

Rallye200-info.de

Infos zu einigen Startern der 11.ADAC Grabfeldrallye, 03.07.2004

Fahrervorstellung Honke

Mit der gewünschten Startnummer vier gehen die drittplatzierten vom letztem Jahr an den Start, um in diesem Jahr ein Wörtchen um den Gesamtsieg mitzureden. Dieser wird nach den vielen Starts des Teams Honke / Nietsche bei uns nämlich langsam einmal fällig. Allerdings haben wir es den Beiden noch nie sonderlich einfach gemacht. Aber neben bärenstarker Konkurrenz hat sich doch das eine oder andere mal Pech in die durchaus beeindruckenden Vorstellungen des Escort-Piloten eingemischt. Abgefallene Turboschläuche, zerbröselte Getriebe oder defekte Antriebswellen gingen immer ausgerechnet bei uns kaputt. Für dieses Jahr haben sich die Beiden deswegen allerdings eine neue Taktik ausgedacht und fahren die etwas materialintensiveren Rallyes mit einem Ford Sierra Cosworth und schonen so die Technik des ca. 260 PS starken Escort, was allerdings nicht heißen soll, daß dieser etwas schwächlich vorbereitet ist. So geht es diesmal auch darum den doch recht deutlich rausgefahrenen Vorsprung im Rallye 200 Supercup nicht nur zu festigen, sondern auch noch weiter auszubauen und die 18 Sekunden, die letztes Jahr zum Sieg gefehlt haben, sind doch irgendwie wegzufeilen, oder?? Wir drücken jedenfalls die Daumen und wünschen eine Straße, die allzeit breit genug ist.

Fahrervorstellung Schiffmann / Matejka

Seit zwei Jahren ist das Team Udo Schiffmann / Sandro Matejka auf einem bildschönen BMW M3 unterwegs und nimmt in der Gruppe F über zwei Liter Hubraum den Kampf gegen die wesentlich stärkere und zumeist allradgetriebene Konkurrenz auf. Dies aber keineswegs hoffnungslos, da der BMW ein optimaler Kompromiss zwischen Gewicht / Leistung und Straßenlage ist. Damit das ganze finanziell nicht aus dem Ruder läuft, ist die Motorleistung nur wenig verbessert, aber Fahrwerk, Kraftübertragung und Bremsen sind auf technisch hohem Niveau. So war der BMW bei den vielen gefahrenen Rallyes bis jetzt ein Muster an Zuverlässigkeit. Aufgrund der immensen Erfahrung des Teams ist auch mit dem leicht unterlegenen Fahrzeug immer mit einer vorderen Plazierung zu rechnen, vorausgesetzt man setzt nicht wie im letztem Jahr wieder auf die falschen Reifen. Mit den damals gewählten Regenreifen kamen die beiden bei zusehends abtrocknenden Straßen und bei der angetretenen Konkurrenz dermaßen unter die Räder, das es einem beim Studium der Ergebnisliste fast leid tat. Von außen betrachtet kam der BMW zwar meist spektakulär quer daher, der tolle Sound und die vielen Drift täuschten aber etwas über die eigentliche Gesamtsituation drüber weg. Im Auto standen den Beiden nämlich fast die Tränen in den Augen ob der Tatsache, daß die teuren Reifen sich zusehends in Rauch auflösten und den BMW haltlos über die Zeitenliste rutschen ließ. Wir wünschen diesmal ein etwas glücklicheres Händchen beim Reifenroulett und wünschen viel Spaß auf den Sonderprüfungen.

Fahrvorstellung Wallenwein:

Eine kleine Sensation für den nationalen Rallyesport ist die Startzusage des Stuttgarters Sandro Wallenwein, der mit seinem bekannten Mitsubishi Lancer Evo 7 aus der Deutschen Rallyemeisterschaft im Grabfeld antritt. Sandro zählt in der Meisterschaft schon seit Jahren zu den schnellsten Fahrern überhaupt, die Luft an der Spitze ist allerdings dermaßen dünn, das sofort vom Start weg mit maximaler Attacke gefahren werden muß. So kämpft er auf den Sonderprüfungen jedesmal zusammen mit einem ganzen Rudel anderer schneller Mitsubishi gegen die überlegenen Skoda Octavia WRC von Matthias Kahle und Maik Stölzel an, um zumindest einen der beiden ernsthaft gefährden zu können. Nur wenigen Fahrern gelingt es aber wie Sandro Wallenwein den World-Rallye-Car die eine oder andere Bestzeit abzuluchsen, was seine fahrerische Klasse nur zusätzlich unterstreicht. Dieses Jahr scheint aber irgendwie nicht ganz rund zu laufen, immer wieder macht die Technik bärenstark heraus gefahrene Ergebnisse kurz vor Schluss zunichte. Allerdings ist gerade in der Deutschen Meisterschaft Rücksicht aufs Material nicht in allen Fällen möglich, wer hier Zimmerlich mit dem Auto umgeht wird gnadenlos nach hinten durchgereicht und so kann auch einem sehr gut vorbereitetem Auto hier und da mal die Luft ausgehen. Für die Wallenweins ist der Rallyesport übrigens nicht nur ein Hobby, sondern wurde sozusagen Berufung. Die Firma Wallenwein-Rallyesport jedenfalls genießt nicht nur in Deutschland seit Jahren einen überaus guten Ruf, wenn es um Vermietung oder Verkauf von schnellen und professionell aufgebauten Rallyeautos oder speziellen Motorsportteilen geht. Dies scheint allerdings in einer Familie, in der schon der Opa Rallyes fuhr, unausweichlich zu sein. Wir wünschen dem Team und den Zuschauern jedenfalls viel Spaß auf den Sonderprüfungen und drücken heftig die Daumen.

Fahrvorstellung Lars Anders:

Ein weiterer Gast aus der Deutschen Rallyemeisterschaft sorgt mit einem Testeinsatz als Vorausauto für das nächste Highlight auf den Sonderprüfungen. Der Eisenacher Lars Anders bringt seinen Peugeot 206 Super 1600 Kit-Car ins Grabfeld um mit dem seit diesem Jahr eingesetztem Fahrzeug weiter Erfahrung und Testkilometer sammeln zu können. Mit diesen Autos wird in der Rallye-Weltmeisterschaft übrigens die Junior-WM bestritten und auch in der deutschen Meisterschaft ist diese Klasse eine der am härtesten umkämpften, die Fans jedenfalls fiebern diesen kleinen Donnerbüchsen regelrecht entgegen. Interessant ist übrigens auch der Preis eines solchen Autos, schreibt das Reglement den Herstellern hier doch maximal 100.000 Euro vor, die ein solches Gerät kosten darf. Böse Zungen behaupten allerdings, für diesen Preis bekäme man lediglich die Grundausstattung zur Verfügung gestellt. Die Kit-Cars, obwohl sie den Fahrern alles abverlangen, glänzen mit einem überaus direktem und aggressiven Handling, sind von den Fahrleistungen mit ca. 220 PS aus wohlgeerntet 1,6 Liter Hubraum im Zusammenspiel mit einem sequenziellen Sechsganggetriebe ziemlich bissig und laufen, wenn die großen 17 Zoll Asphaltreifen montiert sind, besonders auf der Bremse zur Höchstform auf. Vom geilen Sound ganz zu schweigen. Auch für den Lars, der übrigens schon viele Jahre mit einem Skoda Felicia bei uns am Start war, ist die diesjährige Saison nicht die einfachste, der kleine Peugeot war nämlich noch kein Muster an Zuverlässigkeit und verdarb doch die eine oder andere Rallye, in dem er einfach ziemlich abrupt den Dienst einstellte. Für einen lockeren Nachmittag und viel Spaß drücken wir jedenfalls wie immer die Daumen.

Fahrervorstellung Siebert, Siebert

Seit 1996 ununterbrochen bei uns am Start und riesige Fans unserer Rallye ist das Brüderpaar Markus und Stefan Siebert. Zunächst waren die beiden FIAT-Fanatiker noch mit einem Uno-Turbo unterwegs, als man aber 1996 einen völlig verahrlosten Fiat 131 in einer Scheune fand, gab es für beide kein Halten mehr und der emotionale Hammer mußte gekauft werden. Emotional deswegen, weil gerade der in den 80er Jahren von Fiat in der Rallye-Weltmeisterschaft eingesetzte 131 Abarth mit einem gewissen Walter Röhrl am Steuer zu seiner ersten Weltmeisterschaft ansetzte. Und da die beiden schon 1978 als Knirpse von den Eltern zu den Rallyes mitgeschleppt wurden, man kaum einen Serviceplatz an dem der Walter Röhrl mit seinen Italo-Rennern vorbeikam, ausließ, haben beide in dieser Richtung einen massiven Treffer erhalten. So wurde das „Wrack“ dann mit viel Handwerkskunst in jahrelanger Kleinarbeit wieder in ein fahrbereites Auto verwandelt und wird seit 1999 so ca. vier mal im Jahr bei einer Rallye ausgeführt. Natürlich ist dieser Wagen relativ serienmäßig und ohne viel Verbesserungen. Da die Sieberts aber, Markus ist Polizeibeamter in Landsberg, Stefan wohnt in Bamberg, weit auseinander gezogen sind und Freizeit nicht im Übermaß vorhanden ist, zählt hier vor allem der olympische Gedanke. Außerdem sind Original-Ersatzteile von diesem Auto mehr als rar und da man bei Fiat in den 80-igern dem Rostschutz noch nichts abgewinnen konnte, sind fahrbereite 131er die große Ausnahme. Teileträger gibt es so gut wie gar nicht. So war der Einschlag eines Konkurrenten bei der Bärenrallye Bindlach vor zwei Jahren im Kofferraum des Fiat in Anbetracht der Ersatzteillage, fast mit einer Katastrophe gleichzusetzen. Wenn das Auto nach einer solchen Rallye anschließend nicht mehr ganz dem Originalzustand entspricht und Reparaturen ins Haus stehen, muß allerdings Vater Rudi mit seiner ganzen Erfahrung herhalten, schließlich hat er auch den Rallyebazillus in die Familie eingeschleppt und somit zu verantworten. Die einzige durchgeführte Tuning-Maßnahme ist ein Autogramm von Walter Röhrl auf der Motorhaube, den man kurzerhand in Regensburg besuchte. So freuen Beide sich jedesmal aufs neue, wenn sie bei uns nach den schnellen Sprintprüfungen endlich den Zuschauer-Rundkurs in Sulzdorf erreicht haben. Der Schreiberling dieser Zeilen bekommt dann seit Jahren extra mitgebrachte Süßigkeiten kurz vor dem Start von dem gutgelauntem Team überreicht, zwar etwas weichgekocht, aber durchaus geschmackvoll! Säbelrasseln ist allerdings für die 11.te Ausgabe der Grabfeld angesagt, hat man sich doch mit einer Geheimwaffe aus Peiting verstärkt. Werner Jetz bringt einen ziemlich Originalen Fiat 131 Abarth, sogar mit Alitalia-Outfit, an den Start, auf dem heißen Sitz erfüllt sich Stefan Siebert einen lang gehegten Traum. Einmal in einem solchen Wagen mitfahren und dann mit ziemlichen Chancen auf vorderste Plazierungen. Markus Siebert fährt hingegen zusammen mit seiner Cousine auf dem bekannten Auto. Werner Jetz hatte übrigens schon letztes Jahr bei uns genannt, war dann zur Rallye aber nicht erschienen. Für dieses Jahr hat er sich mit seinem Gerät von Auto aber einiges vorgenommen. In Südbayern ist der schnelle Fiat jedenfalls gefürchtet, hier bei uns in Nordbayern dagegen relativ unbekannt, man muß erst mal schauen wie Ihm die schnellen und flüssigen Sonderprüfungen bei uns liegen. Auch muß man in diesem Jahr abwarten, was dann am Samstag wirklich alles für Gegner aufmarschiert sind. Ob die Rallye wieder so stark besetzt ist wie letztes Jahr kann bis zum Redaktionsschluß noch niemand sagen. Der Fiat Abarth dürfte aber bei unter 1000 Kg und ca. 240 PS durchaus in die Kategorie der Apparate aufgenommen werden. Wir hoffen jedenfalls das sämtliche Defektteufel pause machen und wünschen gute Unterhaltung

Fahrervorstellung Scherer

Immer gut drauf ist der Aschaffener Helmut Scherer, der diesmal mit Beifahrerin Christina Link auf dem heißen Sitz unterwegs ist. Der eine oder andere wird sich vielleicht wundern warum der M3 in der zweiliter Klasse genannt ist, aber dieses Auto ist identisch mit der Ausführung, die BMW seinerzeit in Italien angeboten hatte. Hier wurden die M3 von 2,3 Liter auf 2 Liter kastriert, um der dortigen Luxussteuer für Fahrzeuge über 2 Liter Hubraum zu entgehen. Letztes Jahr kam man mit dem knallgelbem Auto bei uns allerdings leicht unter die Räder. Wegen eines unvorsichtigen Gasstoßes zur falschen Zeit in der Spitzkehre von Schwanhausen wurde gleich zu Beginn bei einem allzu großzügig ausgelegten Drift die hintere linke Radaufhängung samt Felge an der dort befindlichen Bordsteinkante ordentlich onduliert. Ergebnis war dann neben positivem Sturz an der Hinterachse vor allem in Rechtskurven ein etwas eigentümliches Fahrverhalten, der Versuch die Zeiten der Spitze mitzugehen somit aussichtslos. Man hatte ganz im Gegenteil alle Hände voll zu tun, den dann doch etwas widerspenstigen BMW auf der Straße zu halten. Die gute Laune konnte das allerdings im Auto nicht vertreiben, im Gegenteil, nach der Siegerehrung wunderte man sich immer noch das die Technik bis ins Ziel gehalten hatte. Allerdings muß man fairerweise auch sagen, das im letztem Jahr versuchsweise ein Motor mit deutlich mehr Hubraum und einer Leistung von ca. 280 PS eingebaut waren, man vorher aber keine Zeit hatte, sich auf das somit geänderte Fahrverhalten des Autos einzustellen. Für dieses Jahr ist dem aber in der Regel fehlerlos fahrendem Duo aber wieder einiges zuzutrauen.