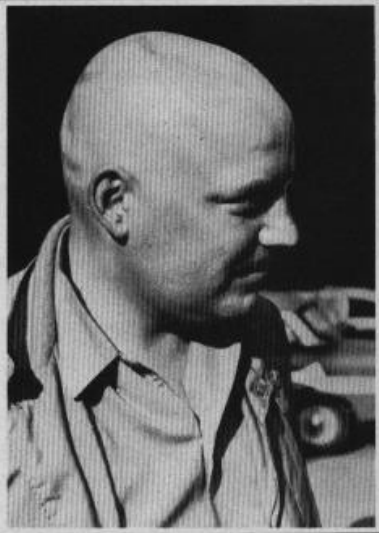


Deutsche Rallye-Meisterschaft

Rallye Wiesbaden

Christoph Mehmel, „Rallyeprofessor“, Deutscher Rallyemeister 1970 und Anwärter auf einen erneuten Titelgewinn berichtet exklusiv für „rallye racing“ über alle Läufe um die Deutsche Rallyemeisterschaft.



Der Rallye Wiesbaden und ihrem Fahrleiter, Leopold von Zedlitz, kommt das Verdienst zu, den Bundesdeutschen das tschechoslowakische Rallyeparadies erschlossen zu haben. Die Veranstaltung ist inzwischen so sehr zu einer Institution geworden, daß sie trotz des Parteitages der KPC und dem damit zusammenhängenden Einreiseverbot am 21. und 22. 5. abgewickelt werden konnte. Selbst für das Training konnten die Rallyeteilnehmer Visa im Mai erhalten.

Rund 250 Nennungen waren eingegangen und nur etwa 20 davon kamen nicht zur Abnahme, die am Freitag auf der Anlage des 1. FC Nürnberg stattfand. Ein wirklich internationales Feld hatte sich angemeldet: Teilnehmer aus zehn Nationen wollten sich das Vergnügen einer schnellen Nacht gönnen.

Denn das ist ja gerade der Reiz der Rallye Wiesbaden, daß eine ganze Nacht lang voll gefahren werden muß. In der Tschechoslowakei wird die Geschwindigkeitsbe-

grenzung in Ortschaften zwischen 11 Uhr nachts und 5 Uhr morgens aufgehoben. Es ist daher möglich, für diese Stunden Durchschnittsgeschwindigkeiten behördlich genehmigt zu bekommen, die erheblich über dem liegen, was sonst bei uns möglich ist. Dazu kommt, daß die durch das westliche Böhmen führende Strecke in jedem Jahr sehr liebevoll ausgesucht war, mit Sand- und Schotterstrecken und kleinen Landsträßchen; trotz einer relativ hohen Unfallquote steigt die Teilnehmerzahl Jahr für Jahr.

Gegen Mittag gingen dann die ersten Teilnehmer auf die Reise. Auch bei dieser Veranstaltung waren Fahrer gesetzt worden; allerdings hatten einige vergessen, das Nennungsformular entsprechend auszufüllen, so daß unter den gesetzten 15 Fahrern einige relativ Unbekannte waren, während Leute wie Raschig/Linzen im Feld fuhren.

Außer den gesamten deutschen Spitzenfahrern, die um die Meisterschaftspunkte kämpften, galten vor allem die tschechoslowakischen Staatsmeister Hubacek/Rieger auf einem Gruppe-4-Alpine als Favoriten. Und auch von Zasada/Jaroszewicz (Polen) auf ihrem Werks-BMW erwartete man etwas. Zwar nicht als Anwärter auf den Gesamtsieg favorisiert, dennoch sehr beachtet: Hessens Finanzminister Rudi Arndt („Dynamit-Rudi“) mit Hans-Joachim Rauschenbach vom Hessischen Rundfunk. Schon im vergangenen Jahr, damals noch



1 Überraschungssieger Röhl/Marecek in vollem Drift

2 Schneller hessischer Finanzminister Rudi Arndt auf Irmischer Commodore

Minister für Wirtschaft und Verkehr, hatte Rudi Arndt an der Rallye Wiesbaden teilgenommen.

Bis zum Grenzübergang wurde auf dem deutschen Streckenteil nichts geboten außer der obbligatorischen Radarkontrolle im Raum Hersbruck; danach auch in der CSSR noch bequem zu schaffende Etappen mit einem Schnitt von ungefähr 65 km/h bis nach Klatovy, dem Mittelpunkt des Rallyekarussells.

Dazwischen mußte in Kdýne die erste Sprintprüfung von 10,4 km Länge auf Bestzeit absolviert werden, bei der Hubacek mit 22 Sek. Abstand zu Hainbach Sieger wurde. In Kolinec, kurz vor Klatovy, wurde noch die Sprintprüfung 2 über 9,8 km gefahren, die Warmbold mit 3 Sek. Vorsprung vor Hubacek gewinnen konnte.

ren in Wertung und nahmen nach einer weiteren kurzen Zwangspause die Fahrt wieder auf. An der Spitze waren nur noch drei Teams strafpunktfrei: Hubacek/Rieger, Warmbold/Mehmel und Röhrl/Marecek.

Zweibäumer/Dörfler haben in Klatovy die Kontrolle nicht gefunden und lagen mit einer Minute dicht dahinter.



3



4

3 Taubert/Seliger nach dem Start der ZK Udyne (Im Hintergrund) zur Sonderprüfung 1

4 Heide Utz/Charlotte Heuser

Fotos: Schulmeyer (4)

Nach einer kurzen Zwangspause begann dann mit der ersten Schleife Klatovy – Klatovy über 392 km der ernsthafte Teil des Abends. Der jetzt angehobene Schnitt stellte vor allem die Fahrer der kleinen Klassen und der Gruppe-1-Fahrzeuge vor einige Schwierigkeiten. Die Zahl der Ausfälle begann zu steigen; diejenigen, die vorsichtig fuhren, hatten Schwierigkeiten mit der Karenz von 30 Min., wer mehr hielt, lief Gefahr, die Rallye vorzeitig mit zerbeultem Auto zu beenden.

Damit keine Langeweile aufkommen sollte, waren auch noch zwei weitere Sprintprüfungen zu absolvieren, Nr. 3 in Zabori, 13,3 km lang, und Nr. 4 in Libkov, 11,2 km lang. Die erstere gewann wieder Hubacek mit vier Sek. Vorsprung vor Warmbold, der sich dafür die nächste mit 17 Sek. Abstand zu Hubacek holte.

Nach dem Ende der ersten Schleife zeigte sich das Feld stark dezimiert: nur noch 127 von den gestarteten 230 Teilnehmern wa-

ren in Wertung und nahmen nach einer weiteren kurzen Zwangspause die Fahrt wieder auf. An der Spitze waren nur noch drei Teams strafpunktfrei: Hubacek/Rieger, Warmbold/Mehmel und Röhrl/Marecek. Zweibäumer/Dörfler haben in Klatovy die Kontrolle nicht gefunden und lagen mit einer Minute dicht dahinter.

Doch war das Klassement zu diesem Zeitpunkt sowieso nicht erheblich, denn erst in der zweiten Schleife kamen die knappsten Etappen, die hier auch aufgeführt werden sollen: Malechov-Mecin (14,9 km in 10 Min.), Prachatice-Bohumilice (25,7 km in 17 Min.), Bohumilice-Vacov (33,9 km in 23 Min.), Vacov-Vojnice (22,9 km in 16 Min.) und Vojnice-Susice (18,1 km in 12 Min.). Zwar gelang es noch sowohl Hubacek als auch Warmbold die erste dieser Etappen zu schaffen, doch bei den vier aufeinanderfolgenden erwischte es auch sie: Hubacek holte sich in Bohumilice, Warmbold in Susice jeweils eine Minute. Hervorragend kam auch Röhrl über die zweite Runde mit nur drei Minuten.

Zur Würze wurden noch zwei Spezial-etappen auf Sollzeit (aber mit Sekundenwertung) eingefügt; zuerst 55,9 km in 37 Min., dann 26,8 km in 18 Min. Nur Hubacek, Röhrl und Warmbold schafften beide in der vorgeschriebenen Sollzeit; alle weiteren Teilnehmer erhielten in beiden Spezial-etappen zusätzliche Strafpunkte.

Im Zweikampf um den Gesamtsieg zwischen Hubacek und Warmbold hatte die zweite Runde Klatovy – Klatovy keine Änderung gebracht; Warmbold lag immer noch mit vier Sekunden Vorsprung aus vier Sprintprüfungen vorn. Die Heimfahrt aus der CSSR mit der letzten Sonderprüfung in Cernikov über 7,5 km mußte die Entscheidung bringen.

Aber sie fiel anders, als man erwartet hatte. Nach dem Motto: „Wenn zwei sich streiten, ...“ hatten zum Schluß Röhrl/Marecek die Nase vorn. Erst war Warmbold, der wegen der Sonderprüfung Gürtelreifen aufgezogen hatte, im Schlamm gegen ein Mauerchen gerutscht, was die Demon-

Rallye Wiesbaden

tage der Stoßstange (die gleich mit allen Lampen in der CSSR liegenblieb) notwendig machte; Resultat: fünf Minuten an der nächsten ZK. Dann sprang bei Hubaceks Alpine, dessen Anlasser bereits seit längerer Zeit defekt war, der Verteilerdeckel ab. Der Schaden konnte zwar schnell behoben werden, jedoch gelang es den beiden Fahrern erst nach einiger Zeit, den Alpine anzuschieben; Resultat: 23 Minuten an der nächsten ZK.

Immerhin reichte der herausgefahrenere Vorsprung beiden noch für eine gute Platzierung. Warmbold wurde schließlich hinter Röhrli Zweiter im Gesamtklassement und Hubacek Sechster. Dazwischen als Dritter die ruhig und gleichmäßig schnell fahrenden Brüder Brink mit ihrem Gruppe-3-Porsche vor Zweibäumer/Dörfner (Gruppe-2-BMW 1600) und Rack/Köhler (Gruppe-4-Porsche). Insgesamt erreichten von den 230 gestarteten Autos noch 90 das Ziel in Wertung.

Daß es soviel waren, war nicht zuletzt dem Wetter zu verdanken. Beim Training, das zumeist bei hochsommerlichem Wetter stattfand, war der Staub schon schier unerträglich gewesen. Wie würde es da erst bei der Rallye sein? Aber durch Gewitter-



regen am Freitagmorgen war der Schotter feucht, während die Asphaltstraßen später abtrockneten; die besten Wetterbedingungen für diese Veranstaltung.

In diesem Jahr endlich hat der Fahrleiter Leopold von Zedlitz sein Ziel erreicht, keinen strafpunktfreien Teilnehmer in Wiesbaden zu haben. Mir scheint allerdings, daß die Schnitte nicht weiter angehoben werden sollten, selbst auf die Gefahr hin, daß im nächsten Jahr wieder „Strafpunktfreie“ dabei sind. Denn zu große Anforderungen verleiten dazu, sich zu übernehmen, und die Zahl der Schrotthaufen zeigt, daß bereits genügend Fahrer dieser Versuchung erlegen sind.

Sechste im Gesamtklassement wurde das tschechische Alpine-Team Hubacek/Rieger

Aber auch sie werden 1972 wieder dabei sein, weil die Rallye Wiesbaden eine großartige, und in Deutschland einmalige Veranstaltung ist. Hier wird nicht auf Bundes- und Landstraßen von Sonderprüfung zu Sonderprüfung gebummelt, sondern – so weit es geht – knallharter Rallyesport im Sinne von „Lüttich-Rom-Lüttich“ betrieben. Dabei sorgt das hervorragende Veranstalter-Streckenbuch dafür, daß es auch nicht auf das „Fransen“ ankommt. Es darf geheizt werden. ■

rallye + racing 7/1971
Fortsetzung auf Programm