



Foto: Wagner

Die mit einem Volvo 142 „bewaffneten“ Schweden Björklund/Anheden zeigten der einheimischen Konkurrenz den röhrenden Auspuff.

Die 10. internationale Rallye Hanseatic – Auftakt zur norddeutschen Rallye-Meisterschaft – sah zwar nahezu alle bekannten Einheimischen am Start, konnte aber keine eindeutigen Erkenntnisse über mögliche Titelaspiranten bringen. Die Nordlichter mußten als Kulisse für eine Handvoll unbekümmerter Schweden herhalten. Die Skandinavier kamen, sahen Schnee – und siegten!

Mit drei Fahrzeugen war das South Swedish Rallye Team an die Elbe gekommen. Volvo, Kadett, Kadett. Der Star der Truppe ist von Beruf Maler, 30 Lenz jung, hört auf den klangvollen Namen Tom Willy Björklund, fährt seit sieben Jahren Rallies und gehört in seiner Heimat keineswegs zu den Spitzenfahrern.

Zusammen mit Beifahrer Ake Anheden und seinem infernalisches brüllenden Volvo 142 reicht es aber immer noch für eine erstklassige Show und eine Lektion an die Adresse der norddeutschen Lokalmatadoren. Diese hatten sich brav an das absolute Trainingsverbot gehalten. Infolge der perfekten Geheimniskrämerei des Veranstalters war also auch der Heimvorteil weitgehend ausgeschaltet, und die Schweden konnten ihre größere Schnee-Erfahrung wirkungsvoll in die Waagschale werfen.

Trio infernale

Schon auf dem Estering wird deutlich, was es heißt, wenn Schweden in ihrem Element sind. Vor ca. 300 erbärmlich frierenden Zuschauern prügelt Tom Willy seinen Volvo-LKW dermaßen durch die Gegend, daß keiner einen Pfifferling darauf wetten würde, daß dieser Verrückte nach 250 WP-Kilometern das Ziel sieht. Es wird aber auch deutlich, was rationelles Fahren auf Eis und Schnee bedeutet. Schnelle Passagen gehen absolut ohne zu lupfen im langen Drift. An den scharfen Ecken aber, da rollt der Panzer wie auf Schienen, um dann ohne zu schlenkern und ohne wild durchdrehende Räder, wie bei den Deutschen, optimal zu beschleunigen.

Ganz anders dagegen die beiden Kadett-Treiber aus Schweden. Sie fahren astreine Gruppe 1-Autos, an denen lediglich die Auspuffanlage geändert ist, und sie machen Querfahren zur Stilübung. Leidtragender dieser Orgie ist Gustl Bruschi, an dessen Stoßstange ständig einer der beiden Skandinavier knabbert. Erbarmungslos wird der Giffhorer mit seinem Gruppe 2-Kadett durch alle 14 Sonderprüfungen getetzt. Er startet immer als er-

ster des Trios, und er kann sich darauf verlassen, daß schon sehr bald einer der beiden Eisheiligen in seinem Rückspiegel auftaucht. Der Niedersachse ist schon vor Halbzeit der Rallye psychisch am Ende.

Vor dem Start zur Wertungsprüfung (WP) 5 gibt ihm Bo Göran Fredin den Rest, als er dem Gustl berichtet, er habe Probleme mit der Einspritzung, sonst ginge es noch ein wenig flotter. Bruschi schaut drein, als würde er gleich nach Hause fahren. Aber dann packt ihn wohl die kalte Wut. Er schnallt den Helm auf, wirft sich in die WP 5, als wäre er in Stockholm geboren – und nimmt dem Bo Göran 15 Sekunden ab. Dafür wird er von dem Dritten im Bunde – Stig Kristiansson – bis auf 30 Sekunden eingeholt! Es gibt scheinbar kein Mittel gegen diese Burschen.

In den acht Prüfungen bis zur Pause kann sich lediglich Averbek mit dem Carrera ein einziges Mal in die Bestzeitenliste eintragen. Alle anderen Richtzeiten markieren die Schweden! In den Reihen der Deutschen herrscht Mutlosigkeit. Martin Maas möchte am liebsten nach

Hause fahren. „Mein Motor geht erst bei 6400 Touren richtig los. Dann aber so schlagartig, daß ich die Kiste einfach nicht gerade halten kann! Es ist zum Heulen.“ Rolf Petersen empfindet ähnlich. Ständig mit einem Carrera gegen einen Volvo an Boden zu verlieren ist nicht förderlich für das Selbstbewußtsein eines Stars. Und dabei ist er der einzige, der sich vorläufig in die Phalanx des Trio infernale schieben kann.

Zwischenstand bei Halbzeit: 1. Björklund/Anheden, Volvo 142; 2. Fredin/Nilsson, Kadett GT/E – 122 Sekunden; 3. Petersen/Bokkelmann, Porsche 911SC – 140 Sek.; 4. Kristiansson/Hansen, Kadett GT/E – 156 Sek.; 5. Averbek/Weusthoff, Porsche 911SC – 243 Sek.; 6. Bruschi/Koldewei, Kadett GT/E – 270 Sek.; 7. Nikola/Fehland, Escort RS – 363 Sek.; 8. Venzke/Görtz, Escort RS – 435 Sek.; 9. Stier/Stolze, Escort RS – 453 Sek.; 10. Maas/Binias, BMW 2002 – 473 Sek.

Pünktlich zur Zwangspause bei Einbruch der Dunkelheit beginnt es erneut zu schneien. Die Schweden sind happy – die Deutschen aufgeregt und redselig. Da werden die tollsten Geschichten erzählt von Drehern am laufenden Band und Kraft, die nicht auf den Boden gebracht werden kann. In dem großen Rundkurs hat es eine Stelle ge-



Foto: Blaschke

Das Favoriten-Team Petersen/Bockelmann mußte sich hier mit dem dritten Rang zufriedengeben.



Kristiansson/Hansen belegten nur Platz vier.



Platz zwei in der Klasse für Venzke/Görtz.

geben, da geht es bergab und dann scharf nach rechts. „Wer hat sich dort eigentlich nicht gedreht?“ Es meldet sich keiner. Sogar die schwedischen Kadetten hat es hier verrissen. Nur der Björklund ist ohne Probleme vorbeigekommen – deshalb liegt er auch vorne, der Volvo.

Hier und da werkeln ein paar wackere Service-Männer an leicht verbogenen Geräten herum. Blaugefrorene Finger und eisige Füße – daran erkannte man in dieser Saunacht die Helfer. Da wird es zur Freude, wenn man mal richtig in einen heißen Motor fassen darf! Und dann geht es in die zweite Runde. Hin- aus in den Neuschnee!

Gustl Brusck hat sich eingewöhnt, kommt besser zurecht mit der ungewohnten Unterlage. Jetzt kann er einigermaßen mit den Schweden mithalten. Vielleicht macht auch die Dunkelheit die Skandinavier langsamer? Sie drosseln jedenfalls das Tempo. Aber immer noch sind sie schnell genug, den störenden Rolf Petersen zu verjagen. Vor der letzten Prüfung liegen alle drei Wagen des South Swedish Rallye Teams an der Spitze des Feldes. Aber auch Schweden machen Fehler. Tom Willy Björklund flüppt aus. Rundkurs, 3,3 Kilometer, dreimal zu umrunden. Jetzt will er noch mal richtig hinlangen

und den Deutschen zeigen, wer der Schneekönig dieser Nacht ist. Rechts-Links-Kombination im Anschluß an eine lange Gerade. Der Volvo kommt durch die Nacht geröhrt, stellt sich unheimlich früh quer, fliegt durch die Kombination, daß den friedenden Zaungästen ganz warm um die Füße wird. Man wartet auf die zweite Runde. Da kommt er wieder. Noch eine Spur schneller in die Rechts, und in der Links paßt gar nichts mehr! Willy kämpft einen heroischen Kampf mit dem Auto, schießt quer auf den Wald zu – und bringt das Auto irgendwie heil heraus aus der Kurve. Die letzte Runde wird dann gemütlich absolviert. Beifahrer Anhedon hat ein paar eindringliche Worte an seinen Herrn Fahrer gerichtet, und Willy reißt sich zusammen. Der Sieg ist gesichert!

Dem dreifachen Triumph der Schweden steht nur Stig Kristiansson im Wege. Er geht noch einmal voll zur Sache – zu voll. Zwei satte Dreher, danach vorsichtige Gangart und 50 Sekunden Verlust auf Petersen. Die Ehre der Deutschen ist gerettet. Platz drei für den Carrera.

Eine heiße Schlacht in kaltem Schnee ist geschlagen. Geschlagen sind vor allem die norddeutschen Spitzenfahrer, die nie eine Chance gegen den Tom Willy

Björklund hatten. „Bei trockenem Wetter hätte der Volvo alt ausgesehen!“ ... Worte eines zerschmetterten Favoriten, die uns trösten mögen. Und bei der Siegerehrung bedanken sich die Schweden für die gute Rallye und das schöne Wetter. Wir danken für eine gute Show und freuen uns auf die Hanseatric 1979, denn das Trio infernale kommt wieder. **Rolf Blaschke**

Ergebnisse

Klasse 1 bis 1000 ccm: 1. Fricke/Schlager, Audi 50, 9534 Sekunden; 2. Steiner/Schönemeier, Audi 50, 10081 Sek.; 3. Leschner/Sommer, A112, 10431 Sek.; **Klasse 2, 1300 ccm:** 1. Lehmann/Blume, Datsun 100A, 9620 Sek.; 2. Fibler/Heitmann, Toyota, 10163 Sek.; 3. Zickendraht/Emmelmann, Escort, 10368 Sek.; **Klasse 3, 1600 ccm:** 1. Nöbauer/von Vett, GTI, 9138 Sek.; 2. Weitz/Poerschke, GTI, 9335 Sek.; 3. Heller/Finck, GTI, 9506 Sek.; **Klasse 4:** 1. Nikola/Fehland, Escort RS, 8704 Sek.; 2. Venzke/Görtz, Escort RS, 8786 Sek.; 3. Stier/Stolze, Escort RS, 8846 Sek.; **Klasse 7+8, 1300/1600 ccm:** 1. Matschuk/Welter, R5, 9559 Sek.; 2. Reimann/Heinig, Toyota, 10237 Sek.; **Klasse 9:** 1. Björklund/Anhedon, Volvo 142, 8154 Sek.; 2. Fredin/Nilsson, Kadett GT/E, 8331 Sek.; 3. Kristiansson/Hansen, Kadett GT/E, 8436 Sek.; **Klasse 10:** 1. Petersen/Bockelmann, 911SC, 8385 Sek.; 2. Averbeck/Weusthoff, 911SC, 8552 Sek.; **Gesamt:** 1. Björklund/Anhedon – 8154 Sek.; 2. Fredin/Nilsson – 177 Sek.; 3. Petersen/Bockelmann – 231 Sek.; 4. Kristiansson/Hansen – 245 Sek.; 5. Brusck/Koldewei – 282 Sek.; 6. Averbeck/Weusthoff – 398 Sek.; 7. Nikola/Fehland – 550 Sek.; 8. Venzke/Görtz – 632 Sek.; 9. Maas/Binias – 678 Sek.; 10. Stier/Stolze – 692 Sek.

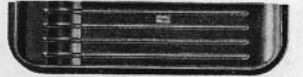
VON TÜR ZU TÜR MEHR PLATZ

Türablagen von KAMEI

Bisher ungenutzter Raum wird mit KAMEI-Türablagenschalen sinnvoll genutzt. Sie bieten mehr Ablageplatz für Straßenkarten, Autoatlas, Putzmittel usw. Alles liegt im Griff- und Blickbereich und ist schnell zur Hand. Die KAMEI-Türablagenschalen stören nicht beim Ein- und Aussteigen. Sie sind aus schwarzem, schlagfestem Kunststoff hergestellt und fügen sich unauffällig in das Gesamtbild ein. Einfache Befestigung.



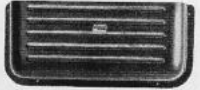
Türablageschale 530 mm, universell verwendbar



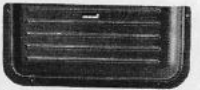
Türablageschale 530 mm, mit Getränkefach für Limonaden-Dose, universell verwendbar



Türablageschale 530 mm mit 10 W Stereo-Lautsprecher, universell verwendbar



Türablageschale 380 mm, 80 mm tief, besonders geeignet für „Erste Hilfe“-Verbandskasten, universell verwendbar



Türablageschale 380 mm, 50 mm tief, universell verwendbar

Im Fachhandel und überall dort, wo es Autozubehör gibt.

KAMEI
auto extras

Postfach 3580
6200 Wiesbaden
Telefon 061 21 / 37 20 41