

Die Baltic-Rallye war der zehnte und letzte Lauf zur Deutschen Meisterschaft — und sie musste die Entscheidung bringen. Nach einer spannenden Zweitagesfahrt hatte sich schliesslich Achim Warmbold knapp durchgesetzt und holte für Toyota den Titel.

Von Dieter Scharnagl und Klaus Nagel (Bild)

**D**rama Sachs-Rallye-Baltic: Für Jochi Kleint (Ford Escort) war es Abwechslung, für Achim Warmbold (Toyota Celica) bitterer Ernst, für Sepp Haider (Fiat 131 Abarth) ein Reifall, für Holger Bohne (Mercedes 500 SLC) eine Demonstration und für Reinhard Hainbach (Opel Ascona 400) eine komische Rolle.

Der Kessel für die 1100 km lange Sachs-Baltic-Rallye (23 Wertungsprüfungen über 225 km) war bereits lange vorher angeheizt. Geklärt werden mussten nur zwei Fragen, die im Raum standen: Wer bringt ihn zum «Ueberkochen», und wer verbrennt sich dabei die Finger?

Achim Warmbold/Wolfgang Inhester (Toyota Celica) lagen vor diesem letzten Meisterschaftslauf genau einen Punkt vor Reinhard Hainbach/Werner Hohenadel (Opel Ascona 400). Reinhard Hainbach (deutscher Rallye-Meister 1978 und 1979) wollte ebenso den dritten Titel in Serie wie Opel. Jeder wusste, dass dies gegen einen gut vorbereiteten Achim Warmbold ein schwieriges Unterfangen sein würde.

Also Schützenhilfe in Form passiver Manndeckung: ein von David Sutton angemieteter Ford Escort (einschliesslich Mechaniker) für Jochi Kleint und ein aus Italien herbeigeholter Fiat 131 Abarth für Sepp Haider, sollten den Toyota-Werksfahrer Achim Warmbold am Punkten in der eigenen Klasse hindern, und Reinhard Hainbach (Opel Ascona 400) dazu verhelfen, ein drittes Mal auf das Meisterschaftstreppechen zu steigen. Klaus Fritzingers Lancia-

Achim Warmbold ist der neue Rallye-Meister

# Der Mann mit den starken Nerven



Neue Rallyemeister nach hartem Kampf: Warmbold/Inhester (l.) (Toyota Celica)

Stratos-Einsatz bei der Hunsrück-Rallye, der äusserst harmlos war, bot eine gute Deckung für das Sondermanöver: «Toyota hat uns ja gezeigt, wie sowas vor sich geht», war die Erklärung von Opel-Teammanager Wulf Biebingen.

Achim Warmbold sah der Sache sehr gelassen und nervenstark entgegen: «Ich hab nichts zu verlieren und verkaufte mich sehr, sehr teuer. Ich lasse mich zwar jagen wie ein Hase, aber ich brülle zurück wie ein Löwe.»

Anfangs waren viele der Ansicht, dass diese Reise für Achim Warmbold auf dem Vierventil-Toyota eine grausame, hoffnungslose und mörderische Tortur wird. Es waren ganz wenige, die sich daran erinnerten, dass in der Klasse von Reinhard Hain-

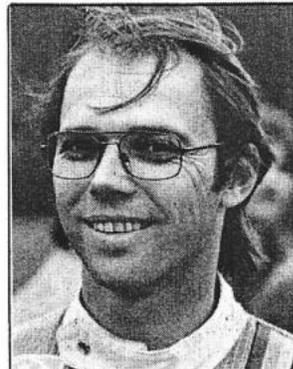
bach ein schneller Mann namens Holger Bohne (Mercedes 500 SLC) ebenfalls daran interessiert ist, bei diesem Fight mitzumischen. Und so war es dann auch.

Warmbold und Kleint im einen Lager — Hainbach und Bohne im anderen Lager. Haider und seine Fiat-Vorstellung waren vom Start

und einer anschliessend hinübergegangenen Halbweile verdrückte sich der Schwede. Die Situation war dann so, dass Jochi Kleint (Ford), Achim Warmbold (Toyota) und Holger Bohne (Mercedes) ein Tempo an den Tag legten, während Reinhard Hainbach (Opel) «so taktisch verhalten» fuhr, dass er nicht einmal Bohne in den Griff bekam.

Gott sei Dank brach am zweiten Tage an Bohnes Mercedes eine Antriebswelle, die ihn erheblich zurückwarf, denn sonst hätte Hainbach ein fürchterliches Eigentor geschossen. Bohnes Zeiten am zweiten Tag, abgesehen von der Maximalzeit wegen der Antriebswelle, waren so unwahrscheinlich schnell, dass ihn der mittlerweile entthronte Meister nie mehr erwischte hätte. Dann nämlich hätte «Das-sich-auf-Jochi-Kleint-Verlassen» sowieso nichts genützt — auch dann nicht, wenn es gut gegangen wäre. Jochis Vorstellung, übrigens seine erste in diesem Jahr in Deutschland, auf dem Escort war phantastisch. Achim Warmbolds Tempo war ebenfalls nicht von schlechten Eltern, und der Massstab aus diesem Duell war äusserst aufschlussreich.

Fünf Prüfungen vor dem Ziel kam dann das Finale. Ein packendes Finale, mit



● Reinhard Hainbach

weg ein Schlag ins Wasser. Nachdem der Oesterreicher mit einer defekten Antriebswelle am Fiat ausgeschieden war, murmelte er etwas unglücklich: «Irgendwie fand ich die Sache a bisserl komisch. Und ausserdem war des a fürchterliche Krax'n mit maximal 180 PS.»

Per Eklund, der diesmal wieder im Golf sass, machte den Fightern ebenfalls Platz: Nach einem Getriebedefekt

MSA 38/80

einer schlagartigen Aenderung der Situation. Keiner hatte mehr damit gerechnet – für jeden war Reinhard Hainbach bereits der Meister. Jochi Kleint lag 80 Sekunden vor Achim Warmbold, als sich plötzlich am Escort ein Ventil abmeldete. Schlagartig war der Europameister der Gejagte, denn Warmbold erkannte die Situation und begann mit tödlichen Kontern: 80 Sekunden für Kleint, 79 Sekunden für Kleint, 47 Sekunden für Kleint, neun Sekunden für Kleint – noch eine Prüfung, die von 12,2 km auf 3,7 km verkürzt wurde, weil sie durch den ersten Tag beinahe unbefahrbar wurde.

## Warmbolds Endspurt

Achim Warmbold behielt die Nerven, war elf Sekunden schneller als Jochi Kleint und lag ganze zwei Sekunden vor dem Europameister.

Die Rallye war spannend von Anfang bis Ende – schöner wäre sie gewesen, wenn das Duell zwischen Hainbach und Warmbold ausgetragen worden wäre.

Der Team-Manager von Hainbach gratulierte dem Copiloten von Warmbold. Diese Geste war für einen Fuchs, für einen Mann wie Wulf Biebinger, sicherlich nicht einfach: «Okay. Gratulation. Dieses Jahr ist der Schnellere, der Richtige, Meister geworden. Aber Ihr müsst mich verstehen, denn mein Job war es, Reinhard Hainbach nach vorne zu bringen». Es ist ihm nicht geglückt.

### Resultate

1. Warmbold/Inhvester (Toyota) 2:33:40. 2. Kleint/Wanger (Ford) 2:33:42. 3. Hainbach/Hohenadel (Opel) 2:38:00. 4. Bohne/Ahrens (Mercedes) 2:39:13. 5. Smolej/Oechsner (Audi) 2:46:33. 6. Spiro/Yde (Opel) 2:48:00. 7. Bruschi/Schaller (Opel) 2:48:42. 8. Soltwedel/Blume (Ford) 2:50:04. 9. Stock/Schmuck 2:50:33. 10. Thiry/Strobel (Ford) 2:52:24.

Das Team Schewe/Ricken (Datsun) wurde aus der Wertung genommen (5. Platz), weil es einen Streckenabschnitt in der Gegenrichtung gefahren hatte. Gegen dieses Urteil wurde Protest eingereicht. Deshalb sind die Resultate ab Rang fünf provisorisch.

### Endstand Deutsche Rallyemeisterschaft

1. Warmbold/Inhvester (Ford) 236 Punkte. 2. Hainbach/Hohenadel (Opel) 231. 3. Bohne/Ahrens (Mercedes) 196. 4. Kromm (Ford) 183. 5. Feltz (Ford) 163.

### EM-Stand

1. Béguin (F) 322 Punkte. 2. Zanini (E) 316. 3. Vudafieri (I) 188. 4. Vatanen (SF) 180. 5. Blomqvist (S) und Ragnotti (F), je 150. 7. Bohne (D) 144. 8. Krupa (PL) 138. 9. Kulläng (S) 128. 10. Mikkola (SF) und Pond (GB), je 120.

MSA 38/80