

## Nürburgring: 1. Lauf Formel Ford Euro 2000 Übermacht

Ebenfalls der erste Wertungslauf zur Golden Lion Trophy wurde im Rahmen der Rennsportmeisterschaft ausgefahren. Dieses Jahr kommen nur Piloten der Formel Ford 2000 in Genuß von Meisterschaftspunkten und Preisgeld. Die einzigen beiden deutschen Fahrer, Bernd Töpfer auf einem Reynard und Heribert Mitsching auf einem Berkenkamp-Royale, welcher damit sein Debüt im Formel-Rennsport gab, wurden von einer Übermacht von holländischen Routiniers erdrückt. Der Trainingsleader, Hans Volker, wurde schon beim Start von seinem Landsmann Ron Kluit richtiggehend überfliegen und verpaßte den Anschluß. Obwohl Kluit nicht zu forcieren brauchte, versuchte er seinen eigenen Rundenrekord aus dem Vorjahr zu unterbieten, was ihm einen Dreher und den Führungsverlust einbrachte. Ohne große Schwierigkeiten konnte sich hiernach Maarten Henneman die Führung holen und bis ins Ziel behaupten. Einen schlechten Tag erwischte Heribert Mitsching: Nach einem mißglückten Start machte sich sein Magen bemerkbar, welchem wohl das üppige Eifeler Essen nicht bekommen war; Er mußte sich in seinen Helm erbrechen.

Man darf gespannt sein, ob es beim nächsten Wertungslauf den beiden ex-Formel 3-Fahrern Herbert Bürgmayr und Walter Lechner gelingt, erfolgreiche Revanche an den Benelux-Piloten zu üben. Für beide Golden Lion Trophy-Kämpen waren die Fahrzeuge leider noch nicht einsatzfähig. **Wolfgang Monsehr**

**Meisterschaftsstand (nach dem 1. Lauf):** 1. Maarten Henneman, NL 20 Punkte; 2. Fred Krab, NL 15 Punkte; 3. Huub Vermeulen, NL 12 Punkte; 4. Hans Volker, NL 10 Punkte; 5. Jacques Cleutjens, NL 8 Punkte; 6. Ron Kluit, NL 6 Punkte; 7. Paul Jackson, GB 4 Punkte; 8. Basil Mann, SA 3 Punkte (fährt mit holl. Lizenz); 9. Jim Vermeulen, NL 2 Punkte; 10. Henry Vollenberg, NL 1 Punkt.



Radau/Tiedemann zählen zum erfolgversprechenden Nachwuchs im norddeutschen Raum

## Rallye

### Harz-Heide-Fahrt '80 Rechnung ohne Wetterfrösche

Rethem kristallisiert sich immer mehr zur Hauptstadt des rallyefahrenden Norddeutschlands heraus. So verwundert es kaum, daß über 130 Nennungen zur Harz-Heide-Fahrt des ADAC Niedersachsen erschienen, obwohl es „nur“ um die Gaumeisterschaft Niedersachsens und um den 3. Lauf des Norddt. ADAC-

Rallye-Pokals 1980 ging. Eine Überraschung hatten die Organisatoren dann auch gleich für die Teilnehmer parat: Schnee und Eis! Einigen war das wohl zu heiß (bzw. zu kalt), und sie ließen ihr Fahrzeug gleich auf dem Hänger und sahen lieber zu?! Sie hatten aber die Rechnung ohne den Wirt gemacht, denn als die ersten drei Teams unterwegs waren, änderte sich das Bild, und jeder konnte wie geplant die Schotter-racing herausholen.

Haushofer Favorit war erneut Rolf Petersen, der seine 240 PS des Escort-BDA wohl einzusetzen weiß. Um die Plätze sollten sich dann die Grp. 1- oder Grp. 2-Teams streiten, wobei man den Schnoor/Fehland, Holmer/Kücken (Escort) und Böhl/Gerstenkorn größere Chancen einräumte, die Plätze zu belegen, als den Serientretern Brusch/Schaller (Kadett), Ni-

# stoppen mit **hanhart**

Für absolut exakte Zeitmessung ist nicht die Frage »Elektronik« oder »Mechanik« entscheidend. Was zählt, ist die Funktions-Garantie und der Kundendienst, wie sie nur der Stoppuhren-Spezialist HANHART bietet. Wer nur hin und wieder Zeiten stoppen will, wird der mechanischen Stoppuhr den Vorzug geben; nur aufziehen – fertig. Wer permanent die Zeit erfassen muß, wird die elektronische Stoppuhr mit Digitalab-lesung wählen.

HANHART-Stoppuhren – weltweit Vorbild in Technik und Stil. Überall im Uhren- und Sportfachhandel.

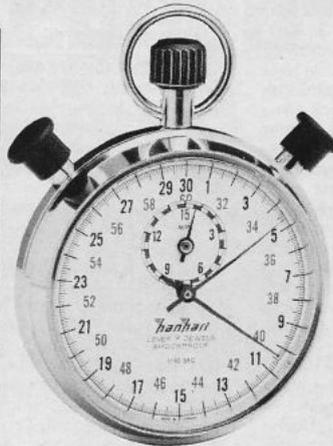


Adolf Hanhart, Uhrenfabrik  
7730 Villingen-Schwenningen  
Tel. 07720/35061, Telex 0794520



### Für permanenten Einsatz: Elceda 3

Quartzgesteuerte, LCD-Universal-Stoppuhr. 1/100 Sek. Einteilung, Anzeige: 59 Min., 59.99 Sek., Start/Stop-, Addition-, Zwischen- und Einzelzeitmessungen. Div. Programme und Speicher.



### Für periodischen Einsatz: Doppelstopper

1/10 Sek. Einteilung, 15 Min. Anzeigzeit für Zwischenzeitmessungen. Höchste Genauigkeit. Stoß-, staub- und wassergeschützt, diamantpoliertes Metallgehäuse.



### Für den Hobbysportler: Jogging

Spezielskala zur Tempokontrolle der Wander- bzw. Laufstrecke (Kilometerleistung pro Stunde). 1/10 Sek. Einteilung und 5 Min. Anzeigzeit für allgemeine Zeitnahmen.

Wolke/Liske (Suhr Escort) und Venzke/Haase (Hinrichsen-Escort). Wohl organisiert, der Zeitplan wurde minutiös eingehalten, ging die Harz-Heide über die Bühne. Wie erwartet, gewannen Petersen/Bockelmann. Zweite wurden Bruschi/Schaller, die damit erste Anwärter auf den Norddeutschen Titel sind, obwohl sie sich heftiger Attacken Venzke/Haases zu erwehren hatten und nur knapp vor den Lübeckern die Klasse gewannen. Die Wirth-Mannen haben sich ein neues Talent geholt: Egon Radau/Rolf Tiedemann (Escort RS) aus Stade. Sie wurden überraschend Vierte im Gesamt, klar vor so renommierten Teams wie Holmer/Kücken und Schnoor/Fehland. Allerdings hatte Hannes Schnoor „nur“ seinen 180 PS-Vergasermotor dabei. Um bei den Newcomern zu bleiben, da gewannen Ehrig/Thies (Golf GTI) die Sententourenwagen bis 1600 ccm, und bei den kleinen bis 1300 zeigten die Brüder Weymann mit ihrem Kadett ihr großes Talent. Noch nicht zurecht kamen Böhls/Gerstenkorn mit ihrem Ex-Werks-Audi, allerdings scheint es nur eine Frage der Zeit zu sein, wann Gerhard Böhls das wunderschöne Auto im Griff haben wird.

Da Nikola/Liske mit Nockenwellenbruch, Brauer/Engel (Golf GTI) mit Halbwellenbruch ausfielen, Holm/Spur (Toyota) nur Dritte in ihrer Klasse wurden, scheint sich der Kampf um den Titel im Moment beim Duell Petersen/Bockelmann gegen Bruschi/Schaller zu entscheiden. Allerdings, die Saison ist noch sehr lang.

DES



Böhls/Gerstenkorn auf Ex-Werks-Audi 80

Foto: Lothar Fabnacht

## 2. AvD/EMSC-Rallye Rheinpfalz Altenheimer in Hochform

Im Nachhinein, unverständlicherweise ohne Prädikat zu irgendeiner regionalen Meisterschaft, hatte der Motorsportclub Mainz-Ebersheim zu seiner 2. AvD-EMSC-Rheinpfalz-Rallye aufgerufen, und ganze 28 Teams fanden den Weg nach Mainz. Bei einer Gesamtlänge von über 300 Kilometern mit 13 Wertungsprüfungen wurde den Teilnehmern dann auch allerhand geboten. Neben dem Deutschen Rallyemeister von 1975, Rainer Altenheimer mit Co Walter Henneken, auf einem Porsche Carrera, hatte auch der mehrmalige Tour d'Europe-Teilnehmer Horst Honrath mit Co Dieter Karthaus und einem heißen VW Scirocco den Weg nach Mainz gefunden. Die überwiegend schwierigen Prüfungen wurden fast alle eine sichere Beute für Rainer Altenheimer, zumal Horst Honrath seinen Scirocco relativ bald mit einem technischen Defekt abstellen mußte. Respektables zeigte auch Heiner Rohrwick mit Co Arno Aderhold auf einem Toyota Celica GT, Rang zwei im Gesamtklassament war der Lohn für seinen Einsatz.

Von den Prüfungen gefielen besonders die beiden dreimal zu fahrenden Rundkurse bei Ebersheim und Schwabenheim, bedauerlich allerdings die Unvernunft der meisten Teilnehmer, die immense Flurschäden anrichteten, das kann nicht im Sinne unseres Rallyesports sein! Die Krönung aller Prüfungen war aber zweifellos das Autocrossgelände am Teufelsrutsch bei Alzey. Hier konnte man sich so richtig austoben, und die fünf Runden waren vielen zu wenig. Für Überraschung sorgte schließlich noch einmal die Siegerehrung. Was da an Preisen vergeben wurde, hätte auch die doppelte Starterzahl zufriedengestellt. Böse Zungen behaupteten, Rainer Altenheimer hätte einen extra Bus zum Abtransport für seine Preise benötigt. Man darf im Sinne des Veranstalters nur hoffen, daß diese Fahrt 1981 ein Prädikat bekommt, denn mit 28 Teilnehmern ist ein solcher Aufwand, wie er hier geboten wurde, einfach unrentabel.

Klaus Berg

## 1. ADAC-Ostalb-Rallye Erstlings-Probleme

Den Auftakt zur württembergischen Rallyemeisterschaft bildete in diesem Jahr die 1. ADAC-Ostalb-Rallye des MSC Aalen, der erste von insgesamt neun Läufen in diesem Jahr.

46 Teams fanden sich bei kühlem Wetter am Startplatz im Greut in Aalen ein. Nach der peniblen technischen Abnahme gingen mit Start-Nr. 1 die amtierenden württembergischen Meister Eberhard/Mühlberger mit ihrem Gruppe 1-Golf auf die Strecke, gefolgt von weiteren Favoriten wie Glasbrenner/Urban, Höhling/Berg, Holub/Smuda und Zentler/Hercher.

Walter Smolej eröffnete im Vorauswagen die WP 1. Diese Sonderprüfung war eine leider etwas zu kurz geratene, dafür aber kurvenreiche Asphaltstrecke, die das Team Eberhard/Mühlberger mit Bestzeit zurücklegte. Die nächsten beiden Wertungsprüfungen mußten leider neutralisiert werden, da die vom Roten Kreuz zugesagten Ärzte nicht anwesend waren. Dafür wurden die Fahrer bei der anschließenden WP 4 mit 5 Kilometer herrlichem Schotter entschädigt. Hier langte Peter Holub mit dem Gruppe 2-Ascona unter dem Beifall der zahlreichen Zuschauer kräftig hin und verwies Glasbrenner, ebenfalls auf Ascona, auf den zweiten Rang.

Als WP 5 war wiederum WP 1 zu fahren, dieses Mal jedoch in Gegenrichtung. Danach ging für manche Teilnehmer die Rallye erst richtig los, denn es stand ein Schotter-Rundkurs auf dem Truppenübungsplatz Ellwangen auf dem Programm. Glücklicherweise wehte ein starker Wind, da sonst der aufgewirbelte Staub zu einem echten Problem geworden wäre.

Ein ganz besonderes Spektakel für Aktive und Zuschauer war der Rundkurs in Elchingen. Hier waren acht Runden zu absolvieren, in denen Ihle/Schwaab auf einem Gruppe 1-Audi 50 durch die viertbeste Gesamtzeit aufhorchen ließen. Die PS-starken Fahrzeuge waren bei den nächsten zwei Asphaltprüfungen klar im Vorteil. Als vorletzte Wertungsprüfung mußte ein Schotter-Rundkurs bei Haisterhofen viermal umrundet werden. Die erwartete Entscheidung fiel jedoch erst bei der abschließenden Prüfung auf dem Flugplatz Elchingen, wo sich der zuletzt immer stärker fahrende Peter Zentler mit Beifahrer Hercher auf seinem Gruppe 1-Escort endgültig den Gesamtsieg vor Glasbrenner/Urban sichern konnte.

Für eine Erstlingsveranstaltung hielten sich die aufgetretenen Mängel im Rahmen. Bei der Siegerehrung versprach der Veranstalter für das nächste Jahr einen reibungslosen Ablauf.

BBW

### ERGEBNISSE

**Klasse A2:** 1. Ihle/Schwaab, Audi 50; **Klasse A3:** Jennewein/Walter, Opel Kadett D; **Klasse A4:** 1. Eberhard/Mühlberger, VW Golf; **Klasse A5:** 1. Zentler/Hercher, Ford Escort; **Klasse B9:** 1. Ruppert/Marcol, Mazda 323; **Klasse B10:** 1. Rollbühler/Kunzendorf, Audi 80; **Klasse B11:** 1. Glasbrenner/Urban, Opel Ascona.

## 1. ADAC-Rallye Hinterland Gelungener Einstand

Die Ausschreibung der „Hinterland“ las sich schon recht verheißungsvoll: 173 WP-Kilometer in den (überragend reichlich vorhandenen) Wäldern des Landkreises Marburg-Biedenkopf, dem sogenannten hessischen Hinterland. Mit eingehendem Trainingsverbot, zu dessen Überwachung den Rallyemachern Klaus Lixfeld und Wolfgang Drobe ihre guten Kontakte zu den Forstverwaltungen sehr dienlich waren, einer Einführungsrunde und einem exakten Gebetbuch vom ONS-Pokalsieger Drobe wollte man nicht nur den Heim-Askaris eine Chance geben.

So traten denn auch 98 Starter an, um die 12 schönen und sehr anspruchsvollen Sonderprüfungen unter die Räder zu nehmen. Wie gesagt: Die Strecken waren zwar keineswegs materialmordend, daß jedoch hohe Ansprüche an die Fahrer gestellt wurden, beweist wohl die Zahl von 33 Autos, die zum größten Teil etwas abseits von der Idealinie in besagten Wäldern einen unfreiwilligen Parkplatz fanden.

Die prominentesten Pechvögel des Tages waren ohne Zweifel Udo Schwarz/Karl-Ernst Ufer. Sie stellten den KWS-Escort nach WP 8 und somit acht Bestzeiten mit defekter Hinterachse ab. Jetzt war der Weg

frei für Erich Uhl/Manfred Möll. „Bäcker Uhl“ trieb den Vergölst-Escort mit 47 Sekunden Vorsprung vor den kräftig drängenden Kadett-Fahrern Walter Lehmann/Gerhard Krause zum Gesamtsieg. Auch auf dem dritten Rang platzierte sich mit Rainer Gombert/Hans-Otto Seitz (VW Golf) ein beherztes Gruppe 1-Team. Erst an vierter Stelle liefen als Sieger der Gruppe 2 Günter Leibrock/Günter Miether ein. Bemerkenswert war auch die Leistung von Ulrich Keil/Ulrich Weidauer (Vergölst-Escort 1300, Gr. 2): Mit dem Ex-Kromm Auto gewannen sie trotz Stempelfehlers und eines Ausflugs in der WP 2 klar ihre Klasse.

Im Ziellokal war man sich einig: Strecken und Organisation waren Spitze – eine gute Grundlage für die II. Hinterland '81.

Reiner Matthes

### ERGEBNISSE

**Gruppe 1 bis 1150 ccm:** 1. Schäfer/Gronewald, Audi, 2. Schneider/Klingelhöfer, Audi, 3. Schneider/Opitz, Audi; **bis 1300:** 1. Diegel/Weiß, Escort, 2. Groos/Nowotny, Kadett, 3. Lütz/Metzger, Escort; **bis 1600:** 1. Gombert/Seitz, Golf, 2. Uhl/Bellof, Escort, 3. Thiel/Biebl, Golf; **bis 2000:** 1. Uhl/Möll, Escort, 2. Lehmann/Krause, Kadett, 3. Kurz/Rausch, Escort; **über 2000:** 1. Schminke/Kiepe, Mercedes, 2. Knauf/Lieb, Mazda; **Gruppe 2, 3, 4 bis 1300 ccm:** 1. Keil/Weidauer, Escort, 2. Martin/Schorlemer, Mazda, 3. Kleemann/Klemann, Audi; **bis 1600:** 1. Kipple/Lorenz, Sunbeam, 2. Wendel/Steinmüller, BMW, 3. Bramm/Daub, Datsun; **bis 2000:** 1. Leibrock/Miether, BMW, 2. Aachenbach/Leinweber, Ascona, 3. Möller/Möller, BMW; **Kadett Cup-Klasse:** 1. Karczewski/Matthes, 2. Reinkober/Lindner.

## 11. Int. ADAC-Schinderhannes-Rallye Simmern Kompakt-Programm

Ausgesprochen Fahrer-, Service- und Zuschauerfreundlich zeigte sich die Schinderhannes-Rallye. Drei Rundkurse sowie eine Sprintprüfung (ca. 100 km) bei einer Gesamtstreckenlänge von nahezu 300 Kilometern, im Nahbereich des Heimatortes des Hunsrück-Auto-Club Simmern, brachten die Entscheidung. Alle Prüfungen standen nach einer Einführungsrunde zweimal auf dem Programm.

Kernstück der Kompaktrallye war die erste Sonderprüfung. Der zugleich längste Rundkurs brachte eine gewisse Vorentscheidung. Honrath/Gülich ebneten bereits hier den Weg für die späteren Klassenbesten Rohrwick/Reuter (Toyota). Die beiden Bingenener umrundeten anstatt drei-, viermal den Kurs. Schwierigkeiten mit der Rudentabelle hatten auch Uhl/Möll.

Für den „rasenden“ Polizisten Kohl mit Co Prüfer verließ der Saisonauftakt ebenfalls negativ. Eine defekte Benzinleitung bescherte das frühzeitige Aus. Pech auch für die Equipe Sauter/Weise. Nachdem die Alfa-Leute sehr lange in der ersten WP waren, lieferten sie sich bis zur vorletzten Sprintetappe einen heißen Fight mit den Mitstreitern und späteren Klassensiegern Koch/Rawer (Escort). Die Sekundenhatz fand in einer schnellen Bergabpassage ein frühzeitiges Ende, als Sauter den Alfasud von der Bahn warf. Die Geschichte der Rallye schrieb ONS-Pokalgewinner Udo Schwarz, assistiert von Wolfgang Drobe. Obwohl es bei den ersten beiden Rundkursen nicht hingehauen hatte, konnte das KWS-Team einen überaus verdienten Tagessieg herausfahren. In der Gesamtdimension lagen Schwarz/Drobe mit fünf erreichten Bestzeiten 20 Sekunden vor den Zweitplatzierten, dem Kadett-Team Eckes/Eckes.

Noellner/Daun

### ERGEBNISSE

**Klasse 1:** 1. Langmann/Tilgner (Audi), 2. Henn/Wegener (Autobianchi), 3. Wax/Bonner (Fiat); **Klasse 2:** 1. John/Wagner (Honda), 2. Weimer/Kowalski (Kadett), 3. Winnen/Spangenberg (Kadett); **Klasse 3:** 1. Michel/Acht, 2. Gombert/Seitz (beide Golf GTI), 3. Kreuz/Kirberg (Toyota); **Klasse 4:** 1. Zindel/Feltz (Escort), 2. Beudier/Neusius (Kadett), 3. Gisch/Brocker (Escort); **Klasse 5:** 1. Schminke/Kiepe (Mercedes), 2. Rienhardt/Götz (Volvo); **Klasse 7:** 1. Koch/Rawer, 2. Heinz/Heinz (alle Escort), 3. Heider/Ferner (Honda); **Klasse 8:** 1. Rohrwick/Reuter (Toyota), 2. Timmers/Kleinwächter (BMW), 3. Noellner/Fries (R 5-Alpine); **Klasse 9:** 1. Schwarz/Drobe (Escort), 2. Ecken/Ecken (Kadett), 3. Barth/Barth (Ascona).