

Carlsson, Beifahrer Egil Moreite, Privatfahrer. Lars sieht aus, als habe er noch keinen Führerschein und das Auto dem Vater geklaut. Jean und Lars bieten das, was man von Ausländern auf Schotter erwartet, Akrobatik am Volant. Lars wird Neunter im Gesamtklassement.

Lange Zeit ganz vorn in der Spitzengruppe mischt auch Peter Ottensmann aus Hagen mit seinem Porsche mit. Er ist der Newcomer im deutschen Rallyesport 72 und gilt als der Kaltverformer überhaupt. Bei Porsche steht er auf der Liste der guten Kunden ganz oben, denn bei keiner Rallye brachte er bisher sein Nobelgefährt heil nach Hause. So war das bei der Ostmark-Rallye und der Rallye Vorderpfalz. Bei beiden wurde er Gesamtsieger. Während der Ostmark-Rallye malträtierte er sein Gefährt in der gleichen Sonderprüfung gleich zwei mal. Beim ersten Durchgang links, im zweiten Durchgang rechts. Deutsch-amerikanische Freundschaft praktiziert er bei der Rallye Vorderpfalz, wo er Kontakt schafft,

indem er einfach ein komplettes Kasernentor umbügelt.

Hier bei dieser Rallye zerlegt er gleich 2 Autos, seines und das eines Absperrers, der in einem Notausgang geparkt hatte.

Diese Rallye rückt auch Helmut Mander, Vizeeuropameister der Tourenwagen 1971, ins rechte Licht. Viele haben über ihn gelächelt. Ein Bergspezialist bei der Mammutrallye, das wird nicht gut gehen. Mander beendet die Diskussion darüber, als er in der SP Rotenburg mit seinem 1600er Gruppe 1, die zehntbeste Gesamtzeit fährt. Tour d'Europe-Gewinner Kurt Waldner hat Mühe, sich Helmut vom Leib zu halten. Das schlägt bis in die Siegerehrung durch, wo Mander statt Waldner als Klassensieger gefeiert wird. Real wird Helmut aber Klassenzweiter und plaziert sich noch unter den ersten 30 im Gesamtklassement. Eine große Leistung.

Von den Deutschen sind Dieter Günther / Peter Petersen sehenswert. Sie fahren einen Gruppe 1 GS/E.



Kurt Waldner wird Klassensieger bei den 1600ern, Gr. 1.



Detlef Mühleck kommt zum Klassensieg bei den Serien-GT.

Eine „Kommode“ im Branchenjargon und das soll heißen, ein Koloss von einem Auto, ein Urviech. Die Erklärung ergibt sich, wenn man bei einer Kommoden-Bewegungsaktion zusieht. Speziell wenn es Dieter Günther macht. Er gilt als Einreiter der wilden Truppe. Wenn er einen solchen Apparat hernimmt, ihn querwirft, zusammenstaucht, über den Schotter prügelt, schnell ist, kommt Freude ins Volk.

Wenn Dieter bei dieser Rallye durchkommt, sind etwa 10 Wagen schon vorbei. Als 46. waren sie in Kiel gestartet und als in Rüsselsheim Bilanz aufgemacht wurde, über die guten und die schlechten Sekunden des ersten Abschnittes, konnten sie als Zwölfte weiterfahren. Wenn er also kommt, besonders bei engen Waldwegprüfungen, sind die kleinen Wagen schon durch. Ein bißchen aufgewühlter Sand, mehr ist da noch nicht. Nachdem Dieter aufgetreten ist, sieht die Strecke dann so aus, als habe jemand Grünzeug gestreut, wie Ehrenjungfrauen bei Hochzeiten auf dem Land. Nur ist es hier keine Jungfrau, sondern

Bug oder Heck jener Kommode, die seitwärts immer breiter ist als der Weg.

Betreut werden Günther / Petersen von Günter Irmischer. Der ist überall und sorgt dafür, daß das Auto am Leben erhalten wird. BMW-Sportchef Helle Bein, oft nicht sehr redselig, war über den Zustand des Günther'schen Mobils noch in Marktredwitz völlig unbesorgt und beruhigte seine Mannen: „Das Auto ist totkrank“. Wollte damit sagen, daß sich Gert Raschig über den Klassenkonkurrenten keine Sorgen machen müsse, der würde nicht ankommen.

Das war nicht ganz zutreffend. Es stimmte zwar, daß dieses Auto öfters schwer verwundet war, Ärger an den Bremsen, am Getriebe und an allem Möglichen (in der SE Fichtelgebirge verbastelteten sie 6 Minuten) aber einem so erfahrenen Fuchs, wie Günter Irmischer, mußte es schon grober kommen: „Mei Motore halte!“ – ein schwäbischer Tunergruß.



Gerd Behret bringt den Werksporsche als Klassensieger ins Ziel.



Einer von den unzähligen Servicepunkten am Rande der Strecke.

In Oberfranken und Bayern ist die Geburtsstunde der zweiten deutschen Hoffnung: Röhrl/Rothfuß auf einem Kleint-Capri RS. Insider hatten lange auf ihn gewartet. Zwar hatte er gleich bei der allerersten Prüfung, einem fünfeinhalb Kilometer langen Vollgasstück, Bestzeit hingelegt, aber dann war er vergessen gegangen in dem großen Auftritt des Achim Warmbold. Jetzt liegt er kurz hinter dem führenden Jean-Pierre Nicolas und startet eine Aufholjagd. Brutal holt er Sekunde für Sekunde auf und vernichtet mit jeder Prüfung die Mär von der Unschlagbarkeit ausländischer Profis. Er erschüttert das Selbstvertrauen eines Tony Fall und demütigt Nicolas in der längsten Wertungsprüfung dieser Veranstaltung, der SE Fichtelgebirge, indem er ihn noch vor der ZK einfach überrollt. Das war dem Alpine-Fahrer sicher noch nie untergekommen. Obwohl Teamchef, Jaquemin Cheinisse, Nicolas nun verduzt „Feuer frei“ gibt, kann der den entfesselten Röhrl bei 18 Prüfungen nur in vieren mild abfangen. Walter Röhrl hat seinen Rückstand auf die führende Alpine schon auf die Hälfte verkürzt.

Walter ist neben Achim Warmbold die zweite große deutsche Begabung in diesem Sport. Er demonstriert Rallyefahrerlektionen nach dem Lehrbuch – „Scandinavien way of life“, brutales, kompromißloses Sideways-Fahren. Wo Walter sich auskennt, paßt es am Kurvenausgang bis auf den Millimeter, wo er blind fährt, lenkt er mit Gasstößen und ist unglaublich schnell. Man kann ihn überall heraushören. In Plattling, noch vor dem Sandkursrundstreckenrennen, fällt er mit Lagerschaden aus. Er hatte fast gleichgezogen. Nun weiß jeder, daß Nicolas mit der einzig verbliebenen Werks-Alpine gewinnen wird, gemächlich fast und nun ungefordert: 20 EM-Punkte. Bester Deutscher dieser Rallye wird Reinhard Hainbach auf einem Gruppe 1-Werks-BMW. Ein Wagen mit dem hier kein Gesamtsieg möglich ist. So fährt Hainbach wie es sein muß: ökonomisch, stilistisch sauber, unsensationell, aber flott. Ähnlich vielleicht, wie der Bergzabener Gastwirt Gerd Behret, der bester Porsche-Fahrer wird, und dann geradenoch deshalb Spott ertragen muß. Er fährt den Ex-Waldegaard-Porsche und man wundert sich über teilweise



Walter Röhrl kann bei dieser Rallye nur durch einen technischen Defekt gestoppt werden.

nicht gerade sehr starke Zeiten. Die Erklärung ergibt sich leicht aus der Tatsache, daß es sich zwar um den Waldegaard-Porsche – aber um den Privatfahrer-Behret-Motor gehandelt hatte. Dazu die psychologische Belastung, eventuell ein fremdes – und dann noch vom Werk – Auto zu zerlegen.

Was ab Plattling folgt, ist vor allem Müdigkeit. Nun geht es auf die Kondition. Die Fahrer wecken sich gegenseitig, weil sie immer, wenn sie auch nur für einen Augenblick stehen bleiben, einschlafen. Es hat etwas mit Sportkameradschaft zu tun, denn leicht hätte man den Klassenkonkurrenten durchpennen lassen können.

Lampen und Scheiben haut man sich noch einmal, wie in Plattling, auf der Speedway-Bahn in Ruhpolding zu Schrott und schleppt sich gegen München, Vorziel, Nachziel, Regen. Deprimierend für viele die Teilnahmslosigkeit mit der man hier empfangen wird. Für das Ziel-Komitee besteht die Rallye nur aus den ersten Dreißig. Den Rest beachtet man nicht mehr. Keinen Sekt, keine richtige Begrüßung. Nichts.

unten: *Fahrleiter Hans Schwägerl.*



Gesamtsieger Jean-Pierre Nicolas.

Dabei hätte es diese Rallye ohne die vielen Privatfahrer garnicht gegeben.

Bei der Siegesfeier in der Nobel-Bleibe „Sheraton München“ feiern die Fahrer vielleicht deshalb vor allem – oder nur – Hans Schwägerl den Fahrleiter. Es muß einigen im Ohr geklirrt haben als sie das hörten.

Lothar W. Bartuschat

Gesamtklassement:

1. F.: Nicolas, Jean-P./Todt, Jean, Frankreich, Renault Alpine - 2. F.: Kulläng, Anders/Karlsson, Donald, Schweden, Opel Ascona - 3. F.: Ragnotti, Jean/Rouget, Jean-Pierre, Frankreich, Opel Ascona SR - 4. F.: Hainbach, Reinhard, Schotten/Biebinger, Wulf, Ludwigshafen, BMW 2002 TII - 5. F.: Behret, Gerd, Bad Bergzabern/Pitz, Willi-Peter, Ludwigshafen, Porsche 911 S - 6. F.: Mühleck, Detlef, Frankfurt/M./Zepfel, Siegfried, Frankfurt/M., Porsche 911 S - 7. F.: Österberg, Sylvia/Edenring, Ingallil, Schweden, Opel Ascona SR - 8. F.: Zweibäumer, Rainer, Bochum/Schons, Günther, Berschweiler, BMW 1602 - 9. F.: Greder, Henry/Delferier, Christian, Frankreich, Opel Ascona - 10. Carlsson, Lars, Schweden/Moreite, Egil, Norwegen, Opel Ascona SR - 11. Brink, Peter, Hagen/Brink, Hans-Joachim, Hagen, Porsche 911 S - 12. F.: Günther, Dieter, Neu-Anspach/Petersen, Peter, Seulberg, Opel Comm. GS/E - 13. Dehnelt, Hubert, Untersteinbach/Carle, Dieter, Öhringen, Porsche 911 S - 14. Klonz, Jürgen, Erftstadt/Schuh, Werner, Köln, Porsche 911 S - 15. F.: Raschig, Gert, Ludwigshafen/Linzen, Peter, Osnaabrück, BMW 3,0 CS - 16. F.: Schuller, Hans, Stuttgart/Weidmann, Hermann, Süssen, Renault Alpine - 17. F.: Close, Russell/Scott, Howard, England, Ford RS 1600 - 18. F.: Vetter, Walter/Henne, Jörg, Stuttgart, Porsche 911 S - 19. F.: Memmel, Erhard, Kemnath/Dr. Rauch, Gerald, Marktredwitz, Opel Ascona - 20. F.: Mayr, Gerhard, Böblingen/Kurrle, Hans-Peter, Künzelsau, BMW 2002 TI - 21. F.: Hillebrand, Dieter, Bayreuth/Ellner, Günter, Kulmbach, Alfa Romeo 2000 GTV - 22. Bräthen, Kai/Antonsen, Arild, Norwegen, Opel Ascona - 23. Lüdorf, Hans, Dabringhausen/Schmitz, Herbert, Hilgen, Porsche 911 S - 24. Schnoor, Johannes, Neustadt/Drews, Jürgen, Lübeck, BMW 1600 - 25. F.: Thoma, Werner, Marktredwitz/Dumler, Hans, Wunsiedel, Porsche 911 S - 26. F.: Moosmaier, Hans-J., Bamberg/Wiegand, Klaus, Marktredwitz, Porsche 911 S - 27. F.: Tomczyk, Hermann, Rosenheim/Thesz, Georg, Mitterfelden, Ford Capri 2,6 GT - 28. F.: Waldner, Kurt, Mühlen/Grimm, Ingo, Stuttgart, Opel Ascona SR - 29. Dollinger, Jürgen, Erlangen/Stegner, Karlheinz, Lauf, Opel Ascona - 30. F.: Bach, Finn/Pleiser, Finn, Dänemark, BMW 2002 TI.

Gesamt- und Gruppensieg „Spezial GT“ : Nicolas/Todt, Renault Alpine

Gruppensieg „Serien-GT“ : Schuller/Weidmann, Renault Alpine

Gruppensieg „Spezial-Tourenwagen“ : Kulläng/Karlsson, Opel Ascona

Gruppensieg „Serien-Tourenwagen“ : Ragnotti/Rouget, Opel Ascona

Klassensieger:

Behret/Pitz, Porsche 911 S - Nicolas/Todt, Renault-Alpine - Mühleck/Zepfel, Porsche 911 S - Schuller/Weidmann, Renault-Alpine - Lang/Conrad, Opel-Commodore - Kulläng/Karlsson, Opel-Ascona - Zweibäumer/Schons, BMW 1600/II - Kromm/Terbel, Ford-Escort - Weißbrodt/Hammberger, Opel-Kadett - Günther/Petersen, Opel-Commodore - Ragnotti/Rouget, Opel-Ascona - Waldner/Grimm, Opel-Ascona - Selzer/Bierlich, Ford-Escort - Peters/Hahn, Opel-Rallye-Kadett - Heuser/Brandenberger, Autobianchi A 112.