

Alles zu seiner Zeit

Streitereien um einen Zeit-Fehler des Siegerteams bei der „Sachs-Winterrallye“.

Applaus, Sekt und Händeschütteln für das Ford Escort-Team Reinhard Hainbach/Peter Linzen im bayerischen Schweinfurt nach harten 1200 Rallye-Kilometern. Aber trotz ihres freundlichen Lächelns in die Fernseh-Kameras war die Stimmung der beiden nicht gerade überschwänglich.

Drohend schwebte über den Siegern des ersten Meisterschaftslaufes im deutschen Rallye-Championat 1978 eine zehnmündige Zeitstrafe: Beifahrer Linzen hatte an einer Kontrollstelle zu früh gestempelt.

Im offiziellen Ergebnis sahen sich die gefeierten Sieger dann auch vom ersten auf den dritten Rang verdrängt. Der 33jährige Linzen wäre aber kein gewiefter Co-Pilot, wenn er sich dadurch bereits geschlagen gegeben hätte. Er versuchte vielmehr, seinen Stempel-Fehler im Kampf mit den für die Rallye verantwortlichen Sportkommissaren wieder wettzumachen.

„Ich habe den Herren meine Argumente vorgetragen, sie zogen sich zur Beratung zurück und mußten mir schließlich recht geben“, erklärte der wortgewandte Beifahrer, der sein Geld als Porsche-Verkäufer verdient.

„Wir haben Glück. Kurze Zeit nach meinem Fehler behinderten wartende Rallye-Autos an dieser Zeitkontrolle den Verkehr, und die Fahrtleitung erlaubte den Teilnehmern die vorzeitige Weiterfahrt“, strahlte der siegreiche Linzen, „auch im Rallyesport gelten demokratische Richtlinien. Nach dem

Motto ‚gleiches Recht für alle‘ wurden wir begnadigt.“

Während des leidigen Gerangels um Sieg oder Niederlage, das im deutschen Rallyesport schon häufig die letzte „Sonderprüfung“ einer Veranstaltung darstellte, saß der Hauptakteur der Sachs-Winterrallye, der 30-jährige Walter Röhl, längst zu Hause im heimatischen Regensburg.

Für den Fiat-Automobilkonzern bestreitet der blonde Bayer neben der Rallye-Weltmeisterschaft auch das

deutsche Championat. Bei WM-Läufen chauffiert er einen Fiat 131 Abarth, bei heimatischen Einsätzen einen 270 PS starken Lancia Stratos.

„Der Stratos ist ziemlich nervös, und ich muß mich erst an dieses Auto gewöhnen“, gab sich Dauer-Pessimist Röhl zurückhaltend wie immer, ehe er seine zwei Meter lange Gestalt ins enge Stratos-Cockpit zwängte. Für Fiat-Lancia-Einsatzleiter Ninni Russo bestanden freilich keine Zweifel an der Klasse seines deutschen

Schützlings: „Für mich ist Röhl der beste Rallyefahrer der Welt“, urteilte der 37-jährige Italiener, der selbst jahrelang mit namhaften Piloten als Beifahrer im Rallyeauto saß.

Als der Rallyetroß zur Zwangspause die Autobahnraststätte Kirchheim in der Nähe von Kassel erreichte, lag der Regensburger vor Reinhard Hainbach mit dem 240 PS starken Ford Escort klar in Führung. „Ich fahre nicht voll. Erstens trau' ich mich nicht, zweitens brauch' ich es nicht“, versuchte das



Sieger mit Hindernissen: Hainbach (oben links, sitzend) und sein Copilot Linzen (daneben) konnten ihren Escort (oben) nur mittels Protest auf Platz eins hieven. Das As der Rallye: Walter Röhl im Werks-Stratos (links). Die Gegner aus dem Lager der Serien-Tourenwagen: Bohné/Diekmann (rechts oben) besiegten Warmbold/Menne (rechts unten).

Rallye-As seinen Drei-Minuten-Vorsprung auf dem „un-geübten Mobil“ zu erklären.

Der Konkurrenz war bereits vor dem Start klar, daß die Paarung Röhrli-Stratos nur durch unplanmäßige Defekte an dem italienischen Rallye-Bomber zu schlagen sein würde. „Wir versuchen nur, unseren zweiten Platz zu halten, mehr ist für uns nicht drin“, meinte Reinhard Hainbach, der dem Regensburger mit beträchtlichem Abstand im Klassement folgte. Der Rest des Feldes kämpf-

te entweder mit technischen Problemen, mit sich selbst oder war einfach von der Leistung her unterlegen.

So auch Harald Demuth: Der in Köln lebende Bayer, verantwortlicher Mann der Toyota-Sportbetreuung, hatte sich beim Reparieren des Scheibenwischers den Zeigefinger im Antriebs-Gestänge gebrochen. Fortan war der Driftkünstler mit der von Tuner Postert präparierten 180 PS-Celica der schnellste „Einhandsegler“ im Feld, quälte sich mit Schmerzen auf Rang fünf,

„wimmerte fürchterlich vor sich hin“ (Beifahrer Arwed Fischer), kam, da er nur eine Hand zum Lenken hatte, einige Male von der Strecke ab, um dann auf der letzten Sonderprüfung endgültig auszufallen.

Als sich die Menschenmassen am Ziel bereits verlaufen hatten, kam schließlich das geschlagene Bayern-Team, dem sicherlich der Preis für die beste kämpferische Leistung gebührt hätte, im Schlepp eines Toyota-Geländewagens an. Der Gaszug der Celica war gerissen, verzweifelt hatte der gehandicapte Demuth noch versucht, mit Hilfe eines Schnürsenkels den Schaden zu beheben, jedoch ohne Erfolg.

Hainbachs Ford-Markenkollege Dieter Günther kam zwar ins Ziel, seine Beifahrerin Jutta Fellbaum verzählte sich aber auf dem Parcours des Truppenübungsplatzes in Wildflecken, den das Escort-Team fünf- anstatt viermal umseelte. Der Fehler kostete Günther zwei Plätze: Ohne die Ehrenrunde wäre er Zweiter gewesen.

Die interessanteste Bereicherung des Starterfeldes präsentierte der immer sportlicher werdende VW-Konzern mit einem VW Golf GTI und einem Audi 80 GT/E, beide mit 160 PS Leistung. Die Rallyeautos sind alte Bekannte: Während Joachim Kleint mit dem damals noch in Gruppe 1-Version vorbereiteten Golf bereits während der letztjährigen Rallye-Saison durch seine spektakuläre Fahrweise für Aufsehen sorgte, handelt es sich bei dem Audi 80 um den

Werkswagen, der im letzten Jahr bei Rundstreckenrennen eingesetzt wurde. Audi-Sportchef Jürgen Stockmar: „Das ist aber erst der Anfang, wir werden drei neue Rallye-Autos aufbauen.“

„Wir haben zu wenig Kraft; wenn die Strecken abtrocknen, können wir nur noch hinterhergondeln“, klagte Golf-Reiter Kleint, droch den Kleinwagen dennoch auf Platz drei, bis er, durch einen losen Auspuff und einen platten Reifen gehandicappt, zurückfiel. Davon pro-

Gesamtklassement

1. Hainbach/Linzen, Ford Escort, 11 561 Punkte;
2. Bohne/Diekmann, Ford Escort, 12 041;
3. Warmbold/Menne, Opel Kadett GT/E, 12 135;
4. Günther/Fellbaum, Ford Escort, 12 198;
5. Knollmann/Hopfe, Audi 80, 12 327;
6. Hansen / Christiansen, Opel Kadett GT/E, 12 388;
7. Kleint/Hänsch, VW Golf GTI 12 354;
8. Kristiansen/Petersen, Opel Kadett GT/E, 12 420;
9. Hermann/Schwägerl, VW Golf GTI, 12 454;
10. Kromm/Inhester, Ford Escort, 12 659.

fitierte die Konkurrenz aus dem Audi-Lager: Joachim Knollmann steuerte den Ingolstädter Rallye-Debutanten zum Klassensieg.

Die Haupttat beim Rallye-Saisonauftritt veranstalteten aber die Serien-Tourenwagen, die dank eines neuen Reglements 1978 potenter, aber auch teurer sind.

Diese Gruppe wird in der Meisterschaft getrennt gewertet, besitzt also genauso gute Chancen auf den Titelgewinn wie ein PS-gewaltiger Stratos oder Escort. ▷



Fotos: Wilhelm

Winterrallye

Opel wie Ford lassen ihre Interessen in der Deutschen Rallye-Meisterschaft von Turnern vertreten: Opel von Irmscher (Winnenden bei Stuttgart) und Ford von Suhr (Hamburg). Opel verpflichtete Achim Warmbold ins Cockpit des Kadett GT/E, während Ford auf den draufgängerischen Holger Bohne vertraut, der in den letzten Jahren mit verschiedenen Rallye-Gefährten für Aufsehen sorgte.

„Was Warmbold mit Cleverness und Routine erreicht, das bügelt Heißsporn Bohne mit dem Gasfuß aus“, so lautete die Meinung der Rallye-Experten vor dem Start. Im Kampf um die Sekunden verschob sich jedoch das Bild: Opel-Fahrer Warmbold steckte schon kurz nach dem Start im Schlamm, „weil ich eine andere Linie als die anderen fuhr“, und Bohne hatte das Sagen.

Auf den vereisten und tückischen Nachtprüfungen hetzte Warmbold den Kadett über Schlamm und Eis, handelte sich einen Dreher ein und konnte dann die verlorene Zeit auf den taktisch klug fahrenden Bohne nicht mehr wettmachen.

Auf Platz zwei und drei erreichten die beiden Kontrahenten das Ziel. Warmbold: „Mir fehlte die nötige Moral, und außerdem bin ich PS-stärkere Autos gewohnt.“ Sein Bezwingler Bohne: „Ich habe erst am Schluß forciert.“

Ins Ziel kam auch das Spitzenteam dieser Rallye, wurde dort aber disqualifiziert: Röhrli, der lässig das Feld kontrolliert hatte, war auf dem Truppenübungsplatz Hammelburg trotz „schoener Gangart“ ein Kugelgelenk am vorderen rechten Querlenker abgebrochen. Er hatte die Prüfung nicht be-



Pech für Kleint/Hänsch: zehn Minuten Zeitverlust



Pech für Röhrli/Geistdörfer: Disqualifikation nach Defekt



Glück für Knollmann/Hopfe: Klassensieg mit 160 Audi-PS

endet, wurde deshalb aus der Wertung genommen, ließ reparieren, gewann dann noch die letzten beiden Zeitfahrten und fuhr ins Ziel. Von 27 Etappen hatte Röhrli 18 für sich entschieden, Sieger Hainbach gewann nur sieben.

Sein schon sprichwörtliches Pech verfolgt den Bayern also weiter. Lancia-Teamchef Russo: „Röhrli ist nicht materialmordend gefahren, er ist an dem Bruch an der Vorderradaufhängung vollkommen unschuldig. Schuld daran war diese schlimme Sonderprüfung. So etwas kannten wir bislang nicht, und für halbmertertiefe Schlamm- und Steinpassagen ist der Stratos nicht gebaut.“

Auch für Röhrli hätte es sicherlich die Möglichkeit gegeben, durch einen Protest nachträglich zu gewinnen. Aber sowohl er („Ich fahre Rallyes, weil ich schnell autofahren will, nicht um hinterher zu streiten und zu diskutieren.“) als auch Ninni Russo („Wir denken niemals daran zu protestieren, egal was passiert, wir wollen fairen Sport und keinen Streit.“) machten diese Spekulationen rasch zunichte.

Ninni Russos Fazit über den ersten Fiat/Lancia-Einsatz in Deutschland: „Mir scheint, daß deutsche Rallyes recht amateurhaft aufgezogen werden. Immerhin sind wir ein Werksteam und betreiben einen immensen Aufwand, folglich sollten uns auch die Fahrtunterlagen rechtzeitig zur Verfügung gestellt werden, und wir müßten laufend die Resultate der einzelnen Sonderprüfungen erhalten, wie es an sich bei jeder Rallye der Welt üblich ist. Hier war die Organisation aber nicht gut, niemand wußte so richtig Bescheid. Hoffentlich wird das im Laufe der Saison besser.“

Bernd Ostmann