

Chronik

ADAC-Rallye Schloß Heidelberg Vorsicht Manöver

Am ersten Tag wurden vier WPs ausschließlich auf Asphalt absolviert. Die bekannteste war wohl die WP 1 Heiligkreuzsteinach, die bereits bei der Olympia-Rallye gefahren wurde und von der man munkelt, daß sie auch zum Programm der Deutschland-Rallye gehört. Viel Geduld hatten hier die Anwohner mitzubringen, denn die Hauptverbindungsstrecke mußte auch von den Rallyeteilnehmern benutzt werden, so daß durch eine Ampelschaltung lange Wartezeiten entstanden. Am zweiten Tag wurden die Prüfungen 5 bis 10 zum Kennenlernen auf Sollzeit abgefahren. Danach ging es aber ordentlich zur Sache. Leier/Leier taten aber des Guten zuviel und verbogen ihren Kadett ordentlich. Es folgte der traditionelle Schotter-Rundkurs Waldmühl, auf dem sehr schnelle Zeiten hingelegt wurden. Noch interessanter war die WP Kühlsheim 1, eine Schotterprüfung mit Schlammauflage auf dem BW-Übungsplatz. Zwischen den WPs mußten die Teams höllisch aufpassen, damit sie keinen Panzerkontakt bekamen, da im gleichen Gelände ein Schaumanöver stattfand.

In der Klasse 1 stellten Ihle/Heppeler ihr Fahrzeug nach zwei Bestzeiten ab. Danach hatten Koch/Bufe alle anderen klar im Griff. Ebenso deutlich distanzierten Haaf/Hennig die nachfolgende Startel-Meute. Bei den 1600ern wurden Eberhard/Dönninghaus zum Schluß zwar immer schneller, konnten den Klassensieg von Mayer/Eisenhard aber nicht mehr gefährden. Dietrich Kissel landete auf Platz 3 und



Höhing/Schneider: Auf dem Weg zum Sieg

ließ sich auch nicht durch einen Überschlag seines Service-Busses beeindrucken. Dicht beisammen lagen die Schnellsten bei den Verbesserten bis 1300. Am Ende hatten Schröpfer/Ottenburger die Nase vorn. Den Startnummern eins und zwei wurden Höhing/Schneider und Burgey/Dengler voll gerecht. Bis zur WP 15 waren allerdings Kraus/Schwaab an der Spitze, mußten dann aber ihr Fahrzeug durch technischen Defekt abstellen. Bei 12 von 14 WPs konnten Höhing/Schneider Gesamtbestzeiten fahren, damit erwiesen sie sich auf den 170 WP-Kilometern als die Schnellsten. Die 5 Sollzeitprüfungen schafften alle Teams mit 0 Strafpunkten.

Ingo Kutsche

ERGEBNISSE

Klasse 1: 1. Koch/Bufe (Autobianchi), 2. Heinzmann/Grimm (Audi), 3. Schweizer/Moschallski (Audi); **Kl. 2:** 1. Haaf/Hennig (Honda), 2. Kaiser/Heger (Toyota), 3. Heiler/Heiler (Toyota); **Kl. 3:** 1. Mayer/Eisenhard (Golf), 2. Eberhard/Dönninghaus (Golf), 3. Kissel/Maurer (Golf); **Kl. 4:** 1. Kohn/Wendel (Escort), 2. Böbel/Münch (Kadett), 3. Brunner/Glade (Kadett); **Kl. 12:** 1. Schröpfer/Ottenberger (Toyota), 2. Hoven/Beissel (Toyota), 3. Weise/Mannhart (Alfa); **Kl. 14:** 1. Höhing/Schneider (Ascona), 2. Burgey/Dengler (Ascona), 3. Lenz/Schönwälder (Ascona); **Kl. 15:** 1. Bulling/Seibold (Mercedes). **Gesamt:** 1. Höhing/Schneider (4228 Pkt.), 2. Burgey/Dengler (4298), 3. Lenz/Schönwälder (4342), 4. Czippal/Müller (4381), 5. Mayer/Eisenhard (4391), 6. Kohn/Wendel (4437), 7. Eberhard/Dönninghaus (4437), 8. Ditzinger/Reinhold (4447), 9. Böbel/Münch (4451), 10. Brunner/Glade (4457).

14. ADAC-Rallye Göttingen

Nachdem die Rallye Göttingen im Vorjahr nicht durchgeführt wurde, kamen in diesem Jahr 102 Teilnehmer an den Start. Die Veranstaltung führte über 250 Kilometer und 130 WP-Kilometer, wurde zum Norddeutschen Rallye-Pokal und zu den Rallyemeisterschaften der ADAC-Gaue Berlin, Hansa, Hessen und Niedersachsen gewertet.

Das sommerliche Wetter sollte zum Gelingen der Veranstaltung beitragen. Leider kam es anders. Bereits bei der Technischen Abnahme wurden die Bremsen an den Asconas von Kreis/Münster und Rumpfkeil/Aulbert beanstandet. Das Fahrzeug von Rumpfkeil/Aulbert nahmen die Technischen Kommissare nicht ab. Kreis/Münster wollte man nur mit der Auflage starten lassen, schriftlich zu erklären, daß man auf eigene Gefahr fährt. Anschließend hatten die Teilnehmer die Möglichkeit, die WPs abzufahren, um einen Aufschrieb anzufertigen.

Als großer Favorit startete das Team Schwarz/Drobe mit der Startnummer eins zur ersten WP. Hier gab es die ersten Überraschungen. Bestzeit legte Günther Trzaska hin, vor Werner Stier und Bernd Sommerkamp. Das Kadett-Team Wachs/Dobberphuhl vergab bereits hier einen möglichen zweiten Gesamtrang, da sie mit einem defekten Reifen die WP beenden mußten. In WP 3 verabschiedete sich das Quattro-Team Nies/Siems in der ersten Runde von den Zuschauern. Als die Teilnehmer zur Zwangspause fuhren, waren einige Teams enttäuscht. Von einem Zwischenergebnis und Zuschauerinformation hatte der Veranstalter wohl noch nichts gehört. Zu Verspätungen kam es dann auf der WP 6; gleich mit WP 1. Der Rundenzähler hatte noch nicht seinen Platz eingenommen. Nun fuhr das Kadett-Team Wachs/Dobberphuhl ohne Reifenpanne Bestzeit. Die folgende WP entschied Udo Schwarz für sich. Das Team Schwarz/Drobe konnte die Rallye Göttingen mit 1,37 Minuten Vorsprung, trotz 20 Strafsekunden für zu frühes Stempeln an einer ZK, gewinnen. Das Team Rumpfkeil/Aulbert wurde von den Technischen Kommissaren aus der Wertung genommen. Eine Berufung in dieser Sache läuft noch. Dieter Ewald Schwiede

ERGEBNISSE

Klasse A 1 (13 Starter): 1. Rochlitz/Stolzenberg; 2. Münde/Fehland, beide Fiesta; 3. Brobach/Zimmermann, Audi. **Kl. A 2: (9)** 1. Hilger/Weißenborn, 2. Becker/Tewes, beide Escort; 3. Lang/Humpl, Fiat. **Kl. A 3 (13):** 1. Barkowski/Barkowski, 2. Quambusch/Haschke, 3. Dornwell/Heijen, alle VW. **Kl. A 4 (27):** 1. Schwarz/Drobe, Escort; 2. Stolte/Schwanncke, Opel; 3. Stier/Huter, Escort. **Kl. B 5 (13):** 1. Pritzkow/Mengis, Audi; 2. Scharfe/Wagner, Fiesta; 3. Bloch/Rausch, Mazda. **Kl. B 6 (6):** 1. Wagner/Bohn; 2. Kraatz/Turner, beide VW; 3. Wendel/Steinmüller, BMW. **Kl. B 7 (14):** 1. Trzaska/Algermissen; 2. Wachs/Dobberphuhl; 3. Jahn/Jaenicke, alle Opel. **Kl. B 8 (6):** 1. Meyer/Dumele; 2. Schultheis/Schmidt; 3. Möhring/Wode, alle BMW. **Kl. C 10 (1):** 1. Bunge/Schulz, BMW.

Int. Rallye Wolfsburg-Berlin Wieder Stier/Huter

Es gab Zeiten, da hoppelten rund 100 Rallyeautos über die Interzonenaubahn von Helmstedt nach Berlin. Stundenlange Wartezeiten und ermüdendes Langsamfahren, das waren die Kriterien dieser Rallye, der sportliche Wert bzw. die Güte der Rallye gerieten ins Hintertreffen, denn die Teilnehmer sprachen geharnischte Worte gegen die Rallye. Seit letztem Jahr ist das nun Gott sei Dank vorbei, und war es 1981 noch eine zweite Elbe-Rallye, so kann man jetzt sagen, Udo Schilder und seine Crew haben aus der Rallye Wolfsburg-Berlin ein sehens- und fahrendeswertes Stück Rallye geschaffen. Wenn man in diesem Jahr bei Läufen zum Norddeutschen Rallye-Pokal, die Wolfsburg war der 7. von zwölf Läufen, einen möglichen Gesamtsieger vorhersagen soll, fällt immer der Name Werner Stier. Der Meister von 1979 ist in einer derart beständigen Form, daß es den Konkurrenten eigentlich nur bei technischen Defekten Stiers möglich ist, selbst um den Gesamtsieg zu hoffen, und tech-

nische Defekte am Ford Escort gab's erst einmal in diesem Jahr. Noch gar nicht so richtig angekommen ist dagegen Wolfgang Nies, allerdings ist die Technik des Audi Quattro um einiges komplizierter als die eines Ford Escort. Kompliziert scheint auch die Technik des neuen Motors im VW Golf des amtierenden deutschen Rallyemeisters. Alfons Stock und Paul Schmuck kamen jedenfalls genau bis zur ersten Prüfung, ein Schaden an der Nockenwelle beendete die Rallye des Meisters bevor sie begann. Schade, denn die norddeutschen Rallyefahrer wurden so um die Möglichkeit des Vergleichs gebracht.

Der Kampf ums Gesamtklassement ist so denn auch schnell erzählt. Sieben Sonderprüfungen lang gab es einen Kampf zwischen Nies/Siems und Stier/Huter. Immer wenn die Escort-Fahrer mußten, legten sie einen Zahn zu, und bei Halbzeit lagen ganze sieben Sek. zwischen Nies und Stier. Das Duell wurde dann wieder einmal durch die Technik entschieden: ein Kolben im Quattro zerbröselte und Werner Stier/Ingo Huter fuhren die Rallye gemächlich nach Hause. Um den zweiten Rang gab es lange einen spannenden Kampf zwischen den Berlinern Reimann/Unnasch (Escort RS), Obermann/Teßmann (Kadett GTE) und den Wolfsburgern Kern/Wagner (VW Golf GTI). Hajo Rochlitz/Reinhard Stolzenberg zogen in ihrer Klasse wieder einsam ihre Kreise, mit dem kleinen Fiesta wurden sie Elfte im Gesamt!

DES

ERGEBNISSE

Stand Norddt. ADAC-Rallye-Pokal

1. Rochlitz/Stolzenberg, Göttingen, 6003 Pkt.; 2. Werner Stier, Lübeck, 5555 Pkt.; 3. Fibier/Schick, Hamburg, 5453 Pkt.; 4. Waßmann, Langenhagen, 5064 Pkt.; 5. Feigenspan, Burgdorf 4664 Pkt.

Gesamtergebnis Wolfsburg-Berlin

1. Stier/Huter, Lübeck, Escort RS, 6851 Pkt.; 2. Obermann/Teßmann, Berlin, Kadett GTE, 3,20 Min.; 3. Kern/Wagner, Wolfsburg, VW Golf GTI 5,48 Min.; 4. Reimann/Unnasch, Berlin, Escort RS, 5,52 Min.; 5. Scheck/Wittkowski, Wittingen, VW Golf GTI 6,42 Min.

XX. ADAC-Cheruskerfahrt Sieg für Rumpfkeil

89 Rallyeteams aus fünf Gaumeisterschaftsregionen trafen sich zur zwanzigsten Cheruskerfahrt im Sennelager bei Bielefeld. Rund 250 WP-Kilometer versprochen bei leicht wechselhaftem Wetter den „Senne-Freunden“ einen wahren Leckerbissen. Jedoch verging manch einem auf den teilweise recht ausgefahrenen Rallyepfaden das Lachen, da sich die Senne einige Wochen nach der Westfalen-Lippe-Fahrt noch in ziemlich brutalem Zustand zeigte, denn nur 49 Teams sahen das Ziel.

WP 1, mit teilweise schönem Schotteranteil, zwei zuschauerfreundlichen Sprungkuppen und einer Länge von fast 13 Kilometern, sah Topfavorit Gustel Bruschi auf Hella-Ascona und Lokalmatador H.-M. Oldenbürger vorne. In Sekundenabstand folgte Peter Rumpfkeil mit seinem starken Ascona 400. Auf WP 2, einem 30 km langen Rundkurs mit hohem Asphaltanteil und einem kurzen, aber entscheidenden Schotterstück, lag Rumpfkeil vor Bruschi. Die WP 3, ein reiner 30 km langer Asphalt-Rundkurs, war von den Jahren zuvor schon bekannt. Die sportliche Seite entschied wieder Bruschi, diesmal vor Fortkort mit Gr. B-Ascona und Gösling mit dem schnellen Golf. WP 4, mit 35 km der längste Rundkurs der Rallye und bei 90% sehr schnellem Asphaltanteil nicht ungefährlich, bedeutete für Leader Gustel Bruschi wegen Kupplungsschaden das frühere Ende. Rumpfkeil/Aulbert fuhren Bestzeit und lagen damit nach der ersten Schleife in Führung.

Die zweite Schleife war identisch mit der ersten. Rumpfkeil fuhr zwei weitere Bestzeiten und lag zur Zwangspause in Front. Dahinter Nitsch, der mit einer Bestzeit seinen zweiten Platz festigte. Dritter war Gösling vor Fortkort, Krämer und Fölling. Herbert Schmitz hatte mit seinem Mich-Ascona auf dem Asphalt-Rundkurs „falsch gewacht“ und mußte bei strömendem Regen mit Slicks fahren. Damit war ein vorderer Gesamtplatz nicht mehr möglich, und Schmitz/Schmitz mußten sich mit einem neunten Gesamtrang zufriedengeben.