Den beiden, bei diesem neunten und vorletzten Lauf zur Deutschen Rallye-Meisterschaft erstmals auf einem Werks-VW Golf eingesetzten Nordländern war kurz zuvor ein seltenes Mißgeschick widerfahren: Auf einer Sonderprüfung entlang einer schleswig-holsteinischen Weide stellte sich plötzlich die Motorhaube bei voller Fahrt auf.

Eklund ließ sich nicht beirren, bemühte sich, den weiteren Kursverlauf durch die Lüftungsschlitze der Triebwerks-Abdeckung zu erspähen, und raste mit unverbinderter Geschwindigkeit weiter – zum Sieg, vor den beiden Toyota-Werks-teams Tapio Rainio/Alf Krogall und Achim Warmbold/Henry Liddon.

„Ja, das ist ein echter Profi, der läßt sich von so etwas überhaupt nicht erschüttern“, zollte auch Teamkollege Peter Diekmann neidische Bewunderung. Dabei hatte er keinerlei Grund, mit seinem eigenen Chauffeur, Holger Bohne, unzufrieden zu sein: Der Diepholzer, bei der Baltic-Rallye immer besonders stark, hatte mit dem zweiten Werks-Golf die Führung lange gehalten, als Eklund/Sylvan wegen eines Kupplungsdefektes vorübergehend etwas zurückgefallen waren. Dann riß ihn jedoch die Defekthese aus den kühnsten Träumen: Ein Stecker zur elektronischen



Erster VW-Gesamtsieg: Eklund bei der Baltic-Rallye

Einspritzpumpe fiel ab, damit unterblieb vorerst die Benzinförderung.

Durch den fünften Platz hielten sich die VW-Fahrer noch das Türchen zur Meisterschaft offen, das die großen Favoriten auf diesen Titel, Reinhard Hainbach und sein Copilot Klaus Fabisch auf ihrem Ford Escort, auf der 1000 km-Strecke zwischen Wolfsburg und Travemünde eigentlich schon zuschlagen wollten.

Doch im vermeintlichen Heimspiel – die Baltic-Rallye wird, wie der Hainbach-Ford, vom Stoßdämpfer-Hersteller Fichtel & Sachs gesponsert – hatte der Titelverteidiger in den letzten Jahren nie Glück: 1977 verriet hier ein Motorschaden den möglichen Gewinn des Championats, bei der letztjährigen Baltic-Auflage mußte die große Feier wegen eines Unfalls verschoben werden.

„Diesmal versuchen wir's mit der Methode Uhrwerk: Zuverlässigkeit vor Schnelligkeit“, verkündete Hainbach-Beifahrer Fabisch vor dem Start.

Der Plan wurde durchkreuzt: Schon nach drei

Sonderprüfungen war ein Getriebewechsel notwendig, und nach zwei Dritteln der Distanz warf ein Verteiler-Defekt den Escort aus dem Rennen.

So kommt es beim letzten Lauf, der Rallye Stuttgart (6. Oktober), zum großen Vierkampf: Neben Hainbach/Fabisch und Bohne/Diekmann haben auch noch die Privatfahrer Eberhard Kromm/Wolfgang Inhester – sie beherrschen die Gruppe 2 bis 1300 cm³ mit ihrem Escort – und Alfons Stock/Paul Schmuck (VW Golf GTI, Gruppe 1) Chancen.

Der mit vier Gesamtsiegen erfolgreichste Teilnehmer der Deutschen Rallye-Meisterschaft, Fiat-Werksfahrer Walter Röhrl, hatte bei der Baltic-Rallye seinen größten Auftritt vor dem Start. Stellvertretend für zahlreiche andere Teilnehmer übte er harte Kritik am Cha-

Meisterschaftsstand

Stand der Deutschen Rallye-Meisterschaft nach dem neunten Lauf: 1. Hainbach/Fabisch, Kromm/Inhester, je 180 Punkte; 3. Bohne/Diekmann, 164; 4. Stock/Schmuck, 161; 5. Fölling/Sieg, 155.

rakter der Veranstaltung: „Hier werden fehlende Kurven durch Löcher ersetzt, ansonsten besteht die Strecke fast nur aus Geraden und 90 Grad-Abzweigen. So was macht keinen Spaß.“

Die Erlösung ließ nicht lange auf sich warten: Bereits nach zehn Minuten immobilisierte eine defekte Riemenscheibe den Fiat 131 und ersparte dem Star weitere Frustrationen.

Nicht viel länger dauerte die Vorstellung von Walter Smolej und Peter Witte im Audi 80 des Nürnberger Tuners Konrad Schmidt. Ein Radbolzen scherte ab, wenig später fehlte das rechte Vorderrad.

Der frühe Ausfall des in Weissach bei Stuttgart lebenden Österreicherers Smolej war der Auftakt für einen umfassenden Audi-Abgang: Harald Demuth/Arwed Fischer im ersten der beiden eingesetzten Werkswagen strandeten mit einer gebrochenen Halbwelle.

Qualvoller verlief das Sterben des zweiten Ingolstädter Autos. In 52 Minuten wechselten die Mechaniker nicht nur das verschlissene Getriebe, sondern tauschten auch ein Federbein aus und fuhren das Gefährt durch eine Waschanlage.

Die Mühe hätten sie sich sparen können; sechs Stunden später stand auch dieser Audi neben den übrigen auf dem Hotelparkplatz, und alle Fahrer und Mechaniker schlummerten tief. Keiner war bereit, das zweite, ebenfalls kaputte Getriebe noch gegen ein drittes auszutauschen. Jürgen Schwarz