

Winklige Abzweige,
lange Geraden, Meister Hainbach
war's egal. Er errang
seinen zweiten Saisonsieg.
Wenn auch erst
nach hartem Kampf
mit Warmbold



Winkelzüge

Die Wertungsprüfungen der Wolfsburg-Berlin muß ein volltrunkener Statiker gezeichnet haben. Start, 700 Meter voll geradeaus, 90 Grad rechts, 500 Meter geradeaus, 90 rechts und so weiter. Das Ganze als Rundkurs dreimal zu durchfahren. Mit wenigen Ausnahmen war das der Charakter der WPs, die den mehr als 230 Teilnehmern der Wolfsburg-Berlin geboten wurden. Dem Veranstalter ist da kaum ein Vorwurf zu machen – es wird eben immer schwieriger, geeignete Sonderprüfungsstrecken genehmigt zu bekommen. Allein 10000 Mark sollte bei einer Forstverwaltung für eine geplante WP hinterlegt werden. Der Veranstalter dankte höflich und nahm den Rotstift.

Insgesamt 21 Prüfungen, davon zwei in Berlin, gab es für Cracks und Hinterbänkler zu absolvieren. Am sehnlichsten wurde Holger Bohne mit dem Daimler erwartet. „Diesmal bleibt er in der Abnahme hängen“, konnte man von allen Seiten hören. Und mit Heinz Seegers war ja auch ein kompromißloser Mann unter den Technikern. Gelindest Erstaunen allerdings, als Bohne den Herren Kommissaren einen 450 SLC vor die Füße rollte. „Wir glauben, daß dieses Auto für

Fotos: Wolfgang Rampath



diese Art Rallye besser geeignet ist“, so der offizielle Tenor aus Kassel. In nur zwei Tagen war der Viereinhalbliter-Brummer im Hessischen nach dem Gruppe 1-Reglement für den Rallyeeinsatz vorbereitet worden. Die bei Daimler übliche Perfektion fehlte. Dennoch gab der für Vortrieb verantwortliche Graugußklotz vorn unter der Haube ein respektables Brummen

von sich. Ebenso wie Bohne drehte Ola Strömberg an einem ungewohnten Volant. Ersatzteilknappheit brachte ihn zuungunsten von Candy Knollman in den Gruppe 1-Saab.

Schon die erste Sonderprüfung, und da eine verteuftelt schnelle „Links“, bot optimalen Anschauungsunterricht über Können und Herz der Fahrer. Keine 50 Zentime-



Links: Eine Woche nach dem Erfolg bei der „Metz“ konnten Hainbach/Hohenadel auch in Berlin volle Punkte kassieren

Oben: Pech hatte Lokalmatador Gustl Bruschi. Ein massiver Baum bereitete dem Kadettstreiter das Ende der Rallye

ter vom Asphalt entfernt ragten 80- bis 100jährige Buchen aus dem Boden. Wie ein Crash da aussieht, demonstrierte erst mal der WP-Leiter, der seinen privaten BMW beim Streckefreimachen ziemlich eliminierte. Im weiteren Verlauf dieser Prüfung sorgte dann eine fürchterliche Staubentwicklung für Aufregung. Viele Fahrer muß-

FORTSETZUNG SEITE 22



Links: Walter Smolej kam trotz diverser Probleme diesmal ins Ziel nach Berlin. Unten: Alfons Stock war auch hier wieder nicht zu schlagen. Ganz unten: Achim Warmbold wurde trotz mangelnder Motorleistung knapp geschlagen zweiter

ten in der Prüfung regelrecht anhalten, da sie die Orientierung verloren hatten.

Für Ola Strömberg kam hier bereits das Aus: Zwei Wasserstopfen hatten sich aus dem Motor verflüchtigt und führten zu dessen Exitus. Für Bruschi und seinen Rallye-Kadett kündigte sich ebenfalls das Ende an, als er seitlich gegen einen der Bäume knallte, immerhin aber noch bis zur WP 3 weiterfahren konnte.

Bis zur ersten kurzen Zwangspause in Gifhorn hatte sich eine Spitzengruppe aus fünf Fahrern gebildet, die von Hainbach angeführt wurde. Am dichtesten waren ihm Achim Warmbold und der Haider Sepp auf den Fersen. Bis zur nächsten Neutralisation in Wolfsburg hatte sich nichts wesentliches daran geändert. Demuth war mit Kupplungsschaden ausgefallen, und am zweiten Audi hatte Smolej Sorgen mit der Kraftübertragung. Auch Werner/Blume waren nicht mehr dabei. Die Kupplung des Fiesta war von Anfang an nicht ganz astrein gewesen. Holger Bohne hatte sein 32-Zentner-Gerät inzwischen auf den dritten Platz bewegt. Der Haider Sepp hatte sich im Contidrom eine Maxzeit gefangen, weil er leider eine Runde zu wenig gefahren war.



Winkelzüge



Nach dem Restart in Wolfsburg bewegte sich der Rallye-Troß im 100-Kilometer-Tempo über die Transit-Autobahn von Helmstedt in Richtung Berlin. Man tat gut daran, sich an die 100 zu halten – die DDR-Polizei hatte anscheinend alle Radarwagen ihrer Republik an der Transitstrecke zusammengezogen. Trotzdem hatten es einige Teams sehr eilig.

Die erste Berliner Prüfung auf dem Flughafen Tempelhof war für die Öffentlichkeit absolut off limits. Aber die Entscheidung sollte sowieso erst auf der Mariendorfer Trabbrennbahn fallen. Warmbold-Hainbach-Bohne hieß das Spitzentrio. Zirka 5000 Schaulustige waren zu dem sandigen Geläuf gepilgert, wo sonst die vierbeinigen Hafermotoren ihre Fährte ziehen. Zehn Runden Volldampf standen auf dem Programm. Vergleichbar mit einem Sandbahnrennen kamen die Wagen um das Oval geflogen. Es war schon beeindruckend, wie Bohne den 1600-Kilogramm-Daimler 20 Grad quer zur Fahrbahn um den Kurs fliegen ließ. Dennoch, Warmbold war der Schnellste der ersten Gruppe.

Wer freilich glaubte, schneller ging es nicht mehr, dem ließ Sepp Haider erneut die Haare zu Berge stehen. Völlig quer, eine fast endlose Staubwolke hinter sich herziehend, ließ der Österreicher den Ascona 400 um das Geläuf.

Warmbold staunte nicht schlecht, als für den Sepp die Uhren ganze 18 Sekunden früher stehenblieben als für ihn selbst. Trotzdem strahlende Gesichter im Hause Toyota. Nach allem, was vom Veranstalter ausgerechnet worden war, mußte Warmbold die Nase vorn haben. Aber einer wußte es besser: Wulf Biebinger. Der Mann, der immer mitrechnet. Er klärte die Auswertung auf. In der WP 12 differierten Bordkarten-Zeit und die Zeit auf der Auswertungsliste um die Sekunden, die Hainbach zum zweiten Sieg in der diesjährigen Rallyemeisterschaft fehlten. Für Bohne blieb der sehr achtbare dritte Platz, und Lars Carlsson als bester Escort-Fahrer kam auf Rang vier ein. Ihm fehlte die Konkurrenz der Berkenkämpfer, von denen Thiry mit gebrochener Hand und Soltwedel mit einer schlimmen Magengeschichte zur Zeit außer Gefecht sind.

Es ist nicht einfach, ein Resumé von dieser Veranstaltung zu ziehen. Die Motorsportgemeinschaft Berlin hatte sich alle Mühe gegeben, die Sache in den Griff zu bekommen, und hier und da klappte es auch. Ob jedoch zwei WP insgesamt 400 Kilometer Transportetappe (man muß ja auch wieder zurück) rechtfertigen, das kann nur im politischen Licht gesehen werden. Und die Mehrzahl der Teilnehmer war gegen diese politische Vergabe eines Meisterschaftslaufes.

Wolfgang Rempath

Sonderprüfungen im Zahlenspiegel

Zeiten in Minuten
Fettdruck: Bestzeiten

Team/WP	1	2	3	5	7	8	9	10	11	12	13	14	16	17	20	21
Hainbach/Hohenadel	11.35	1.17	3.39	1.58	4.01	2.46	11.24	9.51	2.55	3.50	13.41	6.14	2.40	8.41	13.03	4.03
Warmbold/Inhester	11.31	1.17	3.41	1.55	4.01	2.47	11.20	9.44	3.14	3.54	13.58	6.06	2.38	8.28	13.09	4.00
Bohne/Ahrens	11.50	1.21	3.49	2.02	4.15	2.51	11.35	10.37	3.02	4.12	14.35	6.29	2.48	8.48	14.00	4.07
Carlsson/Fabisch	12.35	1.22	3.56	2.02	4.14	2.58	11.52	10.06	3.07	4.17	14.42	6.18	2.48	8.59	14.09	3.59
Haider/Entress	11.35	1.15	3.40	1.55	4.02	2.48	11.06	9.46	2.55	4.24	14.11	6.09	2.45	15.00	13.25	3.50
Kristiansen/Pedersen	12.25	1.26	3.58	2.08	4.27	2.56	12.42	10.18	3.15	4.16	15.47	6.27	2.53	8.53	14.34	4.02
Berth/Hagensen	12.01	1.28	4.08	2.12	4.35	2.57	12.54	10.55	3.13	4.36	15.24	6.23	2.57	8.41	14.06	4.00
Larsen/Petersen	11.38	1.25	3.58	2.08	4.20	2.55	12.17	10.47	3.07	4.34	14.38	6.27	2.51	8.48	14.28	4.14
Stock/Schmuck	12.05	1.23	4.02	2.09	4.25	2.52	12.38	10.42	3.16	4.31	15.58	6.30	2.54	9.07	14.14	3.59
Kvaizar/Kotek	12.16	1.25	4.02	2.09	4.26	3.01	12.38	11.09	3.19	4.40	16.01	6.33	2.58	9.09	14.12	4.14
Spiro/Yde	12.18	1.26	4.11	2.13	4.37	3.03	12.57	10.57	3.19	4.21	15.26	6.36	2.56	9.04	14.56	4.09
Kissel/Stock	12.27	1.29	4.12	2.14	4.36	3.00	13.15	10.43	3.22	4.38	15.51	6.32	3.00	9.00	14.55	4.03
Demuth/Fischer	11.33	1.20	3.51	2.02	4.09	2.47	11.55	15.00	—	—	—	—	—	—	—	—

ERGEBNISSE

Int. Rallye Wolfsburg-Berlin (5. von 10 Läufen zur Deutschen Meisterschaft)

Gruppe 1 bis 1150 ccm: 1. Strakerjahn/Bunte, Fiat 127, 2. Rochlitz/Stolzenberg, Audi 50, 3. Feldmann/Schaper, Audi 50; **bis 1300 ccm:** 1. Macht/Koob, Kadett, 2. Haaf/Hug, Honda, 3. Schardt/Weymann, Kadett; **bis 1600 ccm:** 1. Stock/Schmuck, Golf, 2. Kissel/Stock,

Golf, 3. Brauer/Engel, Golf; **bis 2000 ccm:** 1. Carlsson/Fabisch, Escort, 2. Spiro/Yde, Ascona, 3. Glad/Zachariasen, Ascona; **über 2000 ccm:** 1. Bohne/Ahrens, Mercedes 450, 2. Wohlert/Behrens, BMW, 3. Hansen/Iversen, Saab; **Gruppe 2 bis 4, bis 1150 ccm:** 1. Beppling/Sack, Fiesta, 2. Goetsch/Bauchwitz, Audi, 3. Holmelund/Holmelund, VW; **bis 1300 ccm:** 1. Kvaizar/Kotek, Skoda, 2. Kromm/Feltz, Escort, 3. Kohl/Prüfer, Toyota; **bis 1600 ccm:** 1. Nielsen/Vang, Golf, 2. Smolej/Öchsner,

Audi, 3. Nielsen/Kristiansen, Talbot; **bis 2000 ccm:** 1. Warmbold/Inhester, Toyota, 2. Kristiansen/Pedersen, Ascona, 3. Larsen/Petersen, Fiat; **über 2000 ccm:** 1. Hainbach/Hohenadel, Ascona, 2. Haider/Entress, Ascona, 3. Berth/Hagensen, BMW; **Gesamtwertung:** 1. Hainbach/Hohenadel, 2. Warmbold/Inhester, 3. Bohne/Ahrens, 4. Carlsson/Fabisch, 5. Haider/Entress, 6. Kristiansen/Pedersen, 7. Berth/Hagensen, 8. Larsen/Petersen, 9. Stock/Schmuck, 10. Kvaizar/Kotek.