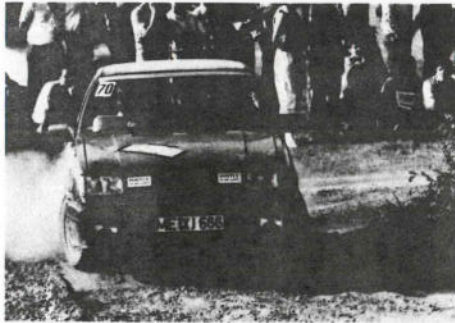


**ROBERT CLOSE GEWINNT
WEST EURO CUP 1988
Bester Deutscher auf Rang drei**

Der Sieger des West Euro Cup (WEC) 1988 heißt Robert Close. Erst bei der „Silver Springs Cork „20“ Rallye“ in Irland, dem letzten von insgesamt zehn Läufen, fiel die Entscheidung zugunsten des britischen Toyota Corolla-Fahrers. Zweiter der Tabellenwertung wurde Landsmann und Markenkollege Glyn Hemingway vor Kurt Jesse aus Mettmann (Suzuki Swift GTI).

Titelchancen hatten vor dem Finale in Irland neben Robert Close noch Glyn Hemingway sowie der in der Bundesrepublik lebende Pole Pawel Noakowski. Während Hemingway bereits zu Beginn



Kurt Jesse schaffte den 3. Rang im West Euro Cup
Foto: Bert Schotter

der Cork Rallye den Toyota mit Motorschaden abstellen mußte, riskierte Noakowski zuviel. Auf den sehr glatten und engen Straßen rutschte er mit seinem Opel Corsa ins Aus und überschritt die Karenzzeit. In der Cup-Gesamtaddition wurde Pawel Noakowski mit dem Gruppe A-Wagen noch Vierter.

Eine gute Vorstellung gab erneut WEC-Routinier Kurt Jesse, der den Suzuki Swift GTI zum Klassensieg steuerte. In dem starken Teilnehmerfeld erzielte der Mettmanner mit dem 1300 ccm Gruppe N-Mobil den 29. Platz. Das bedeutete gleichzeitig Rang drei in der WEC-Tabelle.

Gewonnen hat die „Silver Springs Cork „20“ Rallye“ ein Mann, der zu Beginn der Saison als absoluter WEC-Favorit gehandelt wurde: Ford Werksfahrer Mark Lovell mit seinem irischen Copiloten Terry Harryman (Ford Sierra RS Cosworth). Bei dem in sechs Ländern ausgerichteten WEC hatte Lovell bei den Auftaktveranstaltungen in Belgien und Holland Pech, so daß für den Profi der angestrebte Titelgewinn nicht mehr in Frage kam. Ebenso erging es Erwin Doctor (Ford Sierra XR 4x4). Der Niederländer konnte nur bei wenigen Läufen Punkte sammeln.

An den WEC-Wettbewerben in Belgien (3), Deutschland (Hessen- und Hunsrück-Rallye), Großbritannien (1), Irland (1), Niederlande (2) und Schweden (1) beteiligten sich insgesamt 1041 Teams. Das WEC-Klassement beweist, daß Privatfahrer, trotz des Einsatzes von Profi-Mannschaften, große Chancen haben, in den Genuß von Preisgeld zu gelangen. Des weiteren wird durch gute Konditionen der WEC-Ausrichter den Amateuren im Rahmen einer kleinen Europa-Tournee die Möglichkeit gegeben, bei ausgesuchten Veranstaltungen kostengünstig an den Start zu gehen und Erfahrungen auf internationalem Parkett zu sammeln.

1. Close, Robert	(GB)	Toyota Corolla GT	211,0 Punkte
2. Hemingway, Glyn	(GB)	Toyota Corolla GT	201,0 Punkte
3. Jesse, Kurt	(D)	Suzuki Swift GTI	197,0 Punkte
4. Noakowski, Pawel	(PL)	Opel Corsa	183,5 Punkte
5. Dawkins, Chris	(GB)	Vauxhall Nova	181,0 Punkte
6. Stringer, Stephen	(GB)	Peugeot 205 GTI	177,0 Punkte
7. King, Paul	(GB)	Peugeot 205 GTI 1,6	171,0 Punkte
8. Rasmussen, Jimmy	(DK)	Fiat Uno 55 SX	156,0 Punkte
9. Kramer, Rolf	(D)	VW Golf GTI 16V	156,0 Punkte
10. Mahler, Reinhard	(D)	Fiat Uno 55S	133,0 Punkte
11. Mark Lovell	(GB)	Ford Sierra RS Cosw.	124,0 Punkte
12. Howlett, Ben	(GB)	Peugeot 205 GTI 1,6	118,0 Punkte
13. Doctor, Erwin	(NL)	Ford Sierra XR 4x4	110,0 Punkte
14. Prochowski, James	(GB)	Ford Sierra RS Cosw.	96,5 Punkte
15. Van Merksteijn	(NL)	Opel Kadett 2,0 GSi	85,5 Punkte

MOTOR CLUB DE HUY
10-13
NOVEMBRE '88
**15me RALLYE
DU CONDROZ**
CHAMPIONNAT D'EUROPE DES CONDUCTEURS (coeff. 2)

Ungewöhnlich mildes und vor allem trockenes Wetter begünstigte Teilnehmer und Zuschauer bei der Ardennen-„Rallye du Condroz“ EM-Koeffizient 2, die vom 10.-13. November im belgischen Huy ausgetragen wurde. 143 Teilnehmer zeugen von der Beliebtheit dieser Veranstaltung. Ein in die 100.000 gehendes Zuschaueraufkommen, riesige Stimmung im proppevollen „Chapiteau“, dem typisch belgischen Bierzelt im Rallye-Zentrum, waren der gelungene Rahmen. Für einen beeindruckenden Sieg für die belgischen Vorjahresmeister Patrick Sniyers/Dany Colebunders (BMW M 3), die den Vorjahressieger der „Condroz“ Droogmans/Joosten (Ford Sierra Cosworth) das Nachsehen gaben.

10 Sektionen, 35 Prüfungen, Gesamt 759,56 km, Wertungsprüfungen 307,92 km, davon 40,12 km Schotter, waren die Bühne für



Patrick Sniyers entschied die „Condroz“ für BMW

belgische Piloten, die auch die ersten 10 Plätze im Gesamt unter sich ausmachten. An der berühmten Hohlweg-Sprungkuppe in „Villers-le-Bouillet“ setzte eindeutig Sniyers mit etwa 30 m-Freiflug die Bestmarke. Da konnte auch Altmeister Guy Colsoul, trotz riesiger und lautstarker Fan-Gemeinde, nicht mithalten. An der Sprungkuppe wohl Zweitbester, langte es auf dem Mitsubishi Starion nur zum 6. Gesamtrang, hinter Duez (BMW M3), van de Wauwer (Ford Sierra Cosworths) und Vandermaessen (Mercedes 190 2.3-16). Bester Ausländer war dann auf dem Audi Coupé Quattro der schwedische Weltklasse-Mann Mikael Eriksson mit Beifahrer Clas Bilstam. Kurz vor der letzten Schleife gab er dem Reporter der Rundfunk-Rallye-Welle ins Mikrofon: „Wir haben keine Probleme, der Motor läuft genauso schlecht wie zum Start!“ Bestes deutsches Team waren Pawel Noakowski /Stefan Jesse (Opel Corsa) aus Mettmann, die in der Klasse A 5 nur die Tschechen Pipota/Sedivy (Skoda 130 L) ziehen lassen mußten. Leider mußten die „Condroz“-Spezialisten Geilenberg/Blum aus Wuppertal ihren Golf GTI schon am ersten Tag mit defektem Mengenteiler abstellen.

Endgültig zum letzten Mal waren 3 Gruppe-B-Autos an den Start gebracht worden (Skoda 130 LR und Seat Ibiza), die alle das Ziel nicht sahen. Ebenfalls mit Motorschaden mußten am 2. Tag die beiden Brüder Krügel vom Wartburg-Werksteam aus Eisenach (DDR) ihre 353W 460 (A 5)-Autos abstellen, die gerade hier in der Vergangenheit ein Muster an Zuverlässigkeit waren. So wurde der Werkservice einem belgischen Wartburg-Privatfahrer (Jaques/Lamoline) zuteil, der sein Gefährt auf dem 64. Platz auch ins Ziel brachte.

Schließlich rundeten Schmitz/Müller (Manta 2,0) aus Homberg/Saar, und Rumpkeil/Tiemann (Mercedes 190 2.3-16) aus Diepholz mit dem 45. und 46. Platz die deutsche Beteiligung ab.



Tolle Leistung von Pawel Noakowski/Stefan Jesse
Foto: Bruno Müller

**sport
report**

**Gaumeisterschaften 1988
1.1 Rallyesport
Die wahren Meister**

Fast über das gesamte Jahr führten Paul Jerlitschka und Co Dietmar Moch mit ihrem Pentosin-Escort die Tabelle an. Im Endspurt der Meisterschaft wurden die beiden Remscheider allerdings überrollt - die Escort-Mannschaft muß sich jetzt mit dem Sieg in der WESTDEUTSCHEN-ADAC-MEISTERSCHAFT trösten - ein guter Trost muß man sagen.



Schlesack/Ramme und der Hoffarth-Sierra machten dem ADAC-Nordrhein alle Ehre in der anspruchsvollen Deutschen Meisterschaft

Foto: Bert Schotter

In der Deutschen Rallye-Meisterschaft kämpften Stefan Schlesack und Jörg Ramme mit ihrem Ford Sierra um die Ehre. Meist beherrschten sie die Gruppe N gegen die starke Lancia Konkurrenz, zwei Patzer (Saarland und Hunsrück) setzten allerdings ein starkes Finale voraus um den Gruppe N-Titel und die Gaumeisterschaft zu gewinnen. Die „Baltic“ kam und die Chancen wurden kleiner - bei widrigsten Wetterverhältnissen war man mit konventionellem Antrieb nicht in der Lage, alle Lancia-Teams zu schlagen. Dann kam die „3 Städte“ mit fast 70% Schotter - unser Team mußte sich mit dem 4. Platz zufriedengeben, zuwenig für den



Im Endspurt die Meisterschaft entschieden - ein kleines Trostpflaster für den entgangenen N-Titel: Stefan Schlesack und Jörg Ramme

Foto: Luc Fieuw

Gaumeistertitel, aber für den N-Titel in der Deutschen Meisterschaft hätte es gereicht, wenn da nicht die Fa. Opel in die tiefe Trickkiste gegriffen hätte, zu Gunsten des Opel-Fahrers Stöcklein. Was war geschehen? Stöcklein mußte die letzte Rallye mit dem 3. Platz abschließen um Meister zu werden - nach den Sonderprüfungszeiten war Stöcklein aber nur 4. und das reichte nicht. Unser Nordrhein-Team Schlesack/Ramme wäre somit mit dem Titel belohnt worden. Die Opel-Leute waren allerdings clever. Opel-Fahrer Gregor Schulte stempelte an der Ziel-Kontrolle 3 Minuten zu früh (wer weiß, was Opel-Mann Josef Schimm ihm dafür versprochen hat) und Stöcklein schaffte somit den 3. Rang und den Titel und Stefan und Jörg schauten in die berühmte Röhre. Zum Gaultitel reichten die Punkte aus Bayern auch nicht. Man mußte also nochmals antreten und bei der finanziellen Situation (Stefan und Jörg sind allen Unkenrufen zum Trotz keine Profis) suchte man sich die „Lahn-Dill“ aus, die die Kosten in erträglichen Grenzen halten sollte. Man trat bei dieser Veranstaltung direkt gegen die Spitzenreiter Jerlitschka/Moch an. Ergebnis: Stefan und Jörg schafften einen 2. Gesamtrang und damit den Gaultitel - Paul und Dietmar wurden „nur“ 8. im Gesamtklassement und mußten ihren Freunden den Titel überlassen.

Noch nicht genug - unser Pawel Noakowski lag an 8. Position, er hatte allerdings nur 5 zählbare Ergebnisse. Gute Ergebnisse muß man sagen. Pawel hatte im WEST-EURO-CUP den ADAC-NORD-RHEIN hervorragend vertreten. Mit seinem Opel Corsa war er in der Klasse bis 1800 ccm überall in Europa einer der Schnellsten. Die Gaumeisterschaft zählt die besten 6 Ergebnisse - im Rallyesport sicherlich mehr als genug. Pawel setzte ganz auf sein eigenes Finale: Rallye de Condroz in Belgien. Unser Opel Pilot wurde unterstützt von Stefan Jesse auf dem heißen Sitz. Die Nordrhein-Farben wurden gegen stärkste Konkurrenz hervorragend vertreten! 2. Platz gegen internationale Spitzenteams und dies bedeutete für Pawel auch den 3. Platz in unserer Gaumeisterschaft. Jerlitschka/Moch fielen also noch auf den 4. Platz zurück.

Die diesjährige Gaumeisterschaft war hart umkämpft wie schon seit Jahren nicht mehr. Spannung nicht nur an der Spitze, sondern auch Kampf um die Plätze. Fast 20 Bewerber schafften optimale Ergebnisse und sorgten somit für eine ausgeglichene Tabelle. Wir sind mit unserem System auf dem richtigen Weg! Alle haben sich ihren Pokal redlich verdient. Unseren herzlichsten Glückwunsch.



Im WEST-EURO-CUP zu Hause und im Finale noch der Vorstoß auf Rang 3 in der Gaumeisterschaft: Pawel Noakowski mit seinem Mantzel-Corsa. Sein Stamm-Co Horst Müller schaffte in der Endabrechnung den 6. Rang

Foto: Luc Fieuw

**1.1 Rallyesport
Endstand**

1. Stefan Schlesack	Remscheid	Ford Sierra	6	53,82
Jörg Ramme	Remscheid	Ford Sierra	6	53,82
3. Pawel Noakowski	Düsseldorf	Opel Corsa	6	52,09
4. Paul Jerlitschka	Remscheid	Ford Escort	6	51,94
Dietmar Moch	Remscheid	Ford Escort	6	51,94
6. Horst Müller	Düsseldorf	Opel Corsa	6	50,94
7. Rolf Kramer	Oberhausen	VW Golf	6	48,19
Helmut Halama	Oberhausen	VW Golf	6	48,19
9. Stefan Jesse	Mettmann	Suzuki/Opel	6	43,09
10. Wolfgang Witt	Leverkusen	VW/Renault	6	41,58
11. Kurt Jesse	Mettmann	Suzuki Swift	6	40,34
12. Oliver Schneppenheim	Siegburg	Peugeot	6	39,53
13. Bernd Förster	Bochum	Audi 200	5	36,04
14. Michael Absendroth	Duisburg	Renault	6	33,61
15. Heinz R. Jansen	Lohmar	Opel Manta	6	33,00
Gunter Sübmlich	Lohmar	Opel Manta	6	33,00
17. Willi Wiegmann	Hürth	Renault	6	30,66
18. Uwe Mausbeck	Berg-Gladb.	Toyota	4	27,61
19. Thomas Kleinwächter	Moers	Peugeot	4	26,24
20. Gerd Nagelschmidt	Leverkusen	Renault	6	26,02
21. Burkhard Hesseler	Ranzel	Peugeot	5	23,65
22. Dieter Jäkel	Lindlar	Opel Manta	4	23,39
Dieter Jokisch	Lindlar	Opel Manta	4	23,39
24. Andre Timmers	Duisburg	Peugeot	3	21,24
25. Hartmut Schneppenheim	Waldbröl	Peugeot	4	20,32

Bewerber mit weniger als 20 Punkten sind in dieser Tabelle nicht berücksichtigt. Insgesamt haben 50 Bewerber Punkte erreicht.



Das ganze Jahr geführt und zum Schluß auf den 4. Rang verdrängt: Paul Jerlitschka/Dietmar Moch und der Pentosin-Escort. Dafür dürfen die beiden allerdings den Titel in der Westdeutschen Meisterschaft feiern

Foto: Dieter Noellner

Noakowski/Müller

De Tulpenrally is internationaal, zo ook de equipe Noakowski/Müller. Het Pools/Duitse duo is vorig jaar internationaal Belgisch kampioen geworden in haar klasse, behaalde tevens de tweede plaats in de West-Euro Cup en een derde plek in het Duitse kampioenschap.

De Pool Pawel Noakowski reed met bijrijder Horst Müller dit jaar reeds naar een indrukwekkende klasse-overwinning in het „Circuit des Ardennes“. Dit jaar zijn zij met hun Polifac-Manzel Opel Corsa heel wat van plan in de Tulpenrally.



De Pools/Duitse Corsa-combinatie.

"Schaufenster"

Nr. 48/30. November 1988

SPORT TELEGRAMM

Motorsport: Bei der internationalen Rallye du Contraux in Belgien belegten Müller/Schmidt vom MAC densechsten und Noakowski/Jesse der zweiten Platz ihrer Klasse. - Bei der Junior Hunsrückrallye rutschten Stefan und Kurt Jesse nur knapp am Klassensieg vorbei, beim internationalen Schottersprint in Luxemburg landeten Pawel Noakowski und Horst Müller den Klassensieg, während das „Jesse-Tandem“ wiederum nur Klassenzweiter wurde.

Rheinische Post

30.11.1988

Belgien und Hunsrück

MAC-Teams gut im Rennen

METTSMANN. Zwei Teams des Mettmanner Automobil Clubs (MAC) starteten bei der internationalen Rallye du Contraux im belgischen Huy: Pawel Noakowski und Stefan Jesse sowie Horst Müller und der Wuppertaler Harald Schmidt. Noakowski/Jesse wurden in ihrer Klasse Zweite, Müller/Schmidt kamen in ihrer Klasse auf dem sechsten Rang. Nach diesen Ergebnissen werden die vorderen Plätze in der Gaumeisterschaft vom MAC eingenommen.

Stefan und Kurt Jesse starteten außerdem bei der Junior Hunsrück Rallye, wo sie in der Klasse A5 den zweiten Platz belegten, und zusammen mit Noakowski/Müller beim dritten internationalen Schottersprint in Luxemburg. Noakowski/Müller gewannen in ihrer Klasse und wurden 15. im Gesamtfeld, während Jesse/Jesse wiederum auf Platz vier einkamen und 33. im Gesamtfeld wurden.

Klassensieg bei der Internationalen Cork-Rallye

In der vergangenen Woche vertraten wieder zwei Teams des Mettmanner Automobilclubs den Kontinent in Irland. Als einzige Teams des Kontinents nahmen Sie die weite Anfahrt nach Irland in Kauf um bei der Internationalen Rallye Cork teilzunehmen. Die Anfahrt (1000 km + zwei Fähren) Training und nicht dem internationalen Standard entsprechende Organisation wurden durch anspruchsvolle und schwer zufahrende Wertungsprüfungen wettgemacht.

Die Veranstalter hatten einige Probleme ihren ausgeschriebenen Zeitplan einzuhalten. Am ersten Tag wurde 1/2 Stunde früher gestartet die man am zweiten Tag an die offizielle Startzeit anhing. Start im 30 Sekunden Abstand, üblich sind sonst nur minütliche Starts, brachten am Anfang einige Verwirrung, wurden aber durch die gute Organisation der Wertungsprüfungen nicht zum befürchteten Chaos. Parc Ferme Zonen wurden nicht beachtet Zeitnahme nicht hundert Prozent eingehalten. Hier konnte man nur sagen „Andere Länder andere Sitten“. Der erste Tag brachte Ausfälle von fast 50 % der 96 gestarteten Teams. Zu den Pechvögeln gehörte auch das Mettmanner Team H. Müller/Pawel Noakowski die ihren Mantzel-Polifac-Corsa in der 4ten Wertungsprüfung gegen eine Mauer setzten. Das für sie nach kurzer Weiterfahrt das Aus brachte.

Kurt und Stefan Jesse beendeten den ersten Tag erfolgreicher, erster Platz in der Klasse und 13ter im gesamt war eine gute Ausgangsposition für den zweiten Tag. In der zweiten Runde gefahren wurden 9 Wertungsprüfungen. Am ersten Tag 12, fielen die Mettmanner Rallye Fahrer durch defekte Bremsen und damit verbundener langsamerer Fahrweise noch um zwei Plätze im Gesamtfeld zurück, behielten aber die Führung in der Klasse. Die 20te Internationale Rallye Cork/Irland wurde von 42 Teams beendet.

Gewonnen wurde diese Rallye von dem Engländer Mark Lowell auf einem Ford Sierra Cosworth, der von Ford Motorsport England eingesetzt wird. Das Mettmanner Team Kurt und Stefan belegen damit den dritten Platz im Westeuro Club vor Pawel Noakowski und Horst Müller auf Platz 4. Angeführt wird der Wec von zwei Briten

Close und Hemingway. Mit dieser Rallye ging der Westeuro Club zu Ende. Im nächsten Jahr soll er mit einem geänderten Reglement wieder beginnen. 10 oder mehr Rallyes sollen wieder zum Wec gewertet werden.

"Super Tip"

08.10.1988

Die lange Anreise wurde nicht gescheut

Mettmanner Rallye-Fahrer in Irland

METTSMANN. In der vergangenen Woche vertraten wieder zwei Teams des Mettmanner Automobilclubs den Kontinent in Irland. Als einzige Teams des Kontinents nahmen sie die weite Anfahrt nach Irland in Kauf um bei der internationalen Rallye Cork teilzunehmen. Die Anfahrt (1000 km und zwei Fähren) Training und nicht dem internationalen Standard entsprechende Organisation wurden durch anspruchsvolle und schwer zu fahrende Wertungsprüfungen wettgemacht.

Die Veranstalter hatten einige Probleme ihren ausgeschriebenen Zeitplan einzuhalten. Am ersten Tag wurde 1/2 Stunde früher gestartet die man am zweiten Tag an die offizielle Startzeit anhing. Start in 30 Sekunden Abstand, üblich sind sonst nur minütliche Starts, brachten am Anfang einige Verwirrung, wurden aber durch die gute Organisation der Wertungsprüfungen nicht zum befürchteten Chaos. Parc Ferme Zonen wurden nicht beachtet Zeitnahme nicht 100 Prozent eingehalten, hier konnte man nur sagen „andere Länder andere Sitten“. Der erste Tag brachte Ausfälle von fast 50 Prozent der 96 gestarteten Teams. Zu den Pechvögeln gehörte auch das Mettmanner Team, H. Müller/Pawel Noakowski die ihren Mantzel-Polifac-Corsa in der 4ten Wertungsprüfung gegen eine Mauer setzten, das für sie nach kurzer Weiterfahrt das Aus brachte. Kurt und Stefan Jesse beendeten den ersten Tag erfolgreicher, erster Platz in der Klasse und 13ter im Gesamt war eine gute

Ausgangsposition für den zweiten Tag. In der zweiten Runde gefahren wurden 9 Wertungsprüfungen, am ersten Tag 12, fielen die Mettmanner Rallye-Fahrer durch defekte Bremsen und damit verbundener langsamerer Fahrweise noch um zwei Plätze im Gesamtfeld zurück, behielten aber die Führung in der Klasse. Die 20te internationale Rallye Cork/Irland wurde von 42 Teams beendet. Gewonnen wurde diese Rallye von dem Engländer Mark Lowell auf einem Ford Sierra Cosworth, der von Ford Motorsport England eingesetzt wird. Das Mettmanner Team Kurt und Stefan belegen damit den dritten Platz im Westeuro Cup vor Pawel Noakowski und Horst Müller auf Platz 4. Angeführt wird der Wec von zwei Briten Close und Hemingway. Mit dieser Rallye ging der Westeuro Cup zu Ende. Im nächsten Jahr soll er mit einem geänderten Reglement wieder beginnen. 10 oder mehr Rallyes sollen wieder zum WEC gewertet werden.

WZ, 14.10.1988

WEST-EURO-CUP

Nach der Hessen-Rallye ergibt sich folgendes inoffizielles Tabellenbild:

1. Close	GB	144,0 Pkt.
2. Hemingway	GB	131,5 Pkt.
3. Rasmussen	DK	129,0 Pkt.
4. Vandermaesen	B	124,0 Pkt.
5. Noakowski	D	112,5 Pkt.
6. Jesse	D	112,0 Pkt.
7. Howlett	GB	110,5 Pkt.
8. King	GB	108,0 Pkt.
9. Kramer	D	104,0 Pkt.
10. Dawkings	GB	101,0 Pkt.

sport report

Nr. 3 April 1988



Konnte bei der Hessen nicht antreten: Pawel Noakowski.
Foto: Luc Fleuw

Nr. 9 Oktober 1988

sport report

Tudor Webasto Manx Rallye

EUROPEAN RALLY CHAMPIONSHIP FOR DRIVERS CO-EFF. 20

Tudor Webasto Manx Rallye vom 13.09. – 16.09.1988

Bei der vom 13. – 16. September stattgefundenen Tudor Webasto Manx Rallye nahmen fünf Teams aus dem Gau Nordrhein teil. Vier Teams sahen das Ziel. Das Team Axel Speck/Claudia Grüne fiel leider in der 32. Wertungsprüfung von 40 aus. Sie hatten einen kleinen Ausritt und konnten ihr Auto auch mit Hilfe zahlreicher Zuschauer nicht mehr befreien.

Als bestes Team des ADAC Nordrhein taten sich Pawel Noakowski mit seinem Co Horst Müller auf Opel Corsa hervor. Sie belegten einen guten 2. Platz in ihrer Klasse. Die beiden fuhren stetig schnell und hatten keine Probleme mit ihrem Auto. Erster in der Klasse A 5 wurde der erst 19jährige Colin Mc Rae (der Sohn von Jimmi Mc Rae), ebenfalls auf einem Werks-Corsa. Sie hatten nachher einen Vorsprung von über 25 Minuten!! vor den zweiten in der Klasse, doch dies soll Pawel's Leistung nicht schmälern. Das dritte Team Peter Klodzinski mit Beifahrer Klaus Schwinem von den Dinslakener Automobil- und Motorsportfreunden nahmen mit ihrem Toyota Corolla an der in diesem Jahr zum 25. Mal ausgetragenen Manx Rallye zum fünften Mal teil. Auch sie hatten in der 23. WP einen Ausritt, doch er kostete sie nur 15 Sekunden und ein neues Frontblech. Die beiden belegten einen achten Platz in der Klasse N 2.



Bei der Siegerehrung: links Horst Müller und rechts Pawel Noakowski
Fotos: Dieter Vier

Kurt Jesse fuhr auch diesmal mit Sohn Stefan. Sie sahen das Ziel als Dritter in der Klasse N 1. Auch sie hatten Probleme mit ihrem Suzuki Swift, das linke Federbein riß teilweise aus den Befestigungspunkten heraus, doch dies konnte die beiden immer gut aufgelegten nicht aufhalten.

Wolfgang Schiefer mit Co Berthold Gies erlangten ebenfalls auf Opel Corsa einen 7. Platz in der Klasse A 5.

Rolf Kramer hatte zwar genannt, doch er war nicht zum Start erschienen.

Die Tudor Webasto Manx Rallye führte über 700 km Gesamtlänge, wovon ca. 400 km in 40 Wertungsprüfungen gefahren wurden. Auch dieses Jahr wurde ein 2,04 km langer Stadtkurs abends in Castletown ausgetragen, der wohl die meiste Beachtung bei den Zuschauern fand.



Starke Leistung von Vater und Sohn Jesse auf der Insel

1. Gesamt: Patrick Snijers/Dany Colebunders	BMW M 3	3.30.28
2. Gesamt: Jimmi Mc Rae/Rob Arthur	Sierra Cosworth	3.30.59
36. Gesamt: Pawel Noakowski/Horst Müller	Opel Corsa	4.24.01
2. Klasse		
46. Gesamt: Kurt Jesse/Stefan Jesse	Suzuki Swift	4.34.36
3. Klasse		
50. Gesamt: Peter Klodzinski/Klaus Schwinem	Toyota Corolla	4.38.22
8. Klasse		
58. Gesamt: Wolfgang Schiefer/Berthold Gies	Opel Corsa	4.51.11
7. Klasse		



Klodzinski/Schwinem zieht es immer zur Manx-Rallye

Stand West Euro Cup nach der Manx Rallye:

1. Close	GB	204 Punkte
2. Hemmingway	GB	201 Punkte
3. Noakowski	D	183,5 Punkte
4. Jesse	D	181 Punkte
5. Dawkings	GB	181 Punkte
6. King	GB	167 Punkte
7. Rasmussen	DK	156 Punkte
8. Kramer	D	155 Punkte
9. Stringer	GB	145 Punkte
10. Mahler	D	133 Punkte
27. Knöbel	D	75,5 Punkte
35. Klodzinski	D	61,5 Punkte

Dieter Vier

WEST-EURO-CUP 1988
Haspengouw Rallye – Klarer Sieg für Robert Droogmans und Ford
Robert Close führt weiter im WEST-EURO-CUP

Der Zweikampf zwischen Robert Droogmans (Ford Sierra Cosworth) und Patrick Snijers (BMW M 3) war wohl schon am Start der WP 1 entschieden. Snijers Co-Pilot Dany Colenbunders stemmte dort 1 Minute zu früh und veranlaßte damit seinen Chef zu einer etwas forscheren Gangart. Droogmans bekam auf jeden Fall keine Gelegenheit, sich auf dem Minutenvorsprung auszuruhen. Leider vertrat das BMW-Triebwerk die Hetzjagd allerdings nicht lange und somit konnte Droogmans die zweite Hälfte der Rallye etwas ruhiger angehen lassen.



Robert Droogmans führte den Sierra zum sicheren Sieg.

Lange Zeit sah es so aus, als könne van der Wauwer (Ford Cosworth) seinen Markenkollegen Mark Lovell auf den 3. Platz verweisen. Ein Plattfuß in der vorletzten Prüfung ließ den unglücklichen Belgier doch noch auf den 3. Rang zurückfallen.

Auch die Gruppe N bot spannende Positionskämpfe. Zum Schluß hieß hier der Sieger Gregor de Mevius, der sich mit seinem Mazda 323 ziemlich deutlich gegen Vital Budo (Renault 21) durchsetzen konnte. Die Leistung von de Mevius war bemerkenswert. Schon bei den ersten Prüfungen stellte sich ein Laderschaden ein und die Aufholjagd begann bei Platz 49 im Gesamtklassement.

In der holländischen Meisterschaft hat nun wieder der Engländer Mark Lovell gute Chancen, nachdem Maaskant und Bosch nicht punkten konnten. Bester Holländer war Altmeister Henk Vossen, der seinen Audi Quattro auf den 15. Rang brachte.

Die deutschen Teams konnten zwar nicht im Spitzenfeld mithalten, zeigten dennoch teilweise sehr solide Leistungen. Kramer/Halama wußten dem Publikum zu gefallen und beendeten die Rallye mit einem 21. Rang, was gleichzeitig Rang 6 in der starken 2-Liter-Klasse bedeutete. Mit diesem Ergebnis kletterten die Oberhausener in der WEC-Tabelle weiter nach oben. Ebenfalls ansprechend war die Leistung von Jansen/Süßmlich, die ihren Opel Manta auf den 28. Rang fuhren. Einen sicheren Klassensieg landeten Pawel Noakowski und Horst Müller mit ihrem Opel Corsa. Dieses erstklassige Ergebnis bedeutet in der Tabelle auch einen großen Sprung nach vorn.

Ergebnis:

1. Droogmans/Joosten	B	Ford Sierra Cosworth	3.01.48
2. Lovell/Harryman	GB	Ford Sierra Cosworth	3.03.55
3. van de Wauwer/Bozet	B	Ford Sierra Cosworth	3.04.28
4. Vandermaesen/Aerts	B	Daimler 190 E	3.06.06
5. Coisoul/Borreman	B	Mitsubishi Station	3.07.58



Pawel Noakowski schaffte Klassensieg.
Fotos: Bruno Müller

6. Vaene/Dewulf	B	Ford Sierra Cosworth	3.11.40
7. Walfridson/Briesen	S	Volvo 240 T	3.12.43
8. de Mevius/Manset	B	Mazda 323 Gr. N	3.16.35
9. Delvaux/Jaminet	B	Opel Kadett GSi	3.17.11
10. Budo/Malais	B	Renault 21 Turbo	3.18.25

Stand WEST-EURO-CUP 1988 nach Haspengouw-Rallye:

1. Robert Close	GB	Toyota Corolla	126.0 Pkt.
2. J. P. Hemingway	GB	Toyota Corolla	124.0 Pkt.
V. Vandermaesen	B	Daimler Benz 190 E	124.0 Pkt.
4. Kurt Jesse	D	Suzuki Cultus	112.0 Pkt.
5. Pawel Noakowski	PL	Opel Corsa	105.0 Pkt.
6. Rolf Kramer	D	VW Golf	104.0 Pkt.
7. Ben Howlett	GB	Peugeot 205 GTI	103.0 Pkt.
8. Henk Vossen	NL	Audi Quattro	98.5 Pkt.
9. John Bosch	NL	BMW M 3	90.5 Pkt.
10. P. Maaskant	NL	Opel Kadett	88.5 Pkt.

Egon Meurer

23 Sekunden Rückstand entwertet geschlagen geben. Ein von Droogmans Bewerber RAS-Sport eingeleiteter Protest wegen eines angeblich zu kurzen Verbindungsstückes zwischen Luftfilter und Einspritzanlage des Snijers-BMW M3 wurde zurückgewiesen. Die RAS-Leute haben Berufung eingelegt.

Der bereits mit einem zweiten Platz bei der „Boucles de Spa“, erster Lauf zur Int. belg. Meisterschaft, auf sich aufmerksam machende Van de Wauwer wurde mit seinem Cossie Dritter. Die Gruppe N ging wiederum klar an Grégoire de Mevius. 4,5 Minuten setzte sich der Belgier mit dem Mazda 323 Familia 4WD von Guy Hendrickx (Lancia Delta 4WD) ab.

Noakowski/Müller beste Deutsche

Als beste der sechs deutschen Teilnehmer erreichten Pawel Noakowski/Horst Müller (Opel Corsa) das Ziel der Ardennen-Regenschlacht. Im Prestigekampf um nationale Ehre feuerte Rolf Kramer noch im letzten Sprint den 16V Golf GTI von der Piste. Über drei Minuten kostete ihn der Ausritt und mit 1 Sekunde gleichzeitig die Führung der internen „Nationen-Wertung“.



Pawel Noakowski/Horst Müller beste Deutsche bei der „Ardennes“

Denn die hatten sich Kramer/Halama erst am zweiten Tag mühsam von dem in der Bundesrepublik lebenden Polen Pawel Noakowski erobert. „Ein Klassensieg war uns im Hinblick auf den WEC lieber, deshalb haben wir langsamer gemacht“, kommentierte Co Horst Müller den überlegenen Erfolg bei den 1300er Gr. A-Wagen.



Salvatore Messina/Werner Schild schafften Rang 34
Fotos: Bruno Müller

Schwierigkeiten, sich vom Fronttriebler auf den heckangetriebenen Opel Manta GTE umzustellen, hatte die Bocholter Crew Salvatore Messina/Werner Schild – Platz 34. Gegen die wieselflinken Citroen AX Sport konnte WEC-Routinier Kurt Jesse mit dem Suzuki Swift GTI nichts ausrichten (47.). Den 57. Rang erzielten Bernd Murmann/H. S. Schwieler (Toyota Starlet) vor den auf einem Fiat Uno 55 SX antretenden Reinhard Mahler/Horst Peterleit.

(Dieter Noellner)

WEST-EURO-CUP 1988
Snijers gewinnt 1. WEC-Lauf
Beste Deutsche auf Platz 28

Einen Auftakt nach Maß erlebte der West-Euro-Cup (WEC) im belgischen Dinant. Patrik Snijers (BMW M3) und Robert Droogmans (Ford Sierra Cosworth) drückten erwartungsgemäß dem „Circuit des Ardennes“ (11. – 13. März) ihren Stempel auf. Mit häufigen Führungswechseln sorgten sie für die wohl spannendste Auflage der traditionsreichsten belgischen Rallye.

Snijers erzielte 14 von 24 möglichen Bestzeiten. Droogmans attackierte zwar fortlaufend (10 Topzeiten), mußte sich jedoch mit

Die Strassensperre

Mark Lovell, Favorit im West-Euro-Cup, musste bei der Tulpen-Rallye mit seinem Ford Sierra RS Cosworth Federn lassen.

Knapp vor BMW-Pilot John Bosch in Führung liegend, warf er seinen Sierra kurz vor der Lichtschranke der fünften Wertungsprüfung ins Abseits und blockierte die Strecke. Während der nachfolgende John Bosch seinen BMW M3 noch rechtzeitig abbremsen konnte, rampte Bror Danielsson mit seinem Audi den havarierten Cossie. Der Ford wurde dann auf der engen Piste zur Seite geschoben, trotzdem fuhr Opel-Kadett-GSi-Pilot Peter van Merksteijn ebenfalls in Lovells Cossie hinein, konnte aber mit seinem schwer demolierten Opel die Fahrt fortsetzen, für Lovell war dies nicht mehr möglich.

Wenn der Brite seine Chancen im West-Euro-Cup wahren möchte, muss er bei einem der beiden WEC-Läufe in Deutschland (Hessen- oder Hunsrück-Rallye) an den Start gehen.

Die Tulpenrallye war zugunsten des niederländischen Ex-Meisters und Vorjahressiegers John Bosch und Co-

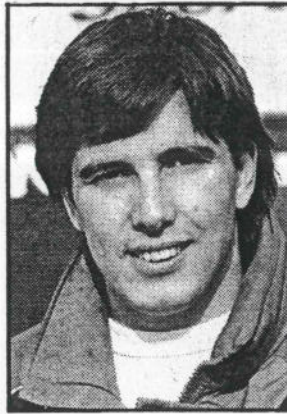
Pilot Kevin Gormley (Prodrive-BMW M3) endgültig gelaufen, als auch noch Jan van der Marel mit einem Lichtmaschinen-Schaden am Cosworth eine Maximalzeit kassiert hatte. Mit 2:12 Minuten Vorsprung brachte Bosch den BMW M3 vor Paul Maaskant (Opel Kadett GSi) und dem Schweden Bror Danielsson (Audi Coupé Quattro) ins Ziel.

Die Deutschen Kramer/Halama überzeugten im Barneveld mit einer ausgezeichneten Vorstellung: Rang 10 im Gesamt und beste der insgesamt 16 (!) gestarteten deutschen Teams. Kurt und Stefan Jesse brachten ihren Suzuki Swift auf den zweiten Klassenrang, Knöbel/Jakobsmeier steuerten ihren Gruppen-VW Golf GTI 16V trotz eines Getriebschadens in der letzten Prüfung zum Klassensieg.

Noakowski/Müller kostete ein Querlenker-Defekt am Opel Corsa die mögliche WEC-Führung. Während Jansen/Süssmilch (Opel Manta) nach einem Missverständnis im Cockpit und einem Abflug in der letzten Prüfung Maximalzeit kassierten, mussten ihre Markenkol-

legen Messina/Stich mit einem Getriebschaden in der Final-Schleife die Segel streichen. D.N.

Resultate: 1. Bosch/Gormley (NL/GB), BMW M3, 2:21:08. 2. Maaskant/van Beek (NL), Opel Kadett GSi, 2.12 Min. zur. 3. Danielsson/Schoonenwolf (S/NL), Audi Coupé Quattro, 3.12. 4. Hansen/Ladwig (DK/D), Opel Manta 400, 3.24. 5. Doctor/Krieger (NL), Ford Sierra XR 4x4, 4.12. 6. Vossen/Findhammer (NL), Audi 80 Quattro, 4.33. 7. Knoop/Boesten (NL), Peugeot 309 GTI, 5:38. 8. van Heek/Bouwhouis (NL), BMW M3, 7.11. 9. van den Berg/Bols (NL), 8.47. 10. Kramer/Halama (D), beide VW Golf GTI 16V, 9.05. — **Stand WEC-Cup:** 1. Howlet 64 Punkte. 2. Hemingway 58. 3. Close und Kramer, je 56. 8. Jesse 46.



John Bosch

Mettmanner bezwangen in Holland Werksteams

Gute Plazierungen für den Automobilclub

Mettmann. Vom 22. bis 24. April nahmen wieder mehrere Teams des Mettmanner Automobil-Clubs an der internationalen Hellendorn Rallye in Hellendorn/Niederlande teil. Das erfolgreichste Team dieses Laufs zum Westeuro-Cup zur niederländischen Meisterschaft und zur Europäischen Rallyemeisterschaft war Pawel Noakowski und Horst Müller auf Opel Manzel/Polivac Corsa die nach erbittertem Kampf gegen 11 Teams in der Klasse A5 vor zwei Skoda Werksteams das Ziel erreichten.

Mit einem Vorsprung von 43 Sekunden nach zwei Tagen und 20 Wertungsprüfungen erreichten sie den 1. Platz in der Klasse A5 und insgesamt dem 21. Platz mit einem 1300 ccm Auto. Am Start der Hellendorn-Rallye waren Fahrer aus 11 Nationen. Die Teilnehmerzahl wurde auf 116 festgesetzt. Bei diesen Läufen, die aufgrund der langen Wertungsprüfungen die überwiegend durch tiefen Sand gefahren werden müssen, geht es nicht nur um den Kampf gegen die Uhr (es geht wie man sieht, nur um Sekunden), sondern auch um das optimale vorbereiten des Fahrzeuges. Die Service-Teams müssen bei den Läufen zum European-Champion-Ship schneller und präziser arbeiten, da die Servicezeiten zwischen den einzelnen Prüfungen nur zwischen 4 bis 8 Minuten sind. Reifenwechsel, Problembeseitigung und Verpflegung des Teams wird hierbei zur Hetze. Mettmann war an diesem Wochenende wieder stark vertreten.

Kurt und Sohn Stefan Jesse waren wieder mit dem Suzuki Swift 1300 GTI am Start und konnten nach zwanzig Sonderprüfungen die Rallye mit einem 2. Platz in der Klasse N1 und dem 40. im Gesamt beenden. Das Auto lief bis zum Schluß zur Zufriedenheit, aber gegen von Suzuki gesponserte Autos hat man es immer schwer. Barbara Kronenberg nahm als Beifahrer auf einem Audi 80 Quadro von Werner Kryzak teil und kam als 18. im Gesamt und 9. in der Klasse ins Ziel. Soweit die Fahrer des Mettmanner Automobil-Clubs. Weiter waren aus Mettmann noch Axel Speck und Claudia Grüne am Start die nach Ablauf der Rallye auf einen 47. Platz im Gesamt und auf den 8. Platz in der Klasse zurückblicken konnten. Gewonnen wurde die Hellendorn-Rallye von den Lokalmatadoren Erwin Docter und P. Krieger auf Ford Sierra XR 4 vor v. Van der Maessen auf Mercedes 190 E und John Bosch auf BMW M3.

Automobil-Club

Bei der Rallye in Hellendorn

METTMANN. Mehrere Teams des Mettmanner Automobil-Clubs nahmen jetzt an der internationalen Hellendorn-Rallye in den Niederlanden teil. Das erfolgreichste Team dieses Laufs zum Westeurocup zur Niederländischen Meisterschaft und zur Europäischen Rallyemeisterschaft bildeten Pawel Noakowski und Horst Müller auf Opel Manzel/Polivac Corsa. Sie erreichten nach dem Kampf gegen elf Teams in der Klasse A 5 vor zwei Skoda Werksteams das Ziel. Mit einem Vorsprung von 43 Sekunden belegten sie nach 20 Wertungsprüfungen den ersten Platz in der Klasse A 5 und insgesamt den 21. Platz mit einem 1300-ccm-Auto.

Am Start der Hellendorn-Rallye waren Fahrer aus elf Nationen. Die Teilnehmerzahl wurde auf 116 festgesetzt. Bei diesen Läufen, die überwiegend durch tiefen Sand gefahren werden müssen, geht es nicht nur um den Kampf gegen die Uhr, sondern auch um das optimale Vorbereiten des Fahrzeuges. Die Service-Teams müssen bei den Läufen zum European-Champion-Ship schneller und präziser arbeiten, da die Servicezeiten zwischen den einzelnen Prüfungen nur zwischen vier bis acht Minuten sind. Reifenwechsel, Problembeseitigung und Verpflegung der Teams werden zur Strapaze.

Rallye Hellendoorn: Bosch und Lovell im Pech

Der Dauerbrenner

Das Duell zwischen Ford-Pilot Marc Lovell und BMW-Fahrer John Bosch fand auch bei der Rallye Hellendoorn in Ostholland seine Fortsetzung. Der spannende Kampf dauerte jedoch nur vier Prüfungen an. Mit einem Motorbrand musste Lovell seinen Cossie abstellen. Gunnar Pettersson legte seinen Golf auf das Dach.

John Bosch und Beifahrer Kevin Gormley konnten sich nicht lange über die übernommene Führung freuen, denn eine gebrochene Hinterachsschwinge am Prodrive-BMW M3 kostete 90 Sekunden, die Bosch trotz einer furiosen Aufholjagd auf den Sandprüfungen nicht mehr wettmachen konnte. Der junge Erwin Doctor steuerte seinen Ford Sierra XR4x4 mit viel Einsatz vor dem Belgier Valere Vandermaesen (Mercedes 190E 2.3-16) zum Sieg, Dritter wurde schliesslich Bosch. Paul Maaskant (Opel Kadett GSi) musste sich dem brillant auftrumpfenden Markenkollegen Jörgen Nielsen im Kampf um Platz 4 beugen. Guy Colsoul steuerte einen Mitsubishi Starion auf Rang 7.

Die Sensation der Hellendoorn-Rallye waren Walter Gromöller und Wolfgang Pestel, die mit ihrem Lancia Delta HF Integrale bis drei Prüfungen vor Schluss den dritten Rang und die Führung in der Gruppe N halten konnten. Durch die Attacken von Bosch und Nielsen nervös geworden, rutschten die beiden in einen Graben. Beste Deutsche wurden Kryszak/Kronenberg mit ihrem Audi 80 Quattro auf Rang 19. In einem spannenden Duell setzten sich Noakowski/Müller mit ihrem Gruppe-A-Corsa gegen die beiden Werks-Skoda von Urban und Waayenberg durch und fuhren einen weiteren Klassensieg nach Hause. Kurt Jesse ist durch einen zweiten Klassenrang mit seinem Suzuki Swift jetzt bester Deutscher im West-Euro-Cup.

Resultate: 1. Doctor/Krieger (NL), Ford Sierra XR 4x4, 8214 Sekunden. 2. Vandermaesen/Aerts (B), Mercedes 190E 2.3-16, 0:13 min. zur. 3. Bosch/Gormley (NL/GB), BMW M3, 0:36. 4. Nielsen/Madsen (DK), 1:47 Min. 5. Maaskant/van Beek (NL), beide Opel Kadett GSi, 1:52. 6. Vossen/Findhammer (NL), Audi 80 Quattro, 2:42. 7. Colsoul/Borremans (B), Mitsubishi Starion Turbo, 2:56. 8. Merksteijn/Oosterbaan (NL), Opel Kadett GSi, 3:46. — **Stand WEC-Cup:** 1. Hemingway und Close, je 91 Punkte. 3. Bosch, Docter und Dennis, je 83. 7. Jesse 79.

Samstag, 21. Mai 1988

Westdeutsche Zeitung

In Belgien

Bei Rallye erfolgreich

Mettmann. Bei der 17. Internationalen Haspengouw-Rallye in Landen/Belgien nahmen wieder drei Teams aus Mettmann teil. Pawel Noakowski/Horst Müller, Stefan und Kurt Jesse und Claudia Grün/Axel Speck starteten in der Gruppe A, Klasse 5. Am Freitag wurden sechs Wertungsprüfungen gefahren. Nach der Wertung lagen P. Noakowski/H. Müller auf Opel-Manzel-Polivac Corsa auf Platz 1 in der Klasse und auf Platz 62 im Gesamten. Kurt und Stefan Jesse lagen 26 Sekunden dahinter auf Platz 2 in der Klasse und auf dem 67. Platz im Gesamfeld. Axel Speck und Claudia Grüne erreichten den 80. Platz im Gesamfeld. Der Samstag hatte 21 Wertungsprüfungen. Pawel Noakowski und Horst Müller kamen mit Glück und „nur“ kleinen Problemen auf den ersten Platz in der Klasse A 5 ins Ziel. Stefan und Kurt Jesse durch Reifenprobleme und nicht ausreichende Bremsen ließen sie das Ziel auf Platz 2 in der Klasse A 5 erreichen.

Super-Tip

Erfolgreich in Belgien

19.11.88

In der vergangenen Woche kehrten zwei Mettmanner Teams aus dem belgischen Huy von der Internationalen Rallye Du Contraux zurück. Es starteten auf dem Opel Manzel Polifac Corsa Pawel Noakowski und Stefan Jesse. Horst Müller stieg diesmal in einen Opel, der von dem Wuppertaler Harald Schmidt pilotiert wurde. Beide Klassen hatten mit 18 bzw. 16 genannten Teams eine sehr große Beteiligung.

37 Wertungsprüfungen galt es zu fahren. Pawel Noakowski und Stefan Jesse konnten den ersten Tag als Zweite in der Klasse beenden. Horst Müller und Harald Schmidt hatten einige Probleme. Sie machten einige „Ausflüge“, die Zeit und Material kosteten. Ein 8. Platz in der Klasse war noch hervorragend. Der zweite Tag lief für beide Teams besser.

Pawel Noakowski und Stefan Jesse konnten nach vielen Reifenwechsel, aber sonst ohne Probleme, ihren zweiten Platz in der Klasse halten. Horst Müller und Harald Schmidt belegten zum Abschluß den 6. Platz in ihrer Klasse. Mit diesen Ergebnissen werden die vorderen Plätze in der Gaumeisterschaft vom MAC Mettmann eingenommen. Für Stefan und Kurt Jesse bedeutet dies, nach dem 3. Platz und bestem Deutschen Team im Westeurocup, ein erfolgreiches 1988.

RHEINISCHE POST

Samstag, 14. Mai 1988

MAC am Start

Mehrere Teams der Mettmanner Automobilclubs gehen an diesem Wochenende in Landen/Belgien bei der Internationalen Haspengouw Rallye an den Start: die amtierenden belgischen Rallyemeister Pawel Noakowski und Horst Müller auf Manzel-Polivac-Corsa sowie Stefan und Kurt Jesse (erstes deutsches Team im Westeurocup) auf dem Suzuki Swift 1300 GTI.

24.9.88

Super-Tip

Tolle Plazierungen auf der Isle of Man

Mettmanner Motorsportler bestritten die 25. Internationale Manx Rallye auf der Isle of Man. Diese Veranstaltung läuft über drei Tage. Start war Mittwoch den 14. September in Douglas auf der Isle of Man. 15 Wertungsprüfungen pro Tag waren zu bestreiten. Wertungsprüfungen die es in sich haben, Witterungsbedingungen wie es sie sonst nirgends zu finden sind. Sonnenschein, Nebel, Bewölkung, alles innerhalb kürzester Zeit. Die Reifenwahl wird bei dieser Veranstaltung zur Qual.

Die längste Gerade der Wertungsprüfungen ist 600 Meter. Kuppen und damit Sprünge zuhauf, Kurven in einer niedrigen Menge lassen die Manx-Rallye zu einer der schwersten internationalen Rallye werden.

Aus Mettmann dabei: Pawel Noakowski und Horst Müller auf Opel-Manzel-Polifac-Corsa, Kurt und Stefan Jesse, das Vater-Sohn-Team auf Suzuki Swift 1300 GTI und Claudia

Grüne mit Axel Speck auf dem Opel Kadett D.

Nach drei Tagen und 40 Wertungsprüfungen kamen Pawel Noakowski und Horst Müller als Zweite ihrer Klasse ins Ziel. Kurt und Stefan Jesse kamen nach Problemen mit dem Federbein ihres Wagens (Teile gingen verloren, es mußte ausgewechselt werden) als 4. der Klasse ins Ziel.

Axel Speck und Claudia Grüne gaben nach einem Ausrut-

scher über einen Wall mit Baumberührung am letzten Tag auf. Mit diesem Erfolg liegen die Teams Noakowski/Müller und Jesse/Jesse weit vorn im Westeuro-Cup.

Die Internationale Kork Rallye in Irland in der kommenden Woche muß nun die Entscheidung bringen, ob der Westeurocup von den Mettmanner Teams noch gewonnen wird. Klassensiege sind beiden im Cup nicht mehr zu nehmen.

Polacy w ubiegłorocznych rajdach

Miłośnicy sportu rajdowego nie mogli narzekać na brak emocji, której nieoczekiwanie dużo dostarczyli polscy zawodnicy. We wszystkich Eliminacjach Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Niemiec startowały dwie konkurujące ze sobą załogi. M. Z. Kotulińska ze Szwecji startująca na Audi 200 Quattro — wygrywając przed trzema laty Puchar Europy — od dwóch lat „objeżdża” Mistrzostwa Niemiec. S. Ślesiak z Remscheid (RFN) na Fordzie Sierra RS Cosworth również od dwóch lat startuje w Mistrzostwach Niemiec. W pierwszych dwóch eliminacjach lepszą była Kotulińska. Natomiast w Rajdzie Saarland pokonał ją Ślesiak. W Rajdzie Hessen zawodniczkę ze Szwecji także przesładował pech. Nie ukończyła tej imprezy ze względu na ciągłe awarie instalacji elektrycznej, aż po pewnym czasie silnika nie udało się już uruchomić.

Organizatorzy Rajdu Niemieckiego po raz pierwszy w 1988 r. uzyskali dla swojego rajdu współczynnik trudności 20, przez który jak wiadomo mnoży się wyniki. Takich rajdów w sezonie '88 było 10, z łącznej liczby 49 rajdów zaliczanych do Mistrzostw Europy. Trudności tego rajdu dały się we znaki wielu zawodnikom. Niejednokrotnie obserwowaliśmy wywrotki i częste usterki samochodów rajdowych. Na szczęście zarówno Kotulińska jak i Ślesiak nie mieli tego rodzaju problemów. Kotulińska ukończyła rajd na 9. a Ślesiak na 12. miejscu. Kolejnym rajdem był Rajd Hunsrück ze startem i metą w obchodzącym swoje 2004-lecie uroczym mieście Trier. Kotulińska, mimo, że złapała dwukrotnie gumę ukończyła imprezę na 7. miejscu. Jest to jej najlepszy wynik w sezonie '88. Od tego momentu zdecydowanie wyprzedziła Ślesiaka. W Rajdzie Baden Württemberg startowały aż cztery polskie załogi. Obok wymienionych poprzednio startował także M. Makowski z Kilonii, na Fordzie Sierra CO oraz K. Bońkowski z Weiden na Toyota Carolla. Oboje ukończyli ten rajd plasując się na dalekich miejscach. W rajdzie Baltyku i w Rajdzie Trzech Miast w Bawarii Kotulińska znowu poprawiła swoją pozycję uzyskując 5. miejsce w klasyfikacji generalnej Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Niemiec za 1988 rok. Starty polskich załóg nie kończą się w Niemczech.

W czasie mych reporterskich wędrowek po rajdowych szlakach za-

stanawiałem się nieraz, jakie skutki może spowodować zwykła ludzka pomyłka pilota? Czołowy kierowca rajdowy przed kilkunastu laty poniósł tragiczną śmierć w Rajdzie Krakowskim, bo pilot (który również zginął) pomylił hasła — tak przypuszczano.

W Rajdzie Hellendoorn w Belgii P. Noakowski z Düsseldorfu podyktował na treningu pilotowi za szybki przejazd przez jeden z licznych prawych zakrętów. Właśnie na tym zakręcie wyleciał z trasy w trakcie rajdu uderzając swym rajdowym Oplem Corsą w słup wysokiego napięcia. Dzięki pedantyczności Noakowskiego w wyposażeniu samochodu w elementy bezpieczeństwa, takie jak rury bezpieczeństwa w kabinie kierowcy, czy automatyczne gaśnice w kabinie z rurkami, połączone dookoła silnika, załoga wyszła cało z wypadku. Samochód natomiast został dożętnie zniszczony. Nie tylko samozaparcie ale również wyteżona praca przy zbudowaniu nowego samochodu rajdowego od podstaw pozwoliła Noakowskiemu na wystartowanie w następnej imprezie zaliczanej do Pucharu Europy. Przedtem jednak zdołał wygrać dwa rajdy belgijskie — Rajd Spa i Rajd Haspengouw zaliczane do Pucharu Europy (były one Eliminacją Mistrzostw Europy). Rekordową liczbę miał Rajd Bianchi jako Eliminacja Mistrzostw Europy. Noakowski bez większych trudności wygrał klasę 1300 cm³ przy rekordowej liczbie 126 załóg startujących.

W holenderskim Rajdzie Tulipanów urwał zawieszanie i nie ukończył rajdu. Duże słowa uznania mam dla organizatorów Rajdu Tulipanów ciągle poszukujących nowych tras, w tym celu, aby ich rajd nie był identyczny z poprzednim. Jest to godna polecenia innowacja. Na przełomie lat siedemdziesiątych rajd ten zawędrował do Polski. Co prawda tulipany wówczas nie kwitły, ale kwiecista była lista startowa ze znanymi nazwiskami rajdowymi. Z dużym pietyzmem przygotowywał się Noakowski do Rajdu Szwedzkiego, była to jedna z ostatnich Eliminacji Pucharu Europy. Niestety dobrze znający tę trasę Szwedzi nie dawali wiele szans innym zawodnikom. Mimo ambitnej jazdy i wygraniu paru odcinzków specjalnych niestety urwu- nie zawieszanie na niespodziewanym przełomie w drodze pogrzebało jego szanse na zdobycie tytułu mistrza w klasyfikacji generalnej

Pucharu Europy. Mimo pięknego startu w rajdzie Manx w W. Bryt. zdobył tam 2. miejsca w klasie spadł w klasyfikacji generalnej. Niemniej jednak również kończąc Rajd Circuit des Ardennes na drugim miejscu, który odbył się również w Belgii zapewnił sobie tytuł mistrza w klasie 1300-A5 Pucharu Europy. Niezadowolony z 4. miejsca w klasyfikacji generalnej postanowił na zakończenie sezonu wystartować w Międzynarodowym Rajdzie o Mistrzostwo Luksemburga zdecydowanie wygrywając klasę.

Jeszcze nie umilkły echa ostatnich rajdów, a już 25 grudnia wystartował gigantyczny rajd Paryż-Dakar.

I. Martynowski

sport
report

Nr. 1 Februar 1989

den soll der Ford Sierra Cosworth, mit dem das Team Kather/Schlesack bei den letzten Langstreckenrennen die Gruppe N gewonnen hatte. Neben dieser Serie sollen auch die 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring und in Spa Francorchamps gefahren werden. Der Bonner Lancia-Händler **Miguel Balsalobre** plant auch neben einigen Langstreckenrennen die Rundstrecken-Trophäe. Miguel bereitet dafür ebenfalls einen Sierra vor. **Dirk Wagner** aus Roetgen beteiligt sich am Renault-elf-Europa-Cup 1989. Die Cup-Version des Renault 21 Turbo bringt 300 PS auf die Vorderräder!

Wolfgang Haugg aus Aachen erhielt von der ADAC-Rennsport-schule eine besondere Auszeichnung. Der Schützling von Toyota-Händler Rudolf Szama schloß die Rennsport-schule mit der Benotung „sehr förderungswürdiges Top-Talent“ ab. Wir hoffen, daß der 22-jährige sein Talent nutzen kann. Ein anderer junger Mann ist auf dem Weg nach oben: **Michael Funke**, Gewinner der Slalom-Aufsteiger-Trophy, sucht mit Hilfe seiner motorsportbegeisterten Eltern nach Möglichkeiten in der Rundstreckenszene. Der Nordrhein-„Aufsteiger“ des Jahres, **Peter Kreuer**, hat noch keine Möglichkeit gefunden, sein Talent in einer höheren Klasse unter Beweis zu stellen. Wenn alle Stricke reißen, wird der Suzuki-Titel verteidigt.

Johannes Obergeld, Oldtimer-Spezialist, denkt an einen Markenwechsel. Der Aachener liebäugelt mit einem Ford Falcon, denkt aber auch an eine Luisterinsätze bei Langstreckenrennen auf dem DES-Sierra. Auch aus dem Slalomsektor gibt es einen interessanten Markenwechsel zu berichten. **Horst Günter Bocking** hat bei Gaumeister **Willi Obermann** ein offenes Ohr gefunden. Die nächste Saison bestreitet Bocking in einem Obermann-Citroen AX der Gruppe N. Obermann selbst bastelt auch an einem Sierra Gruppe N für das 24-Stunden-Rennen.

Gaumeister **Stefan Schlesack** und **Jörg Ramme** vertreten den ADAC Nordrhein wieder bei der Deutschen Rallyemeisterschaft. Beim Bonner Händler **Hoffarth** bereitet Stefan mit Hilfe von Ford einen neuen Sierra Stufenheck vor. Wir freuen uns, daß Ford die beiden Remscheider nicht im Regen hat stehen lassen. In Köln hat man sogar in Aussicht gestellt, daß Stefan 1990 mit dem neuen Allrad-Sierra fahren darf. Auch die Rundstrecken-Talente von Stefan weiß man zu schätzen. Neben einigen Langstrecken-einsätzen bekommt Stefan vielleicht auch eine Chance in der DTM. Vizegaumeister **Pawel Noakowski** plant mit seinem Stammbeifahrer, **Horst Müller**, einen abenteuerlichen Afrika-Einsatz. Wir werden darüber berichten. Der **Peugeot-Cup** meldet volles Haus. Darunter auch einige **Nordheiner**. So zum Beispiel unser erfolgreiches Team **Jerlitschka/Moch**. Hoffentlich gelingt Paul der Umstieg auf den Fronttriebler. Ein weiteres Team heißt **Movius/Jokisch** und auch der Wahlscheider **Hans Werner Ritter** hat sich für den interessanten **Peugeot-Cup** entschieden.

Eilen Lohr bei Volkswagen! Kurz vor Redaktionsschluß erreicht uns noch diese erfreuliche Nachricht. Eilen wird die komplette Deutsche Formel 3-Meisterschaft auf einem BSR 389-VW, einer VW/Schäfer-Eigenkonstruktion, bestreiten. Gesponsert wird die Saison u. a. von der Mineralölfirma Wintershall.

Otto Rensing ist nach seinem Formel 3-Sieg in Macao ein begabter Mann. Der Jüchener wird wahrscheinlich die englische Formel 3-Meisterschaft mit Hilfe von Camel bestreiten. Otto wäre natürlich gerne in der Formel 3000 aktiv geworden — finanziell war das aber nicht machbar. Unser 24-Stunden-Sieger aus dem Jahre 86 wird wohl immer noch mit der Formel 3000 liebäugeln, zumal die FISA beschlossen hat, daß die Super-Lizenz nur über diese Formel zu erhalten ist. Daher wird es auch Zeit, daß ein solcher Lauf nach Deutschland kommt.

Aus der Rundstrecken-Trophäe in die IDTM! **Günther Murmann** aus München hat es geschafft. Der Sieger der ONS-Trophäe 1988 sitzt bei der nächsten Tourenwagen-Saison im Ringshausen-Team. Das ist ein Aufstieg nach Maß.

Wer will was im Jahre 89

Den Markenwechsel der Saison unternahm unser Roisdorfer Superstar **Klaus Ludwig**. Nach langen Ford-Jahren unterschrieb Klaus jetzt bei Daimler und wird für AMG u. a. die Tourenwagenmeisterschaft bestreiten. In der Regenbogenpresse wurde viel über das große Geld in diesem Zusammenhang debattiert. Wir können das nicht ganz verstehen. Klaus ist zwar Profi, so wie wir ihn kennen, spielt Geld allerdings bei ihm nicht die größte Rolle. Außerdem sollte man sich fragen, warum ein Spitzenmotorsportler nicht annähernd soviel verdienen soll, wie ein mittelpträglicher Bundesligaspieler! Klaus hat viel für den Motorsport in der Öffentlichkeit erreicht und wir hoffen, daß er dies mit dem neuen Team fortführen kann.

Frank Biela bleibt bei Ford. Der ehemalige Youngster wird aber auch neben der DTM weiterhin in der Formel 3 zu sehen sein. **Armin Hahne** bleibt bei Ford-Tuner Walter Wolf. Walter Wolf ist ja im letzten Jahr ohne die große Werksunterstützung mit seinem Sierra und Armin Hahne sehr erfolgreich gewesen. Die Leistungen wurden von Ford anerkannt — es kommt nun mehr Hilfe aus Köln. **Walter Mertes** hat nach einem für ihn enttäuschenden Jahr das Lenkrad an den Nagel gehängt. Er stellt sich nun der ITR-Organisation zur Verfügung. Die Fans werden ihn bei den Rennen nun immer im Führungswagen sehen. **Alfried Heger** bleibt BMW treu.

Werner Kather aus Aachen und sein Tuner Hans Schnock haben sich für die Rundstrecken-Trophäe entschieden. Eingesetzt wer-

Klassensieg in Belgien

Erfolgreiches Wochenende für den Mettmanner-Automobil-Club. Bei der internationalen Rallye Circuit des Ardennes in Dinant (Belgien) starteten zwei Teams des Mac. Kurt Jesse mit Stefan Jesse auf Suzuki Swift GTI und Horst Müller mit P. Noakowski auf Opel Manzel Corsa. Die Rallye startete Freitagabend um 19 Uhr 01 und endete Sonntagmorgen um 0 Uhr 30 für das erste Fahrzeug. Der Opel mit Startnummer 56 und der Suzuki mit Startnummer 89 begannen die Rallye bei relativ guten Witterungsverhältnissen mit guten Zeiten in den Wertungsprüfungen. In der

Nacht begann es dann stark zu regnen und die Straßen wurden schlammiger. Trotz optimaler Bereifung konnten Dreher nicht vermieden werden, wobei am Fahrzeug von Kurt Jesse der Pandastab in Mitleidenschaft gezogen wurde. Zuerst war er nur krumm und das Fahrzeug fuhr nicht mehr in der Spur, in der letzten Prüfung dieses Tages brach er dann ganz. Vor der Einfahrt in den Parc Ferme wurde der Pandastab ausgebaut und in der Nacht geschweißt. Nach kurzer Nachtruhe begann die Rallye wieder mit dem Einbau des

gerichteten Teils. Für Horst Müller lief alles zur Zufriedenheit. Material und Reifen machten kaum Probleme. Trotz überschwemmter Bäche und Flüsse, die die Durchfahrten fast unmöglich machten, wurde die Rallye mit einem Klassensieg in der stark besetzten Klasse A5 beendet. Insgesamt konnte ein 27. Platz bei 108 gestarteten Autos erreicht werden. Für Kurt Jesse war der achte Platz in der Klasse bei den beschriebenen Schwierigkeiten noch ein beachtlicher Erfolg. Im Gesamtlandete er noch auf dem 47. Platz.

Samstag, 19. März 1988

Westdeutsche Zeitung

WZ

MAC- Rallyefahrer blieben in der Spur

Schöne Erfolge bei Fahrt in den Ardennen

Mettmann. Erfolgreiche Woche für den Mettmanner Automobil-Club: Bei der internationalen Rallye-Circuit des Ardennes in Dinant (Belgien) starteten zwei Teams des MAC. Kurt Jesse mit Stefan Jesse auf Suzuki Swift GTI und Horst Müller mit P. Noakowski auf Opel Corsa.

Die Rallye startet Freitagabend um 19.01 und endete Sonntagmorgen um 0.30 Uhr für das erste Fahrzeug. Der Opel mit Startnummer 56 und der Suzuki mit Startnummer 89 begannen die Rallye bei relativ guten Witterungsverhältnissen mit guten Zeiten in den Wertungsprüfungen. In der Nacht begann es dann stark zu regnen und die Straßen wurden schlammiger. Trotz optimaler Bereifung konnten Dreher nicht vermieden werden, wobei am Fahrzeug von Kurt Jesse der Pandastab in Mitleidenschaft gezogen wurde. Zuerst war er nur krumm und das Fahrzeug fuhr nicht mehr in der Spur, in der letzten Prüfung dieses Tages brach er dann ganz. Vor der Einfahrt in den Parc Fermé wurde der

Pandastab ausgebaut und in der Nacht geschweißt. Nach kurzer Nachtruhe begann die Rallye wieder mit dem Einbau des gerichteten Teils. Für Horst Müller lief alles zur Zufriedenheit. Material und Reifen machten kaum Probleme. Trotz überschwemmter Bäche und Flüsse die die Durchfahrten fast unmöglich machten, wurde die Rallye mit einem Klassensieg in der stark besetzten Klasse A 5 beendet. Im Gesamtklassement konnte mit dem 1300er Auto ein 27. Platz bei 108 gestarteten Autos erreicht werden. Für Kurt Jesse war der achte Platz in der Klasse bei den beschriebenen Schwierigkeiten noch ein beachtlicher Erfolg. Im Gesamtklassement landete er noch auf dem 47. Platz.

RHEINISCHE POST

Donnerstag, 14. April 1988 - Nr. 87

MAC bei der Tulpenrallye in Holland

METTMAN. Drei Teams des Mettmanner Automobil-Clubs nahmen jetzt an der internationalen AMAC-Tulpenrallye in Barnefeld/Niederlande teil. 123 Starter aus sieben Nationen hatten auf den Wertungsprüfungen vor allem mit dem tiefen Sand zu kämpfen. Pavel Noakowski und Horst Müller, amtierende belgische Rallyemeister aus Mettmann, belegten in der Gesamtwertung

mit ihrem Opel Corsa den 26. Platz, als sie auf der 7. Wertungsprüfung mit einer gebrochenen Radaufhängung ausschieden.

Besser lief es für Kurt und Stephan Jesse mit ihrem Suzuki Swift. Sie belegten in ihrer Klasse den 2. Platz, in der Gesamtwertung bedeutete das Platz 49. Das dritte Mettmanner Team, Heinz Abel und Irene von Bellen, konnte mit

einem 10. Platz in seiner Klasse und einem 61. Platz im Gesamtklassement zufrieden sein, zumal an ihrem Toyota Corolla ein Reifenwechsel nicht mehr möglich war - die Radbolzen waren defekt. Gewinner der Rallye waren schließlich die Niederländer Bosch/Gormley auf einem BMW M3 vor ihren Landsleuten Masskant/van Beek auf Opel Kadett.

Große MAC-Beteiligung an Tulpenrallye in Barnefeld

Am Wochenende fand die internationale AMAC-Tulpenrallye in Barnefeld/Niederlande mit 123 Startern aus 7 Nationen statt. 3 Teams des Mettmanner Automobilclubs nahmen den Kampf um Punkte für den Westeuropacup, ADAC Gaumeisterschaft und Nationale Meisterschaften auf.

Die Wertungsprüfungen sind durch tiefen Sand sehr schwierig zu fahren und stellen die Teams vor Probleme, besonders bei der Reifenwahl.

Pavel Noakowski (Polen) und Horst Müller (Deutschland) beide MAC, amtierende belgische Rallyemeister, führten in ihrer Klasse mit dem Polivac/Manzel Opel Corsa und belegten im Gesamtklassement Platz 26 als für sie das Aus in der 7. Wertungsprüfung in Form einer gebrochenen Radaufhängung kam. Besser lief es für Kurt und

Stefan Jesse (Mettmann). Beide MAC, die mit ihrem Suzuki Swift GTI nach 19 Wertungsprüfungen auf Platz 2 in der Klasse bis 1300 und dem 49. Platz im Gesamt einen im internationalen Feld großen Erfolg verbuchen konnten.

Heinz Abel und Irene v. Bellen konnten nach Ablauf der Veranstaltung mit ihrem Toyota-Corolla GT mit einem 10. und im Gesamt dem 61. Platz zufrieden sein, zumal nach zwei defekten Radbolzen ein Reifenwechsel nicht mehr möglich war. Insgesamt wieder ein erfolgreiches Wochenende für die Motorsportler des Mettmanner Automobil-Clubs. Gewonnen wurde die Rallye von John Bosch/Kevin Gormley BMW; Dealerteam Holland auf einem BMW M 3 vor Paul Masskant/Hans van Beek Opel Dealerteram auf Kadett 2,0 GSI.

Freitag, 15. April 1988

Westdeutsche Zeitung

WZ

Team Jesse auf Rang 2

Mettmann. Am Wochenende fand die internationale AMAC-Tulpenrallye in Barnefeld/Niederlande mit 123 Startern aus 7 Nationen statt. Drei Teams des Mettmanner Automobilclubs nahmen den Kampf um Punkte für den Westeuropacup, ADAC Gaumeisterschaft und nationale Meisterschaften auf. Die Wertungsprüfungen sind durch tiefen Sand sehr schwierig zu fahren und stellen die Teams vor Probleme, besonders bei der Reifenwahl. Pavel Noakowski (Polen) und Horst Müller (Deutschland) beide MAC, amtierende belgische Rallyemeister führten in ihrer Klasse mit dem Polivac/Manzel Opel Corsa und belegten im Gesamtklassement Platz 26. Als für sie das Aus in der 7. Wertungsprüfung in Form einer gebrochenen Radaufhängung kam. Besser lief es für Kurt und Stefan Jesse (Mettmann), beide MAC, die mit ihrem Suzuki Swift GTI nach 19 Wertungsprüfungen auf Platz 2 in der Klasse bis 1300 und dem 49. Platz im Gesamt einen im internationalen Feld großen Erfolg verbuchen konnten. Heinz Abel und Irene v. Bellen konnten nach Ablauf der Veranstaltung mit ihrem Toyota-Corolla GT mit einem 10. und im Gesamt den 61. Platz zufrieden sein, zumal nach zwei defekten Radbolzen ein Reifenwechsel nicht mehr möglich war. Insgesamt wieder ein erfolgreiches Wochenende für die Motorsportler des MAC.

Rallye Rhein-Maas/D Wimpernschlag

Saisonaufakt im deutschen Rallye-Sport ist alljährlich die Rallye Rhein-Maas. Die Veranstaltung ist kompakt und organisatorisch besser als mancher Lauf zur Rallye-Trophäe. Leider hatten die Veranstalter keinen Eintrag in den internationalen Kalender vornehmen lassen. Sicher hätte der eine oder andere Holländer oder Belgier den Weg über die nahe Grenze gefunden.

So waren die westdeutschen Lokalmatadoren unter sich. Von Beginn an übernahmen die favorisierten Kramer/Halama (VW Golf GTI) die Führungsposition, die sie über die zehn WP hinweg behaupten konnten. Doch in der letzten, knapp fünf Kilometer langen WP setzte der nur sporadisch bei Rallyes antretende Rundstreckenmann Reinhard Suttner (Porsche 911) mit dem italienischen Gastronom und ehemaligen Fahrer Salvatore Messina auf dem heißen Sitz den Joker. Neun Sekunden nahm das Porsche-Team den führenden Golf-Tretern ab und zogen damit auf die Sekunde gleich.

Erst der Blick in die Ausschreibung brachte Klarheit. In der noch etwas vereisten WP 1 waren Kramer/Halama um eine winzige Sekunde schneller gefahren. Knapper kann man eine Rallye nicht gewinnen.

Schon mehr als eine Minute Rückstand hatten

Schmiemann/Langbrink (Opel Kadett C) auf Platz 3. Die Routiniers Grothuesmann/Legran brachten ihren Lancia Delta Integrale als Sieger der Gruppe G noch vor dem infernalisches klingenden Gruppe-A-BMW M3 des Ehepaars Stebani ins Ziel.

Von den zahlreich angetretenen Hubraumzweigen fuhren sich die West-Euro-Cup-erfahrenen Noakowski/Müller (Gruppe-H-Corsa) auf Platz 9 und die Gruppen-Sieger Ruhnau/Acker (Suzuki Swift) auf Platz 11 in die Herzen der zahlreichen Zuschauer.

Resultate

1. Kramer/Halama, VW Golf GTI, 52:05. 2. Suttner/Messina, Porsche 911, 52:05. 3. Schmiemann/Langebrink, Opel Kadett C, 53:13. 4. Grothuesmann/Legran, Lancia Delta HF Integrale, 54:58 (Sieger Gruppe G). 5. Stebani/Stebani, BMW M3, 55:05. 6. Verführt/Angenheister, Ford Escort, 55:36. 7. Bullert/Kraemer, 56:26. 8. Hirsch/Weber, beide Lancia Delta HF Integrale (G), 56:31. 9. Noakowski/Müller, Opel Corsa, 57:30. 10. Hoppe/Müller, Opel Manta (G).

Super Tip 18.02.1989

Gut plaziert

Kürzlich fand die 5. Internationale ADAC Rallye Rhein-Maas statt. Start und Ziel war in Moers. 58 Teams hatten den Weg zum Saisonaufakt gefunden.

11 Wertungsprüfungen mit 85,6 km Länge und einer gesamt Fahrstrecke von ca. 400 km galt es zu bewältigen. 3 Teams des Mettmanner Automobilclubs nahmen teil. Das Ergebnis kann sich sehen lassen.

In der Klasse H16 belegten die alten Hasen Pawel, Noakowski und Horst Müller auf dem Opel-Mantzel Polifac Corsa den ersten Platz im Gesamtklassement wurde der 9 Platz erreicht. Axel Speck auch in der Klasse H26 gestartet belegte den 5ten Platz in der Klasse und den 28 Gesamtplatz.

Das dritte Team kämpfte sich mit einigen Motorproblemen noch auf den 5ten Platz in der Klasse G3 und auf den 29ten Platz im Gesamtfeld der ankommenden Fahrzeuge.

Die Rallye gewann ein bekanntes Team aus dem Kreis Mettmann Rolf Krämer und Helmut Halama auf Golf GTI vor Reinhard Suttner und Salvatore Messina auf Porsche 911. Dritter wurde das Team Michael Schieman und Klaus Langenbrink auf Opel Kadett C.

Ein gelungener Auftakt der Rallyesaison 89 für Veranstalter, Fahrer und Zuschauer.

20 MOTORSPORT aktuell 22. Februar 1989

Rheinische Post 14.02.189

Drei Teams dabei

Drei Teams des Mettmanner Automobilclubs nahmen erfolgreich an der 5. internationalen ADAC Rallye Rhein-Maas teil. Von insgesamt 58 Teams belegten Pawel Noakowski und Horst Müller den 9. Platz, Axel Speck erreichte den 28. Platz. Start und Ziel der 400 Kilometer langen Rallye waren in Moers.

18.02.1989

schaufenster

SPORT TELEGRAMM

Motorsport: Bei der ADAC-Rallye Rhein-Maass starteten drei Teams des MAC. Noakowski / Müller wurden Erste in der Klasse und Neunte im Gesamtklassement; Axel Speck wurde Klassenfünfter, das Team Funhoff / Kimmeskamp wurde trotz Motorprobleme gleichfalls Klassenfünfter.

5. ADAC-Rallye Rhein Maas

Die Rallye-Route gegenüber den ersten vier Jahren einmal auf der rechten Rheinseite zu starten, half mit Sicherheit, den Zeitplan nicht sonderlich in Verzug kommen zu lassen. Die 54 Teams erlebten auch sonst eine organisatorisch verbesserte Rallye.

Für den Sieg kamen sechs Teams in Betracht, von denen Rolf Kramer (VW Golf), der hier bereits 1987 gewinnen konnte, am höchsten einzustufen war. Das Tour d'Europe-Ehepaar Klaus und Sabine Stebani stellten sich in einem BMW M3; auf zwei „Kadetten“ mit guten Voraussetzungen Michael Schmiemann und Hardy Buckstege. Der Sieger aus 1986, Salvatore Messina, trat diesmal als Copilot neben Reinhard Suttner im Porsche 911 an. R. Suttner, der mehr auf der Rundstrecke zu finden ist und nur sporadisch auf dem „Schotter“ antritt, wurde direkt hinter R. Kramer gehandelt. Der letzte im Bunde war Werner Kryszak mit einem Audi 80 Quattro. Mitfavorisiert, steigert er seine Leistung gegenüber dem Vorjahr um 100%. Letztes Jahr beendete er die Rallye nach WP 1 mit Getriebeproblemen, und heuer rutschte er in der zweiten Prüfung ins Aus. Bei diesem Ausrutscher beschädigte er einen Bremsschlauch, der in der vorgesehenen Zeit nicht zu reparieren war.

Die Auftaktprüfung, recht kurz und zum Warmwerden gedacht, wurde von Rolf Kramer/Helmut Halama (VW Golf) mit einer Sekunde Vorsprung vor dem Porsche-Team beherrscht. Die 911-Besatzung konterte in WP 2, der schönsten und längsten Prüfung dieser Rallye, und führte nun mit 3 Sekunden. Bis WP 4 hielt diese knappe Führung für R. Suttner/S. Messina an, jedoch kostete dann ein Verbremser 10 Sekunden und Rang 1. Neue Spitzenreiter waren jetzt wieder R. Kramer/H. Halama. Die restlichen Sieganwärter konnten dem Spitzenduo nicht so recht folgen, wobei besonders das M3-Ehepaar Stebani Trainingsrückstand und fehlende optimale Reifen beklagten.

Für die Fans an der Strecke war nur noch das Duell „Rallye gegen Rundstrecke“ von Bedeutung. Das knappe Sekundenspiel an der Spitze hielt auch in der zweiten Hälfte der Rallye an, und vor der letzten, der offenen Prüfung, führte das Golf-Team mit 9 Sekunden. Auf den letzten fünf WP-Kilometern hollen sich R. Suttner/S. Messina mit einer beachtlichen Leistung diese 9 Sekunden zurück, so daß beide Teams im Ziel zeitgleich waren. Eine recht spannende Rallye, wobei eine Zeitgleichheit über ca. 90 WP-Kilometer auch nicht alle Tage vorkommt. R. Kramer/H. Halama profitierten von der einen Sekunde, die sie in der ersten Prüfung schneller waren und konnten sich zum zweitenmal in die Siegerliste eintragen. Gesamtrang 3 ging an die Opel-Crew Michael Schmiemann/Klaus Langenbrink mit einer Bestzeit in WP 3 und einer Zeitteilung der beiden vor ihm liegenden in WP 9.



Gelungener Start in die neue Saison: Gesamtsieg für Rolf Kramer/Helmut Halama.
Foto: Bert Schotter

Vierter im Gesamt und Gruppensieger G wurde der Neu-Nordrheiner Wolfgang Grothuesmann (Lancia Delta Integrale). Der Abonnement-Gaumeister aus dem Gau Westfalen-West hat sich über den Winter dazu entschlossen, in dieser Saison im Gau Nordrhein anzutreten. Die Mitgliedschaft in der Scuderia Haminkeln macht es möglich. Mit 8 Gruppenbestzeiten, einem Ausrutscher und Reifenproblemen verwiesen Wolfgang Grothuesmann/Michael Legran die anderen zwei Lancia-Piloten Friedrich Bullert und Joachim Hirsch auf die Plätze.

Die Gruppe N-Wertung sicherten sich ebenfalls Nordrheiner. Michael Ruhnau/Adolf Acker übernahmen vom Start weg mit ihrem Suzuki Swift die Führung und hielten sie bis ins Ziel. M. Ruhnau, der im vorigen Jahr seine erste internationale Saison im Swift-Pokal bestritt und dabei sehr viele Probleme hatte, kam hier zum ersten internationalen Erfolg.



Der Neu-Nordrheiner Wolfgang Grothuesmann beherrschte die Gruppe G.
Foto: Bert Schotter



Michael Ruhnau entschied die Gruppe N-Wertung für sich.
Foto: Bert Schotter

Auch aus den einzelnen Klassen, einmal abgesehen vom Gruppen- und Gesamtklassament, gibt es einiges zu berichten. Die Klasse H bis 1300 ccm wurde eine deutliche Angelegenheit von Vizegaumeister Pawel Noakowski und Copilot Horst Müller (Opel Corsa). Die beiden, die sonst im West Euro Cup antreten und eigentlich ein großes Afrika-Abenteuer geplant hatten, welches aber zerplatze, gewannen locker die Klasse und erreichten Gesamtrang 9.

Eine Klasse höher bis 1600 ccm waren Helmut Beckmann/Rolf Gerhardus (Toyota Corolla) favorisiert. Eine defekte Kopfdichtung in WP 2 begrub jedoch alle Hoffnungen. Dafür machte Alt-Gaumeister (1978) Werner Ropte wieder auf sich aufmerksam. Mit Copilotin Karola Graefer und einem Motor, der nur Serien-PS haben soll, dazu weit über 100.000 km absolviert hat, führte er im VW Golf lange die Klasse an. Zwei Jungtalente, Horst Blaskiewicz/Frank Mittler, boten bei ihrer ersten internationalen Rallye-Veranstaltung dem „Oldie“ Paroli. Mit weit mehr PS in ihrem Golf übernahmen sie ab WP 6 die Führung und hielten sie bis ins Ziel.



Der erste internationale Rallye-Start brachte Horst Blaskiewicz einen Klassensieg.
Foto: Bert Schotter

Von denen, die um den neu geschaffenen ADAC-Junioren-Rallye-Pokal fahren, sei hier folgendes vermeldet: Uwe Rabe/Michael Wittrock (VW Golf, H 17) gelang ein beachtlicher dritter Rang in ihrer Klasse; in der zusammengelegten Klasse G 1 - 3 sicherten sich Hubert Salamon/Grzyvaczyk erste Meisterschaftspunkte. In der nächsten G-Klasse 4 - 6, die ebenfalls zusammengelegt wurde, kamen Carsten Wiedemann/Daniele Kreifelts (Opel Manta) auf Rang 4 sowie Peter Mölders/Norbert Angenendt (Audi 80) auf Platz 8.

Lothar Lüttmann

Ergebnisse:

Klasse B/H 19 (3 Starter)ß

1. R. Suttner/S. Messina	Porsche 911	52,05 Min.
2. M. Schmiemann/K. Langenbrink	Opel Kadett	53,13 Min.
3. H. Buckstege, C. Hauck	Opel Kadett	58,16 Min.

Klasse B/H 18 (5 Starter):

1. R. Kramer/H. Halama	VW Golf	52,05 Min.
2. J. Verfürth/N. Aengenheister	Ford Escort	55,36 Min.

Klasse B/H 17 (6 Starter):

1. H. Blaskiewicz/F. Mittler	VW Folg	58,02 Min.
2. W. Ropte/K. Graefer	VW Golf	58,19 Min.
3. U. Rabe/M. Wittrock	VW Folg	58,59 Min.

Klasse B/H 16 (12 Starter):

1. P. Nowakowski/H. Müller	Opel Corsa	57,30 Min.
2. H. Niemann/H. Hohl	Opel Kadett	58,13 Min.
3. W. Raschper/R. Willig	Opel Corsa	58,21 Min.

Klasse A 12 - 15 (5 Starter):

1. K. Stebani/S. Stebani	BMW M 3	55,05 Min.
2. F. Schrader/S. Langhanki	Suzuki Swift	57,47 Min.
3. H. Peltau/U. Peltau	Opel Manta	1,01,46 Min.

Klasse N 8 - 10 (6 Starter):

1. M. Ruhnau/R. Acker	Suzuki Swift	57,35 Min.
2. T. Zühr/F. Gießelmann	Opel Kadett	57,46 Min.
3. A. Graf Praschma/K. Bierhoff	Opel Kadett	58,15 Min.

Klasse G 1 - 3 (6 Starter):

1. W. Grothuesmann/M. Legran	Lancia Delta	54,58 Min.
2. F. Bullert/K. Kraemer	Lancia Delta	56,26 Min.
3. J. Hirsch/U. Weiper	Lancia Delta	56,31 Min.

Klasse G 4 - 6 (11 Starter):

1. D. Hoppe/G. Müller	Opel Manta	57,32 Min.
2. W. Brockerhoff/D. Poscher	Opel Kadett	58,15 Min.
3. H. Reinartz/W. Zimmermann	Opel Kadett	1,00,02 Min.

Mettmanner gewannen Rallye-Lauf in Belgien

Großer Erfolg für den MAC bei 57. „Rallye Circuit“

Mettmann. Die 57 internationale Rallye Circuit des Ardennes ist ein Lauf zur Rallye Europameisterschaft, zur belgischen und luxemburgischen Rallyemeisterschaft. Zwei Teams des Mettmanner-Automobil-Clubs nahmen daran teil. Auf dem Opel-Mantzel-Polifac-Corsa beteiligten sich Pawel Noakowski und Horst Müller.

dem neuen Peugeot 205 GTI startet das Team Kurt und Stefan Jesse. Der erste Tag, Freitag um 18 Uhr wurde gestartet, das Ziel gegen 02 Uhr 20 erreicht, ließ beide Mettmanner Teams ihre Klasse anführen. Pawel Noakowski/Horst Müller führten mit einem beruhigendem Vorsprung die Klasse A5 an, während Kurt und Stefan Jesse den zweiten ihrer Klasse arg im Nacken hatten. Gefahren waren bis hierher 8 Wertungsprüfungen. Der zweite Tag, gestartet wurde ab 10 Uhr 20, das Ziel gegen 2 Uhr erreicht, brachte für alle Teams 21 Wertungsprüfungen, die es galt zu überstehen. Von den 98 gestarteten Teams kamen nur 54 ins

Ziel. Pawel Noakowski/Horst Müller konnten ihre Klasse gewinnen, während Kurt und Stefan Jesse sich einem PS-stärkeren Auto geschlagen geben mußten. Sie belegten in ihrer Klasse den zweiten Platz mit einem Rückstand von nur 3 Sekunden. Starke Leistung beider Mettmanner Teams bei diesem Europameisterschafts-Lauf. Gesamtsieger wurde das Team Marc Duez/Alain Lopes auf einem Fina-BMW M3 vor Verreydt/Biar auf einem Toyota Celica 4ED. Dritter wurde das Team Vandermaesen/Muset auf dem BMW M3. Die Mettmanner Teams wurden Bestes und Zweitbestes deutsches Team in der Wertung.

Duitsers komen onder meer met Corsa GSi op de proppen

Eén van de opvallendste Westduitse inschrijvingen is die van Pawel Noakowski en Horst Müller. De geboren Pool en zijn Duitse bijrijder komen in Barneveld met een Opel Corsa GSi op de proppen. Het wordt het debuut van deze wagen op de Nederlandse rallywegen.

Noakowski en Müller, samen goed voor meer dan 35 jaar rally-ervaring, hebben net als afgelopen jaar een oogje laten vallen op een hoge klassering in de West Euro Cup. In '88 werden zij vierde in het algemene WEC-klassement, toen nog met een 1.3 Corsa. Dit jaar gaan zij aan de slag met de nieuwe 1.6 GSi versie van de kleinste Opel-telg. Behalve Duitse en WEC-evenementen hebben Noakowski en Müller in '89 ook een Afrikaanse uitstapje gepland. Zij willen starten in de Safari du Zaire. Het Pools/Duitse koppel vormt al sinds '84 een team en heeft reeds meerdere malen meegedaan aan de Tulpenrally. Vorig jaar werd de finish niet gehaald, maar Noakowski is er van overtuigd dat hij dit jaar in groep A GSi-versie op een klasse-overwinning kan gaan jagen.

Eveneens oude bekenden in Barneveld en omgeving zijn de Duitsers Peter Klodzinski en Klaus Schwinem. Het wordt hun zevende bezoek aan de Tulpenrally. Reeds in '83 en '84 werden er klasse-

overwinningen geboekt. Klodzinski en Schwinem zetten een Toyota Corolla GT Coupé (1600 cc) in groep N-uitvoering in. Het DAMF Dinslakenteam wordt gesteund door Toyota Lackas, Van Deuweren transport by Barneveld, Hotel Heidepark, Gerwin Rallyesport en Krone Schweisstechnik.

Een ander DAMF-team van onze oosterburen vormen Reiner Holzborn en Jutta Holzdeppe. Holzborn, in het dagelijks leven arts, rijdt al jaren internationale rally's. Hij heeft de Tulpenrally echter nog niet tot een goed eind weten te brengen. Hij waagt dit jaar zijn derde poging om de finish te halen, na in '85 door technische problemen en in '86 door een „uitstapje“ uit de strijd gestapt te zijn.

De Tulpenrally is voor zijn navigatrice Jutta Holzdeppe de eerste wedstrijd in het buitenland. Tot op heden deed zij alleen nog maar ervaring op in nationale Duitse rally's.

De binnenhuis-architecte zit op de bijrijdersstoel van een Fiat Ritmo Abarth 130 TC. De tweeliterwagen is in groep A aangemeld en beschikt over 130 pk. De auto werd afgelopen winter opgebouwd en wordt in de Tulpenrally voor het eerst ingezet. Doel van deze gemengde equipe is een plaats in het middenveld en een bijdrage leveren aan het succes van het DAMF-team.

Mettmanner Rallyefahrer siegten beim Meisterschafts-Lauf in Belgien

Die 57. Internationale Rallye Circuit des Ardennes ist ein Lauf zur Rallye Europameisterschaft, zur belgischen und zur luxemburgischen Rallyemeisterschaft. Zwei Teams des Mettmanner-Automobil-Clubs nahmen daran teil. Auf dem Opel-Mantzel-Polifac-Corsa beteiligten sich Pawel Noakowski und Horst Müller. Auf dem neuen Peugeot 205 GTI startet das Team Kurt und Stefan Jesse.

Der erste Tag, Freitag um 18 Uhr, wurde gestartet, das Ziel gegen 02 Uhr 20 erreicht, ließ beide Mettmanner Teams ihre

Klasse anführen. Pawel Noakowski/Horst Müller führten mit einem beruhigendem Vorsprung die Klasse A 5 an, während Kurt und Stefan Jesse den zweiten ihrer Klasse ARG im Nacken hatten. Gefahren waren bis hierher 8 Wertungsprüfungen.

Der zweite Tag, gestartet wurde ab 10 Uhr 20, das Ziel gegen 2 Uhr erreicht, brachte für alle Teams 21 Wertungsprüfungen, die es galt zu überstehen. Von den 98 gestarteten Teams kamen nur 54 ins Ziel.

Pawel Noakowski/Horst Müller konnten ihre Klasse gewinnen,

während Kurt und Stefan Jesse sich einem PS-stärkeren Auto geschlagen gegen mußten. Sie belegten in ihrer Klasse den zweiten Platz mit einem Rückstand von nur 3 Sekunden. Starke Leistung beider Mettmanner Teams bei diesem Europameisterschafts-Lauf.

Gesamtsieger wurde das Team Marc Duez/Alain Lopes auf einem Fina-BMW M3 vor Verreydt/Biar auf einem Toyota Celica 4WD. Dritter wurde das Team Vandermaesen/Muset auf dem BMW M3. Die Mettmanner Teams wurden bestes und zweitbestes deutsches Team in der Wertung.

Mettmanner Teams bei der Tulpenrallye



15. Woche
Samstag, 15. April 1989

Der Mettmanner Automobil Club wollte bei der Internationalen Tulpenrallye in Holland mit 5 Teams vertreten sein. Die Starterzahl wurde von den Ordnungsbehörden aber auf 120 Teams beschränkt und so wurden nur die Nennungen von 2 Teams angenommen. 138 Teams wurden vom Veranstalter angenommen. Kurt Jesse und Sohn Stefan starteten auf dem neuen Peugeot-Beru-Divinol 205 GTI, der damit zum zweiten internationalen Einsatz kam.

Pawel Noakowski und Horst Müller mussten noch auf dem Opel-Mantzel Polifac Corsa starten, da das neue Auto noch nicht einsatzbereit ist. Beide Teams wollen auch in diesem Jahr wieder um den Westeuropacup und die Belgische Meisterschaft fahren.

Nr. 3 April 1989

sport report



West Euro Cup

Marc Duez neuer WEC-Spitzenreiter Jesse/Jesse beste Deutsche

Mit dem Sieg der Rallye „Circuit des Ardennes“ (Belgien), 2. Lauf zum West Euro Cup (WEC), übernimmt Marc Duez mit dem Prodrive BMW M3 die Tabellenführung vor seinen belgischen Landsleuten Renaud Verreydt (Toyota Celica 4WD) und Valère Van der Maesen (BMW M3).

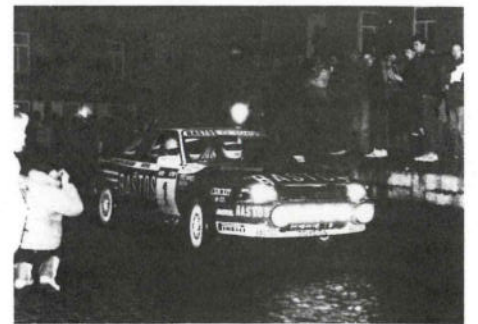
Als beste der sechs deutschen Teams steuerten Kurt und Stefan Jesse ihren Peugeot 205 GTI in Dinant auf den 33. Platz. In der Klasse belegten die Mettmanner mit nur 3 Sekunden Rückstand auf die Briten Cooper/Tomlins Position zwei. Mit einem Klassensieg (30. Gesamtrang) untermauerte der in der Bundesrepublik lebende Pole Pawel Noakowski (Opel Corsa), assistiert von dem Düsseldorfer Horst Müller, seine Anwartschaft auf einen vorderen WEC-Platz.

Zufrieden mit dem 37. Rang zeigte sich die Aachener VW Golf GTI-Crew Dieter Wollgarten/Jürgen Seidel. Jutta Beisiegel/Markus Messerschmidt hatten in den ersten beiden Etappen Probleme den richtigen Rhythmus zu finden. Die Kaiserlauterner brachten den Renault 11 Turbo als 45. über den Parcours. WEC-Routinier Reinhard Mahler (Hilden) chaffierte den Gruppe A-Fiat Uno auf Position 52. Ein tiefer Graben brachte bereits in WP 1 das Aus für Peter Klodzinski/Axel Tweer (Toyota).

(Dieter Noellner)

Stand WEC nach 2 Läufen

1. Duez, Marc	(B)	BMW M3	A	95 Punkte
2. Verreydt, Renaud	(B)	Toyota Celica 4WD	A	93 Punkte
3. Van der Maesen, Val.	(B)	BMW M3	A	91 Punkte
4. Danielsson, Bror	(S)	Mazda 323 4WD	A	90 Punkte
5. Van de Wauwer, Jean	(B)	Ford Sierra Cosw.	A	89 Punkte
6. Monin, Didier	(B)	Mazda 323 4WD	N	89 Punkte
7. Bugaski, Philippe	(F)	Renault 5 Turbo	N	88 Punkte
8. Snijers, Patrick	(B)	Toyota Celica 4WD	A	87 Punkte
9. Schmitte, Pascal	(B)	Opel Kadett Gsi 16V	N	87 Punkte
10. Thiry, Bruno	(B)	VW Golf GTI 16V	A	85 Punkte
Timmers, Marc	(B)	Opel Kadett GSi	N	85 Punkte
47. Noakowski, Pawel	(PL)	Opel Corsa	A	57 Punkte
56. Jesse, Kurt	(D)	Peugeot 205 GTI	N	52 Punkte
52. Wollgarten, Dieter	(D)	VW Golf GTI	N	46 Punkte
79. Beisiegel, Jutta	(D)	Renault 11 Turbo	N	32 Punkte
87. Mahler, Reinhard	(D)	Fiat Uno 55S	A	29 Punkte



Vorjahressieger Patrick Snijers/Daniel Colebunders (Toyota Celica 4WD) führen in Dinant zwar die meisten Bestzeiten, mußten jedoch infolge zahlreicher Probleme (Getriebe- und Reifenschäden) mit dem 5. Platz vorlieb nehmen.



West Euro Cup

Bror Danielsson wieder WEC-Spitzenreiter

– Schrader/Langhanki bestes Nordrhein-Team –

Der Schwede Bror Danielsson eroberte sich beim dritten Lauf zum West Euro Cup (WEC) die Tabellenführung zurück. Mit dem achten Platz bei der AMAC-Tulpenralley (Niederlande) setzte sich der Mazda 323 4WD-Pilot mit 169 Punkten in Front, gefolgt von dem Holländer Joop Kuipers (121) sowie den Belgiern Marc Duez (95) und Renaud Verreydt (93).

Die mit 127 Teams (10 deutsche) gut besetzte AMAC-Tulpenralley erlebte eine spannende Auseinandersetzung der beiden Titelaspiranten um die Niederländische Meisterschaft, John Bosch/Ruud Oosterbaan (BMW M3) sowie dem Ford Sierra RS Cosworth-Team Erwin Doctor/Theo Badenberg. Erst in der letzten Prüfung fiel die Entscheidung zugunsten von Doctor, der mit nur fünf Sekunden vor Bosch gewann. Vorjahressieger John Bosch mußte, nachdem er den meisten Prüfungen seinen Stempel aufgedrückt hatte, mit Elektrikproblemen zurückstecken.

Russell Gooding, einer der WEC-Favoriten, kam in Holland nicht zum Zuge. Bereits in der zweiten Wertungsprüfung warf der Brite den bärenstarken BMW M3 ins Abseits. Chancen, bei der AMAC-Tulpenralley unter die Top-Ten des WEC-Zwischenklassesments zu kommen, rechnete sich der in Düsseldorf lebende Pole Pawel Noakowski (Opel Corsa) aus.

„Bei der Tulpenralley habe ich einfach kein Glück“, resümierte Noakowski, assistiert von Horst Müller (Düsseldorf), enttäuscht im Ziel in Barneveld. Ein Platfuß sowie ein unfreiwilliger Halt auf einer Wertungsprüfung warfen den letztjährigen WEC-Vierten auf Platz 30 zurück.

(Dieter Noellner)

WEC-Stand nach der Tulpenralley:

1. Bror Danielsson	(S)	Mazda 323 4WD	A	169 Punkte	
2. Joop Kuipers	(NL)	Opel Manta 400	B	121 Punkte	
3. Marc Duez	(B)	BMW M3	A	95 Punkte	
4. Renaud Verreydt	(B)	Toyota Celica 4WD	A	93 Punkte	
5. Val van der Maesen	(B)	BMW M3	A	91 Punkte	
15. Jutta Beisiegel	(D)	Renault 11 Turbo	N	84 Punkte	
20. Kurt Jesse	(D)	Peugeot 205 GTI	N	81 Punkte	
30. Pawel Noakowski	(PL)	Opel Corsa	A	76 Punkte	

Haspengouw-Rallye: Sieg für van de Wauwer

Lehrlings-Aufstand

Nach dem Motto: «Ist die Katze aus dem Haus, tanzen die Mäuse», konnte die zweite Garde der belgischen Rallyeszene bei der Haspengouw-Rallye frei aufspielen. In Abwesenheit von Droogmans, Snijers und Duez hiesien demnach die Sieganwärter van de Wauwer, Verreydt, Viaene oder Vandermaessen.

Bereits nach den ersten Prüfungen wurde der Konkurrenz jedoch klar, dass nur technische Defekte van de Wauwers Siegeszug würden entgleisen lassen. Der FINA-Ford Sierra RS Cosworth lief jedoch problemlos mit Vollampf in Richtung Sieg. Dessen Verfolger wurden hingegen durch diverse Probleme gebeutelt. So musste

der im West-Euro-Cup führende Schwede Bror Danielsson seinen Mazda 323 4WD mit einem Turboschaden frühzeitig abstellen.

Verreydt verlor Zeit, als ein Brand in der Celica (hervorgeföhrt durch eine gebrochene Ölleitung) gelöscht werden musste. Auch die Gruppe N wurde durch die Aufgabe des Peruaners Ferreyros und des Iren Shaw (beide Ford Sierra RS Cosworth) dezimiert.

Die typischen Vollgas-Passagen der Haspengouw-Rallye sowie das trockene Sommerwetter kamen den Cossies entgegen. Denn hinter dem souverän führenden van de Wauwer setzten sich die Sierra-Piloten Viaene, Goude-

zeune und der überraschend schnelle Brite Barry in Szene.

Beim Versuch, hier unbedingt mitzuhalten, überforderte Vandermaessen seinen BMW M3, der mit einer gebrochenen Halbwelle stehen blieb. Auch der zwischenzeitlich die Gruppe N anführende Saelens sah nicht das Ziel, da das Getriebe seines Cosworth streikte. Die Opel Kadett GSi 16V hatten nun das Sagen, Lennertz holte sich den Sieg. Zwei weitere Opel-Fahrer mussten sich zeitgleich hinter dem zeitgleichen (!) Vermeersch (Lancia Delta HF Integrale) einreihen, der in der ersten Prüfung schneller gewesen war, was den Ausschlag zu seinen Gunsten gab.

Van de Wauwer holte sich so ungefährdet einen klaren Start-Ziel-Sieg. Nur dem in der Endphase mächtig auftrumpfenden Verreydt gelang es, mit seinem Toyota Celica GT 4WD als Dritter in die Ford-Phalanx einzubrechen.

Trotz seines Ausfalls behielt Danielsson die Führung im West-Euro-Cup, mit 27 Punkten Rückstand hat sich nach fünf Läufen der Belgier Delvaux mit seinem Opel Kadett GSi auf Rang 2 geschoben, Dritter ist der in Düsseldorf lebende Pole Noakowski (Opel Corsa GSi). Bester Deutscher ist Kurt Jesse mit seinem Peugeot 205 GTI als Zwölfter.

E. Mullender

MOTORSPORT aktuell

10. Mai 1989

Resultate

1. Van de Wauwer/Manset (B), 2:48:25. 2. Viane/Dewulf (B), beide Ford Sierra RS Cosworth, 2:50:45. 3. Verreydt/Biar (B), Toyota Celica GT 4WD, 2:52:37. 4. Goudezeune/de Pelsmaker (B), 5:53:03. 5. Barry/Hart (GB), 2:56:22. 6. Lietaer/de Maegd (B), alle Ford Sierra RS Cosworth, 2:56:38. 7. Lennertz/Vranken (B), Opel Kadett GSi 16V, 2:57:46 (Sieger Gruppe N). 8. Vermeersch/Darimont (B), Lancia Delta HF Integrale (N). 9. Schmitte/Clause (B), Opel Kadett GSi 16V. 10. Lareppe/Quevrain (B), Mazda 323 4WD, alle 2:57:50. – Ferner: 24. Barbezat/Arrigo (CH), Opel Manta GTE, 3:17:04. 30. Schröder/Tweeer (D), Opel Monza 3.0 E, 3:20:38. 31. Noakowski/Müller (D), Opel Corsa GSi, 3:21:19. 33. Wollgarten/Seidel (D), VW Golf GTI 16V (N), 3:22:21. 37. Jesse/Jesse (D), Peugeot 205 GTI (N), 3:24:24. 48. Speck/Grune (D), Opel Kadett, 3:38:18. 50. Murrmann/Schulz-Schwiede (D), Toyota Corolla GT 16V (N). 51. Papendorf/Siebert (D), Peugeot 205 GTI (N). 54. Mahler/van Montvoort (D/NL), Fiat Uno 55S. 55. Steup/Steup (D), VW Polo GT (N).



Herzschlagfinale

Tulpenralley: Doctor knapp vor Bosch

Das holländische Städtchen Barneveld unweit von Arnheim war Austragungsort der AMAC-Tulpenralley, 2. Lauf zur Niederländischen Meisterschaft und dritte Runde zum West Euro Cup (WEC). 17 fast ausschließlich auf Festbelag ausgerichtete Wertungsprüfungen (200 km) galt es bei nur 350 Kilometer Gesamtstrecke zu bewältigen.

Insgesamt 127 Starter rollten über die Startrampe. Angetreten, um die begehrte Siegetulpe mit nach Hause zu nehmen war alles, was in Holland Rang und Namen hat. Zu den Favoriten (Gruppe A) gehörten John Bosch auf dem BMW M3, Jan van der Marel (Mercedes 190 E), Erwin Doctor (Ford Sierra Cosworth) und Henk Vossen (Lancia Delta HF Integrale).

Aber auch aus den nordischen Ländern waren heiße Anwärter auf den Gesamtsieg angerückt wie beispielsweise die Schweden Danielsson (Mazda 323 4WD) und Jansson (Audi 90 quattro) und der Finne Miettinen (Ford Sierra Cosworth). Zum eigenen Favoritenkreis gehörte auch die dänisch/deutsche Paarung Jürgen Hansen/Andreas Wehner auf dem Gruppe B Manta 400.

Bestimmt wurde die Rallye durch den Zweikampf Bosch/Oosterbaan und Doctor/Badenberg. Die Entscheidung fiel erst auf der letzten Wertungsprüfung. Die Kontrahenten schenken sich keinen Meter und nachdem der „Cossie“-Fahrer dem M3-Piloten und mehrmaligen „Tulpen“-Sieger auch auf der letzten Zuschauerprüfung noch einmal 3 Sekunden abgenommen hatte, führen beide zeitgleich über die Zielrampe in Barneveld.

In dieser Situation hätte John Bosch durch die schnellere Zeit auf der ersten WP die Rallye für sich entschieden, wenn, ja wenn er nicht eine Minute seiner Karezzeit in Anspruch genommen hätte. Da die Karezzeit in Holland mit Strafpunkten belegt wird, mußten zur Fahrzeit fünf Sekunden hinzuzaddiert werden und somit hieß der strahlende Sieger Erwin Doctor. Auch um die Plätze hinter den beiden Streithähnen wurde kräftig gekämpft. Diesen Kampf konnten Hansen/Wehner mit 18 Sekunden Vorsprung vor Vossen/Schoonewolf für sich entscheiden.

Sieg für Schrader/Langhanki

Bis zu 7. WP war das Lancia integrale-Team Gromöller/Pestel immer unter den ersten 30 des Gesamtklassesments zu finden, bis die Technik des Lancias nicht mehr mitspielte. Das Bestreben einen vorderen Klassenplatz zu erreichen wurde abrupt beendet.

Spannende Fights um Sekunden gab es in der fast nur aus deutschen Teilnehmern bestehenden Klasse der Gruppe A bis 1300 ccm Hubraum. Nahezu ungefährdet führten die Dänen Brink/Anker auf einem Peugeot 205 Rallye lange Zeit diese Klasse an. Um Platz 2 mühten sich die Teams Noakowski/Müller auf dem Polifac-Mantel-Corsa, Hartmann/Ortmann auf einem WEKO-Kadett und Schrader/Langhanki auf Suzuki Swift GTi.



Frank Schrader/Stefan Langhanki erzielten bei der AMAC-Tulpenralley mit dem Gruppe A-Suzuki Swift GTi einen Klassensieg. Foto: Privat

Die Nase vorn hatten zum Ende hin Schrader/Langhanki, die durch beständig schnelle Fahrweise überzeugten, aber auch von den Reifenschäden der beiden Konkurrenten profitierten. Als dann auch noch die führenden Dänen mit technischen Problemen auf der Strecke blieben, stand dem Klassensieg des Duisburger Suzuki-Teams vor Hartmann/Ortmann und Noakowski/Müller nichts mehr im Wege. Ferner platzierten sich mit Lohmanns/Mertschweit (WEKO-Kadett) auf Rang 5 und ten Haaf/Neubauer (Toyota Starlet) auf Rang 6 zwei weitere Teams vom Niederrhein in dieser Klasse.

Den wohl größten Erfolg aus deutscher Sicht aber hatten die Amazonen Jutta Beisiegel/Fanny v. Troostwijk auf ihrem Gruppe N-Renault 11 Turbo. Die beiden schnellsten Damen belegten den 36. Gesamtrang (6. Klassenplatz) und nahmen auch den Damenpokal mit nach Hause. Im WEC-Zwischenklassesment sind sie nach 3 Läufen beste Deutsche.

Nicht richtig in Szene setzen konnten sich diesmal Jesse/Jesse (Gruppe N-Peugeot 205 GTI), Klodzinski/Schinwem, die ein durch Elektrikprobleme schlecht laufendes Corolla-Motor beklagen hatten und Mahler/Mahler, deren Reifen-Felgenmotor nicht mit den neuen „großen“ Bremssätteln in Einklang zu bring war.

Abschließend darf man dem Veranstalter ein Lob aussprechen. Trotz mancher geringer Wartezeit vor den WPs war die Tulpenra 89 eine sehr schöne und gut organisierte Veranstaltung, c gezeigt hat, daß eine gute ausländische Rallye aus Sicht d deutschen Teilnehmer nicht unbedingt kostenintensiv sein mu. Die AMAC-Tulpenralley 1990 empfiehlt sich daher besonders f Einsteiger in den internationalen Rallyesport.

Die Platzierungen im einzelnen:

1.	Erwin Doctor/Theo Badenberg	Sierra Cosworth	5389 Punkt
2.	John Bosch/Ruud Oosterbaan	BMW M 3	5394 Punkt
3.	Jørgen Hansen/Andreas Wehner	Manta 300	5589 Punkt
36	Jutta Beisiegel/Fanny v. Troostwijk	Renault 11 Turbo (6. Kl. N 4)	6320 Punkt
52	Frank Schrader/Stefan Langhanki	Suzuki Swift Gti (1. Kl. A 5)	6498 Punkt
65	Kurt Jesse/Stefan Jesse	Peugeot 205 Gti (6. Kl. N 1/2)	6642 Punkt
66	Armin Hartmann/Guido Ortmann	Opel Kadett D (2. Kl. A 5)	6644 Punkt
69	Pawel Noakowski/Horst Müller	Opel Corsa	6663 Punkt
81	Peter Klodzinski/Klaus Schinwem	Toyota Corolla GT (8. Kl. N 1/2)	6831 Punkt
86	Jürgen Lohmanns/Olaf Mertschweit	Opel Kadett D (5. Kl. A 5)	7008 Punkt
91	Rainer ten Haaf/Dietmar Neubauer	Toyota Starlet (6. Kl. A 5)	7156 Punkt
96	Reinhard Mahler/Michael Mahler	Fiat Uno 55 (7. Kl. A 5)	7628 Punkt

1989
21-23 APRIL
EUROPEAN CHAMPIONSHIP
HELLEDOORN RALLY
HOLLAND

**Danielsson mußte Federn lassen
- Nur noch knappe WEC-Führung -**

Glück und Pech liegen dicht beisammen. Konnte Bror Danielsson (Mazda 323 4WD) mit einem fünften Platz bei der Holland-Helledoorn-Rallye (4. Lauf vom West Euro Cup) die Tabellenführung vor dem Belgier Valere Vandermaessen weiter ausbauen, so ging er bei der nächsten WEC-Runde leer aus. Mit einem Turboladerschaden verabschiedete sich der Schwede frühzeitig. Ebenfalls nicht ans Ziel kam Vandermaessen mit dem bärenstarken BMW M3.



Sierra-Fahrer Doctor dominiert in Holland.
Foto: Luc Fleuw

Nach fünf von insgesamt 12 Läufen liegt Bror Danielsson zwar noch im WEC-Zwischenklassement in Front, die Verfolger sind dem Skandinavier jedoch beträchtlich nahegerückt. Lediglich 27 Punkte Rückstand hat der belgische Gruppe N-Vertreter Jacky Delvaux (Opel Kadett GSi). Und in Lauerstellung auf dem dritten Rang liegt bereits unser Gau-Team Pawel Noakowski/Horst Müller. Die Düsseldorfler setzten bei der LOTTO Haspengowrallye erstmals den neuen Gruppe A-Mantel-Opel-Corsa GSi ein. Bester Deutscher ist auf Platz 12 ein weiterer Nordrhein-Vertreter: Kurt Jesse (Peugeot 205 GTI) aus Mettmann.

Die Luft ist für Bror Danielsson recht dünn geworden. Bei seinem Heimspiel, der Süd-Schweden-Rallye, dürfte er ohne große Schwierigkeiten die Tabellenführung weiterhin behaupten. In Zukunft wird Danielsson es jedoch nicht mehr so leicht haben, sich von den Verfolgern abzusetzen. Denn die zweite WEC-Halbzeit bestimmen Veranstaltungen, bei denen die Trauben nicht gerade tief hängen.

Nach Schweden folgt Ende Mai die ADAC-Rallye Hessen, vier Wochen später die ausschließlich auf Asphalt ausgerichteten „24 Heures d'Ypres“ (20er EM-Lauf in Belgien) sowie Anfang Juli die Hunsrück-Rallye. Veranstaltungen also, bei denen auch PS-schwächere Autos in der Gruppenwertung weiter nach vorne kommen können. Und das zählt (von vielen kritisiert) beim West Euro Cup 1989.

**Haspengowrallye mit vielen
Nordrhein-Teams
Schrader/Tweert beste Deutsche**

In Abwesenheit der belgischen Rallyestars endete die 18. LOTTO Haspengowrallye mit einem kaum gefährdeten Sieg für Jean Pierre van de Wauwer/Luc Manset. Ihre Markengefährten Ivan Viaene/Roland Dewulf verwiesen die Ford Sierra Cosworth-Piloten mit 2,20 Minuten auf Rang zwei vor den infolge technischer Probleme bereits über vier Minuten zurückliegenden Renaud Verreydt/Georges Biar (Toyota Celica 4WD).

Mit harten Bandagen wurde um den Gruppe N-Sieg gekämpft. Nach dem Überschlag von Didier Monin (Mazda 323 4WD) und dem Aus für die lange Zeit führenden Saelens/Breyne (Ford Sierra Cosworth, Getriebeschaden) raufte sich eine belgische Viererformation um den Gruppenerfolg, den letztendlich die Opel Kadett GSi 16V-Crew Lennertz/Vranken mit 4 Sekunden Vorsprung nach Hause fuhr. Zeitgleich teilten sich nach 28 (!) Wertungsprüfungen Vermeersch/Darimont (Lancia Delta HF integrale), Schmitte/Clause (Opel Kadett GSi 16V) und Lareppe/Guevrain (Mazda 323 4WD) die nachfolgenden Ränge.

Schrader/Tweert beste Deutsche

Mit immerhin 13 Crews - zum überwiegenden Teil Nordrhein-Leute - war die Bundesrepublik nicht gerade unterrepräsentiert. Günther Schrader und Axel Tweert (Opel Monza 3,0 E) wurden nicht nur beste Deutsche, sondern auch für ihren 10. „Haspengouw“-Einsatz von M. C. Mirage geehrt. Den Familienerfolg hätte Schrader's Sohn Frank fast komplett gemacht: Mit Co A. Hartmann unterwegs führte er die Klasse A 5 bis zur WP 15 an, mußte dann aber den Suzuki Swift GTI ausrollen lassen. Nicht besser erging es P. Bys/G. Kimmeskamp, die bereits im Training ihren Suzuki mit Motorschaden abstellen mußten.

Begünstigt durch die hohe Ausfallquote erlangten Axel Speck/Claudia Grüne (Opel Kadett) einen 3. Platz in der Klasse A 5. Die Schlußlichtlaternen gaben diesmal Reinhard Mahler/Henk van Montfoort (Fiat Uno) an Dirk und Ulrike Steub ab. Die Jungvermählten bestritten zum ersten Mal eine Rallye im Ausland.

Der Klassensieg in der Gruppe N 2 wurde eine internationale Angelegenheit zwischen den Briten Russell Cooper/Oliver Tomlins (Toyota Corolla GT), den Dänen Kim Andersen/Jens Anker sowie dem Vater-Sohn-Gespann Kurt und Stefan Jesse (beide Peugeot 205 GTI). Gehandikapt durch zwei Plattfüße belegten die Mettmanner den dritten Rang.

Peter Klodzinski/Bernd Kronenberg mußten ihre Ambitionen bereits am ersten Abend durch einen technischen Defekt der Toyota Corolla begraben. In der gleichen Klasse kamen Bernd Murmann/H. Schulz-Schwieder (Toyota Corolla) auf den 7. und das Peugeot 205 GTI-Team Walter Papendorf/Rolf Siebert auf den 8. Platz. Bis zu ihrem Ausfall boten die Ladies Jutta Beisiegel/Eil-sabeth Genten (Renault 11 Turbo) eine starke Leistung.

Durch technische Probleme immer wieder zurückgefallen, erzielten Dieter Wollgarten/Jürgen Seidel mit dem VW Golf GTI in der N 3 noch eine gute Position im Mittelfeld. Nicht anders erging es unserem Vize-Gaumeister Pawel Noakowski/Horst Müller mit dem brandneuen, jedoch noch nicht ganz fertiggestellten Opel-Mantel-Corsa 1,6 GSi. Durch Übereifer parkte Pawel 5,5 Minuten neben der Strecke im Schlamm. Dies allerdings in nobler Gesellschaft mit dem pfeilschnellen VW GTI-Treter Bruno Thiry und noch zehn weiteren Teams.

Als Klassenletzt gingen Noakowski/Müller am nächsten Tag mutig ans Werk und fuhrten trotz erheblicher Probleme (alles was ein neues Auto an Unbilen bieten kann) auf einen 2. Klassenplatz, der im WEC-Zwischenklassement den dritten Rang einbrachte.

(H. Müller/D. Noellner)



Bror Danielsson führt im West Euro Cup.
Foto: Luc Fleuw

WEC-Stand nach dem 5. Lauf, LOTTO Haspengowrallye (B)

1. Danielsson, Bror	(S)	Mazda 232 4WD	A	261 Punkte
2. Delvaux, Jacky	(B)	Opel Kadett GSi 16V	N	234 Punkte
3. Noakowski, Pawel	(PL)	Opel Corsa 1.6 GSi	A	193 Punkte
4. Van der Maessen, Val.	(B)	BMW M3	A	189 Punkte
5. Verreydt, Renaud	(B)	Toyota Corolla 4WD	A	184 Punkte
6. Van de Wauwer	(B)	Ford Sierra Cosworth	A	184 Punkte
7. Doctor, Erwin	(NL)	Ford Sierra RS Cosw.	A	180 Punkte
8. Schmitte, Pascal	(B)	Opel Kadett GSi 16V	N	170 Punkte
9. Lennertz, Luc	(B)	Opel Kadett GSi 16V	N	170 Punkte
10. Timmers, Marc	(B)	Opel Kadett GSi 16V	N	166 Punkte
11. Miettinen, Juha	(SF)	Ford Sierra RS Cosw.	A	164 Punkte
12. Jesse, Kurt	(D)	Peugeot 205 GTI	N	163 Punkte

Nr. 5 Juni 1989

**sport
report**



Pawel Noakowski und Horst Müller mischen kräftig mit - in diese Jahr auf einem 1600er Corsa.

**Gaumeisterschaft 1989
Rallye**

Stand nach den eingereichten Ergebnissen bis zum 12.5.19

Pl.	Nem	Wohnort	Fahrzeug	Läufe	Pur
1.	Pawel Noakowski	Düsseldorf	Opel Corsa	5	39,0
	Horst Müller	Düsseldorf	Opel Corsa	5	39,0
3.	Rolf Kramer	Oberhausen	VW Golf 16V	4	32,0
	Helmut Halama	Oberhausen	VW Golf 16V	4	32,0
5.	Kurt Jesse	Mettmann	Peugeot 205 4	4	25,0
	Stefan Jesse	Mettmann	Peugeot 205 4	4	25,0
7.	Stefan Schliesack	Remscheid	Ford Sierra	3	23,0
	Jörg Ramme	Remscheid	Ford Sierra	3	23,0
9.	Ulrich Weiser	Windeck	Opel/Renault	3	18,0
10.	Werner Brockerhoff	Duisburg	Opel Kadett	2	17,0
	Dirk Poscher	Duisburg	Opel Kadett	2	17,0
12.	Heinz Robert Jansen	Lohmar	Opel Manta	2	16,0
	Cornelia Wagner	Neunkirchen	Opel Manta	2	16,0
14.	Dirk Hoppe	Düsseldorf	Toyota	3	15,0
	Gerrit Müller	Düsseldorf	Toyota	3	15,0
16.	Axel Speck	Mettmann	Opel	3	15,0
	Claudia Grüne	Mettmann	Opel	3	15,0
18.	Rudolf Acker	Duisburg	Suzuki	2	12,0
	Michael Ruhna	Krefeld	Suzuki	2	12,0
20.	Oliver Schneppenheim	Siegburg	Peugeot 205	2	11,0

Teilnehmer mit weniger als 10 Punkten sind in der Tabelle nicht berücksichtigt. Insgesamt haben 46 Fahrer bis zum Stichtag Ergebnisse eingereicht.



Kramer/Halama haben in der Gaumeisterschaft eine günstige Position eingenommen.

Fleißig, fleißig!

Einige Gauteams sind in Sachen Rallyesport wohl Woche für Woche unterwegs. So können Noakowski/Müller am Anfang d. Saison schon 5 Ergebnisse nachweisen - das bedeutet d. erste Tabellenführung. Pawel Noakowski hat inzwischen d. Fahrzeug gewechselt - er setzt nun einen Opel Corsa 1600 ein und mischt in dieser schweren Klasse gut mit.

Rolf Kramer/Helmut Halama haben ihren VW Golf 16V nun endlich technisch im Griff - vier gute Ergebnisse bedeuten Rang 3 in d. Tabelle und gute Aussichten auf einen evtl. Titelgewinn.

EXPRESS

Samstag, 24. Juni 1989

Gestern, pünktlich um 18.30 Uhr, startete in Belgien die 25. internationale Rallye „24 Stunden von Ypern“. Mit am Start: Das Team Noakowski/Müller vom Rallye Touring Club '79 Düsseldorf.

Das grosse Sterben

Von Peter Thul

Bei einer Rallye Hessen, die von einem Favoritensterben befallen wurde, sicherte Sepp Haider den ersten Saisonsieg für Opel vor einem nicht minder sensationellen Peugeot-Piloten Kalle Grundel.

Die Rallye Hessen wurde schon am Freitag von einer kräftigen Schwindsucht befallen. Die sechste Sonderprüfung beim Städtchen Sontra, unweit der Zonengrenze zur DDR, bildete die Bühne für eine Reihe von Dramen.

John Bosch machte den Auftakt. Nachdem er sich beim ersten Durchgang der Schicksalsprüfung bereits vier Minuten Zeitverlust durch einen Ausritt eingehandelt hatte, ging in der zweiten Sontrapassage die Hinterachse am BMW M3 kaputt. Nach erfolgter Reparatur in der Prüfung verendete dann der Motor.

Sebastian Lindholm hatte sich hier einen Plattfuss am Lancia Delta HF Integrale eingehandelt und rodelte in eine Schotterpassage. Kurz nach einer scharfen und nicht einseharen Rechtskurve blockierte ein Rad am Integrale, und das Auto blieb stehen.

Lindholm war schon im Begriff aussteigen, um zu sehen, was los war, da näherte sich auch schon Oliver Schmidte mit seinem Toyota Celica GT 4WD. Als Schmidte um die Kurve bog, sah er eine undurchdringliche Staubwand vor sich. Da dies bei der Trockenheit nichts ungewöhnliches war und der Streckenverlauf erst einmal geradeaus ging, blieb Schmidte auf dem Gaspedal und rampte den im Staub verborgenen Lindholm-Delta.

Beide Autos waren danach Schrott, Schmidtes Toyota brannte kurz, konnte aber schnell gelöscht werden. Bei dem Crash, an dem keinem der beiden eine Schuld zuzurechnen ist, wurde glücklicherweise niemand verletzt. Der nachfolgende Charly Beck (VW Golf GTI 16V) wurde von Streckenposten gestoppt, die Prüfung deswegen später nachträglich annulliert.

Den Abschluss des Tages bildete eine mehr als 36 km lange Sonderprüfung auf dem Truppenübungsplatz Schwarzenborn. Anhaltende Trockenheit und Windstille liessen den Staub im Wald stehen, die tiefstehende Sonne verschlechterte die Sicht zusätzlich.

Ronald Holzers Lancia-Motor brauchte auf dieser 36-Kilometer-WP wegen eines

kaputten Simmerings derart viel Öl, dass er zweimal stoppen musste, um nachzufüllen. Ronald Holzner und Klaus Wendel kamen zwar noch aus der Prüfung, der Motor machte aber bereits ungesunde Geräusche. Am Service musste der bis dahin in Hessen überlegen an der Spitze liegende DM-Leader Ronald Holzner den Integrale von Lancia Deutschland mit der Diagnose Motorschaden abstellen.

Der Staub legte sich wie eine Käseglöcke über Schwarzenborn. Als Rüdiger Hahn einen Antriebswellenschaden an seinem Cosworth erlitt, kam es in dessen Staub zu einem gewaltigen Verkehrsstau.

Klaus Fritzingler lief mit seinem Toyota Celica GT 4WD auf und kam nicht vorbei, er verlor mehr als zwei Minuten. Der Holländer Erwin Doctor wollte die beiden passieren und rutschte bei diesem Versuch von der Piste. Nachdem er wieder auf den Pfad der Tugend zurückgekehrt war, stürzte auch schon der nachfolgende Charly Beck im AM-Golf 16V heran, der erst einmal gar nichts sah und in einem Notausgang abbremsete. Dabei starb der Motor ab, und Beck benötigte eine Minute, bevor er wieder weiterfahren konnte.

Schon nicht mehr mit von der Partie war zu diesem Zeitpunkt der Schwede Lasse Gundler, der nach der vierten Prüfung seinen Integrale mit einem Turboschaden abstellte.

Nach der Staubhölle von Schwarzenborn präsentierte sich folgende Reihenfolge: Sepp Haider vor einem sensationellen Kalle Grundel, der mit Michelin-Schotterracing in Schwarzenborn Bestzeit ge-

fahren war. Dahinter Pechvogel Charly Beck vor Harald Demuth, der im Mitsubishi Galant VR-4 zugleich die Gruppe N anführte.

Toni Stix, im Peugeot 205 GTI 1.9 in Schwarzenborn Viertschnellster, war Fünftor für Teamkollege Gerd Heisel im 309er und dem stark auftrumpfenden Hermann Gassner (Mitsubishi Starion).

In der zweiten Prüfung des Samstags kam dann das Aus für Rüdiger Hahn, der mit seinem Ford als Achter gestartet war. In einer Vollgaspassage auf einer Landstrasse brach der Cossie mit dem Heck aus, Hahn kämpfte verzweifelt gegen den unvermeidlichen Abflug und traf frontal einen Baum. Beim Aufprall erlitt Hahn Verletzungen an beiden Knien, Co-Pilot Hans-Joachim Hösch brach sich Vorderzähne ab und zog sich Prellungen zu. Ein Gott sei Dank glimpflicher Ausgang eines bösen Abflugs.

Sepp Haider und Ferdinand Hinterleitner sahen sich mit ihrem Werks-Kadett in einer völlig neuen Rolle. Statt energisch zu attackieren, mussten sie nun das Auto ins Ziel bringen. Obwohl Teamchef Jochen Berger zischendurch verlauten liess, der Sepp fahre

immer noch zu schnell, erfüllten die Österreicher ihren Auftrag absolut perfekt. Mit dem ersten Saisonsieg feierten Haider/Hinterleitner auch zugleich die Tabellenführung in der deutschen Meisterschaft, die sie dem ausgefallenen Holzer hatten abnehmen können.

Riesenjubiläum auch im Peugeot-Lager. «So ein Erfolg tut unheimlich gut», freute sich Co-Pilot Klaus Hopfe über den zweiten Gesamtrang, und Kalle Grundel ergänzte: «Hier konnte ich auf den anspruchsvollen Prüfungen mit unserem Peugeot 309 GTI zeigen, was ich leisten kann. Jetzt warte ich schon sehnsüchtig auf den neuen 405er...»

Der Peugeot-Auftritt wurde durch Toni Stix und Gerd Heisel komplettiert. Stix und sein Co Burkhard Wendel brachten den Roth-205er auf Rang 5 und glänzten mit Superzeiten – die beiden sind die Entdeckung der Saison. Grossartig fuhren auch Gerd Heisel und Werner Hohenedel. Von der reinen Fahrzeit her wären sie als Vierte gewertet worden. Ein defektes Radlager und ein Austausch der Hinterachse schlug sich jedoch in dreieinhalb Strafmilituten an der nächsten Zeitkontrolle nieder; Rang 11 war so ein schlechter Lohn.

Harald Demuth und Manfred Hiemer wurden im Gruppe-N-Mitsubishi Galant VR-4 Gesamtdritte. Fahrer und Team arbeiteten wieder

schon perfekt, sind dann schon gespannt sein, was passiert, wenn die beiden erst mit einem Gruppe-A-Auto antreten.

Klaus Fritzingler und «Stift» Stock gaben nach dem Staubdebakel vom Vortag mächtig Gas und kämpften sich im LuK-Toyota Celica GT 4WD auf Rang 4 vor. Wegen der hohen Staubentwicklung wurden am zweiten Tag aus Sicherheitsgründen die Teilnehmer mit einem 2-min-Abstand auf die Strecke geschickt.

Matthias Moosleitner und Margit Tüchler wurden am ersten Tag durch einen Elektrischaden und eine defekte Bremskraftverteilung eingebremst, nach einer Aufholjagd kam Rang 6 vor dem besten Holländer, Erwin Doctor (Ford Sierra RS Cosworth), Stefan Schlessack (N-Cossie) und Stefan Uhl heraus.

Charly Beck und Bernd Seiter wurden in Schwarzenborn hart getroffen: An ihrem Golf brach ein Verteilerfinger, es dauerte 20 Minuten, bis der heraneile Service die Reparatur beendet hatte. Danach glänzte Beck mit sagenhaften Bestzeiten, «aber nicht mit Wut im Bauch, sondern weil ich ganz einfach Spass am Fahren hatte», unterstrich der Pechvogel, der am Ende als 36. gewertet wurde.

Pech hatten auch die Gassner-Brüder, die – in den Top 5 liegend – ihren Mitsubishi Starion Turbo im letzten Schwarzenborn-Durchgang abstellen mussten.

Gruppe N und Cups ZerreiSSprobe

Der Truppenübungsplatz Schwarzenborn forderte die seriennahen Gruppe-N-Autos bis zur Schmerzgrenze. Unbeeindruckt davon stanzten Harald Demuth und Manfred Hiemer Traumenzeiten auf den Schotter. Der Mitsubishi Galant VR-4 ist nicht nur schnell, sondern für ein N-Auto auch ausserordentlich robust: Rang 3 im Gesamtklassement, zweimal zweitschnellste und viermal drittschnellste Gesamtzeiten sowie der überlegene Gruppensieg sprechen eine deutliche Sprache.

Am ersten Tag ging Michael Gerber im AM-Lancia Delta HF Integrale bis zur zehnten Prüfung in Schwarzenborn Demuths Tempo mit. Ein Reifenschaden auf der 36-Kilometer-Prüfung kostete jedoch zweieinhalb Minuten, Gerber fiel vom zweiten auf den sechsten Gruppenrang zurück.

Am zweiten Tag brachte dann die mittlerweile gewohnte Aufholjagd, die kurz von einem weiteren Plattfuss gebremst wurde, Rang 4 in der Gruppe und Platz 11 im Gesamtklassement. Mit der viertschnellsten Gesamtzeit auf der letzten Prüfung schob er sich noch an Ole Pallesen und Maren Makowski (Ford Sierra RS Cosworth) vorbei, die sich wertvol-

le Punkte im Rallye-Central-Cup holten.

Cool fuhren Stefan Schlessack und Jörg Ramme ihren «Gentlemen-Express» Ford Sierra Cosworth (mit Stufenheck) vor allem mit Superzeiten auf Asphalt zu Rang 8 im Gesamtklassement und Platz 2 in der Gruppe sowie als bestes Gruppe-N-Team an die vierte Position in der Meisterschaftstabelle. Hinter dem Ford-Team liefen die Brüder Stefan und Michael Uhl auf dem LuK-Toyota Celica GT 4WD als Dritte ein. Sie boten vor allem auf den Schotterpisten von Schwarzenborn eine Superleistung: Stefan Uhl fuhr zum ersten Mal das Auto auf Schotter – und das tat er glänzend.

Hinter Pallesen und dem Holländer Chiel Bos fuhren Karsten Kühne und Daniel Rohde ihren Cossie auf Rang 7 vor den Lancia-Teams Helmut Fortkort/Lothar Bökamp und Wolfgang Obenland/Manfred Langer. Isolde Holdried und Dagmar Lohmann eroberten mit ihrem Opel Kadett GSi 16V für das RCvD-Ladies-Junior-Rallye-Team einen Klassensieg.

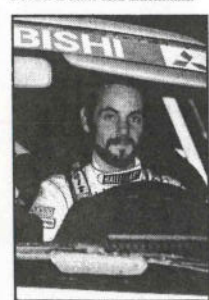
Bei der Hessen nicht im Ziel: Die Lancia-Piloten Mikko Kalliomaa (Ausritt in WP 1), Reiner Matthes (Querlenkerbruch und Ausritt in WP 2), Dieter Enders (Querlenkerbruch WP 10),

Opel-Pilot Horst Rotter (Ausritt WP 6) und Axel Zäuner (Toyota Celica) sowie Klaus Osterhaus (Ford Sierra RS Cosworth), die mit technischen Problemen die Segel strichen. Andreas Wetzenperger fiel nach drei Plattfüssen an seinem Kathrein-BMW M3 in der 36-Kilometer-Schwarzenborn-Prüfung aussichtslos zurück.

Im ONS-Peugeot-205 GTI-Cup markierten Werner Langshausen und Uwe-Arthur Mausbeck einen lupenreinen Hatrick und gewannen trotz 20 Strafsekunden vor Josef Burkhard und Walter Precht. Stefan Burg und Oliver Schneppenheim wollten am Samstagnachmittag ihre Führung vor Langshausen verteidigen und überschlugen sich, die Aktion ging glücklicherweise glimpflich für die beiden aus. Lokalmatador Olaf Altenheimer wurde mit Co Stefan Schork Dritter vor den Österreichern Alfons Nothdurter/Wolfgang Taudes sowie Paul Jerlitschka/Dietmar Moch, die ein defektes Schaltgestänge behindert hatte. Punkte für den West-Euro-Cup sammelten auf Rang 35 Pawel Noakowski und Horst Müller im Opel Corsa.

P. T./LoLä
Cup-Standl. Langshausen 28,78. 2. Nothdurter 25,53. 3. Jerlitschka 22,70. 4. Scholtz 21,08. 5. Ressel 20,31.

Fotos: Böhm und Lüttmann



Harald Demuth



Quertreiber Haider



Grundel landete auf Rang 2, Fritzingler (links) wurde 4.

Nebel bremste Fahrt der Kreisstädter

Teilnahme an Rallye in Ypres

Mettmann. 24 Stunden von Ypres in Belgien, Motorsport der ersten Kategorie, härteste Wertungsprüfungen, gute Organisation, bekannteste Rallye, Sportler wie Holzer/Wendel Deutschland Droogmans/Joosten Belgien, Bosch/Gormley Niederlande, Tumaliavichius/Dadvan UdSSR am Start. 200.000 Zuschauer, eine motorsportbegeisterte Bevölkerung und selbst der Wettergott spielte mit.

Die 24 Stunden von Ypres sind eine Zwei-Tages-Veranstaltung. Start der 4 Sektionen war am Freitag um 18 Uhr. 4 Teams aus Mettmann gingen an den Start: Pawel Noakowski/Horst Müller (Opel-Mantzel-Polifac-Corsa-GTI), Kurt/Stefan Jesse, Peugeot 205 GTI, Peter Buys/Gabi Kimmeskamp Suzuki Swift GTI und Axel Speck/Claudia Grüne Opel-Mepa-Kadett.

188 Teams hatten für diesen Lauf zur europäischen Fahrer-Rallye-Meisterschaft und Produktions-Wagen Meisterschaft der Gruppe N genannt. 144 Teams gingen an den Start. Am ersten Tag waren 14 Wertungsprüfungen zu bewältigen. Die Mettmanner Teams waren nach der ersten Nacht unter den 94 Teams die ins Ziel kamen. Pawel Noakowski/Horst Müller gingen am zweiten Tag als 51., Kurt/Stefan Jesse als 65., Peter Buys/Gabi Kimmeskamp als 77. und Axel Speck/Claudia Grüne als 83. an den Start der zweiten Runde.

24 Wertungsprüfungen lagen vor den Teams. Gestartet wurde ab 15 Uhr. Das Ziel wurde vom ersten Wagen gegen 1 Uhr nachts erreicht. 3 Teams der Mettmanner kamen ins Ziel. Pawel Noakowski/Horst Müller er-

reichten den 41. Platz im Gesamtfeld der Starter und den 4. Platz in der Klasse A6. Gabi Kimmeskamp/Peter Buys konnten, nachdem sie am ersten Tag noch zweite ihrer Klasse waren die Rallye als 57. und in der Klasse als 3. beendeten. Starker Nebel hatte alle Teams zu vorsichtigen und langsamen Fahrt gezwungen, wobei das Mettmanner Team 30 Sekunden auf den 2. der Klasse verlor. Axel Peck und Claudia Grüne erreichten den 64. Platz und in den 4. der Klasse von 70! ins Ziel gekommen und 144 gestarteten Teams. Die 24 Stunden von Ypres wurden von Droogmans/Joosten auf dem Sierra Cosworth vor Fina BMW M3 Duez/Lopes und van de Wauwert/Manset auf Ford Sierra Cosworth gewonnen. Holzer/Wendel auf dem Lancia Delta Integrale mußten ihr Auto in der 9. Wertungsprüfung abstellen.

49 kamen ins Ziel

Kleine Statistik am Rande: 49 Prozent der Starter kamen ins Ziel, von 10 deutschen Teams nur 4. Ein großer Erfolg auf dem internationalen Rallyeparkett für die 3 Mettmanner Teams. 11 Nationen unter anderem aus der UdSSR, Peru, Monaco Italien usw. gingen hier in Ypres/Belgien an den Start.

Lauf zur Europäischen Rallyemeisterschaft MAC bei den 24 Stunden von Ypres

24 Stunden von Ypres in Belgien, Motorsport der ersten Kategorie, härteste Wertungsprüfungen gute Organisation, bekannteste Rallye-Sportler wie Holzer/Wendel—Deutschland, Droogmans/Joosten—Belgien, Bosch/Gormley - Niederlande, Tumaliavichius/Dadvan—UDSSR am Start. 200.000 Zuschauer, eine motorsportbegeisterte Bevölkerung und selbst der Wettergott spielte mit.

24 Stunden von Ypres sind eine 2-Tages-Veranstaltung, Start

der 4 Sektionen war am Freitag um 18 Uhr. 4 Teams aus Mettmann gingen an den Start: Pawel Noakowski/Horst Müller (Opel-Mantzel-Polifac-Corsa-GTI), Kurt/Stefan Jesse (Peugeot 205 GTI), Peter Buys/Gabi Kimmeskamp (Suzuki Swift GTI) und Axel Speck/Claudia Grüne (Opel-Mepa-Kadett).

168 Teams hatten für diesen Lauf zur Europäischen Fahrer-Rallyemeisterschaft und Produktions-Wagen-Meisterschaft der Gruppe N genannt. 144 Teams gingen an den Start. Am ersten Tag waren 14 Wertungsprüfungen zu bewältigen. Die Mettmanner Teams waren nach der ersten Nacht unter den 94 Teams die ins Ziel kamen. Pawel Noakowski/Horst Müller gingen am zweiten Tag als 51., Kurt/Stefan Jesse als 65., Peter Buys/Gabi Kimmeskamp als 77. und Axel Speck/Claudia Grüne als 83. an den Start der zweiten Runde.

24 Wertungsprüfungen lagen vor den Teams. Gestartet wurde ab 15 Uhr. Das Ziel wurde vom ersten Wagen gegen 1 Uhr nachts erreicht. 3 Teams der Mettmanner kamen ins Ziel. Pawel Noakowski/Horst Müller erreichten den 41. Platz im Gesamtfeld der Starter und den 4. Platz in der Klasse A6. Gabi Kimmeskamp/Peter Buys konnten, nachdem sie am ersten Tag noch zweite ihrer Klasse waren, die Rallye als 57. und in der Klasse als 3. beendeten. Starker Nebel hatte alle Teams

zur vorsichtigen und langsamen Fahrt gezwungen, wobei das Mettmanner Team 30 Sekunden auf den 2. der Klasse verlor.

Axel Speck und Claudia Grüne erreichten den 64. Platz und den 4. der Klasse von 70 (!) ins Ziel gekommenen und 144 gestarteten Teams. Die 24 Stunden von Ypres wurden von Droogmans/Joosten auf dem Sierra Cosworth vor Fina BMW M3 Duez/Lopes und van de Wauwert/Manset auf Ford Sierra Cosworth gewonnen. Holzer/Wendel auf dem Lancia Delta Integrale mußten ihr Auto in der 9. Wertungsprüfung abstellen.

Kleine Statistik am Rande, 49 % der Starter kamen ins Ziel, von 10 deutschen Teams nur 4. Ein großer Erfolg auf dem internationalen Rallyeparkett für die 3 Mettmanner Teams. 11 Nationen unter anderem aus der UdSSR, Peru, Monaco Italien usw. gingen hier in Ypres/Belgien an den Start.

Super-Tip 26. Woche Samstag, 1. Juli 1989

Die schnellste Rallye bewältigt

Mettmanner mit guten Ergebnissen auf der Insel Isle of Man

Mettmann. Die Insel Man zwischen England und Irland steht 86 Tage im Jahr im Zeichen des Motorsports. Bekannteste Veranstaltungen dort sind die Motorrad TT und die Manx-Rallye, ein Lauf zur Europameisterschaft der Fahrer und zum West-Euro-Cup. Sechs Teams,

Pawel Noakowski/Horst Müller, Kurt/Stefan Jesse, U. Stapel/Stapel, Claudia Grüne/Axel Speck, Bas Kronenberg/Klocinski und Peter Buys/Gabi Kimmeskamp, nahmen an dieser anspruchsvollen Rallye auf der wunderschönen Insel Man teil.

Die Manx-Webasto-Rallye wird jedes Jahr direkt nach der TT durchgeführt. Training, dienstags Papier- und Fahrzeugabnahme und von Mittwoch bis freitags die Veranstaltung mit 43 Wertungsprüfungen und ca. 800 km Länge.

Die Wertungsprüfungen auf der Insel Man stellen an Fahrer, Fahrzeug und Service besondere Ansprüche. Obwohl 100 Prozent Asphalt gibt es alle Schwierigkeitsgrade. Die Strecken liegen zum Teil an den Steilküsten der Insel oder werden über die Berge geführt.

Die meisten Prüfungen werden von Steinwällen eingefasst und sind sehr eng. Wetterbedingungen wie es sie wohl kaum

noch einmal gibt, in einer Wertungsprüfung Sonnenschein, 2 km weiter Nebel und nach 56 km Regen, für alle Teams ein Reifenpoker.

Weitere Nachrichten aus der Kreisstadt auf der zweiten Seite Mettmann

Die Manx-Rallye gilt als die schnellste Rallye Europas. Hier werden trotz der engen Passagen hohe Geschwindigkeiten gefahren. Ein schwerer Unfall überschattete die faszinierende Rallye.

Die Mettmanner Teams des MAC kamen alle ohne größere Probleme ins Ziel. Pawel Noakowski/Horst Müller auf Opel-

Mantzel-Polifac-Corsa als 22. und 5. der Klasse A6, Kurt/Stefan Jesse auf Peugeot 205 GTI als 50. und 8. der Klasse N2, Stapel/Stapel als 57. und 4. der Klasse A7 (bis 2 Liter), Babs Kronenberg/Klotzinski als 60. im Gesamt und 9. der Klasse N2 ins Ziel. Peter Buys/Gabi Kimmeskamp belegten nach einem Ausflug von der Strecke in der letzten Wertungsprüfung und vier Minuten Zeitverlust den 62. Gesamtplatz und den 10. der Klasse A5 auf dem Suzuki Swift GTI. Axel Speck/Claudia Grüne kamen mit dem Opel-Mepa-Kadett auf den 65. Gesamt- und den 11. Klassenplatz.

Sechs „Trümpfe“ beim MAC

Die Insel Man zwischen England und Irland steht 86 Tage im Jahr im Zeichen des Motorsports. Bekannteste Veranstaltungen dort sind die Motorrad TT und die Manx-Rallye - ein Lauf zur Europameisterschaft der Fahrer und zum West-Euro-Cup.

6 Teams des Mettmanner Automobil-Club (Pawel Noakowski/Horst Müller, Kurt/Stefan Jesse, U. Stapel/Stapel, Claudia Grüne/Axel Speck, Babs Kronenberg/Klocinski und Peter Buys/Gabi Kimmeskamp) nahmen an dieser anspruchsvollen Rallye auf der Insel Man, durch den Golfstrom auch klimatisch besonders interessant, teil.

Die Manx-Rallye wird jedes Jahr direkt nach der TT durchgeführt. Training, Dienstags Papier- und Fahrzeugabnahme und von Mittwoch bis freitags die Veranstaltung mit 43 Wertungsprüfungen und ca. 800 km Länge. Die Wertungsprüfungen auf der Insel Man stellen an Fahrer, Fahrzeug und Service besondere Ansprüche. Obwohl 100 Prozent Asphalt, gibt es alle Schwierigkeitsgrade. Die Strecken liegen zum Teil an den Steilküsten der Insel oder werden über die Berge geführt. Die meisten Prüfungen werden von Steinwällen eingefasst und sind sehr eng.

Die Manx-Rallye gilt als die schnellste Rallye Europas. Hier

werden trotz der engen Passagen hohe Geschwindigkeiten gefahren. Ein schwerer Unfall überschattete die faszinierende Rallye. Zwei Iren auf einem Belgisch-Kadett GSI prallten in einer schnellen Passage in eine Mauer. Torrence Scott und Steph Mc Auley kamen schwer verletzt in ein Spezialkrankenhaus auf der Insel. Torrence Scott überlebte seine Verletzungen nicht. Fahrfehler, mangelndes Training, Defekt am Fahrzeug - keiner kann im Nachhinein sagen, wodurch dieser Unfall passiert war.

Die Mettmanner Teams des MAC kamen alle ohne größeren Probleme ins Ziel. Pawel Noakowski/Horst Müller auf Opel-Corsa als 22ter und 5ter der Klasse A6, Kurt/Stefan Jesse auf Peugeot 205 GTI als 50. und 8ter der Klasse N 2, Stapel/Stapel als 57. und 4. der Klasse A 7 (bis 2 Liter) Babs Kronenberg/Klotzinski als 60te im Gesamt und 9. der Klasse N 2 ins Ziel.

Peter Buys/Gabi Kimmeskamp belegten nach einem „Ausflug“ von der Strecke in der letzten Wertungsprüfung und 4 Minuten Zeitverlust den 62. Gesamtplatz und den 10. der Klasse A 5 auf dem Suzuki Swift Gti. Axel Speck/Claudia Grüne kamen mit dem Opel-Kadett auf den 65. Gesamt- und den 11. Klassenplatz.



YPERN – 24 Hours Rally

Fremder, kommst Du nach Ypern zur Rallyezeit, dann kannst Du was erleben. Einmal im Jahr wird es im Städtchen Ypern in Flandern regelrecht hektisch. Ein überfülltes Centrum, kaum Platz in den zahlreichen Straßenkeipen und um Mitternacht kann man noch einen regelrechten Einkaufsbummel unternehmen. Die Rallyefahrer und Fans sind da – die Behörden sprachen von 200.000 Zuschauern. Eine unglaubliche Zahl, aber durchaus realistisch.

Ypern hat in der Vergangenheit Geschichte geschrieben – im ersten Weltkrieg war hier das traurige Centrum der diversen Flandernschlachten. Noch heute zeugen zahlreiche Friedhöfe und Denkmäler von jenen unseligen Jahren. Heute schreibt Ypern Rallyegeschichte, denn kaum eine andere Rallye in unserem Westen genießt einen derart guten Ruf. Der gute Ruf ist gerechtfertigt, denn wer die „24 Stunden von Ypern“ nicht kennt, hat etwas versäumt – man fühlt sich auch immer wieder hingezogen. Allerdings merkt man deutlich, daß auch in Belgien nicht mehr alles möglich ist. Sehr deutlich vernahm ich zum ersten Mal kritische Stimmen aus der Bevölkerung zu diesem Großereignis. Nicht die Rallyefahrer stören – die Zuschauermassen und vor allem das Verhalten einiger Randgruppen geben Anlaß zur Kritik. Man wird sich also in Zukunft etwas einfallen lassen müssen.

Droogmans heißt der Held der Heimat – lediglich Snijers mit der Toyota Celica konnte kurzzeitig mithalten. Ansonsten hatte der Ford-Pilot alles fest im Griff. Nicht nur ein tolles Auto sorgte für den überlegenen Droogmans-Erfolg, dieser Belgier ist allererste Wahl! Ein Mann, der sicherlich noch in die Rallyegeschichte Einzug halten wird – der Lancia-Fahrer Loubet war bei dieser Veranstaltung eine ganze Nummer kleiner! Die Strecken von Ypern sind fahrerisch ausgesprochen schwierig – unser Top-Team der Deutschen Meisterschaft, Holzer/Wendel, können ein Lied davon singen. Man fiel zwar früh aus, aber Zeiten unter den Top-Ten waren schon ein Grund zur Freude. Fazit: Wer zum ersten Mal in Flandern fährt, hat keine Chance.

Von den deutschen Teilnehmern erreichten 3 Teams das Ziel in Wertung. Allen voran das Mantzel Corsa-Team Noakowski/Müller, die sich zwar mit dem 4. Platz in der Klasse begnügen mußten, sich aber mit dem 41. Gesamtrang als bestes deutsches Team plazierte. Axel Speck/Claudia Grüne meisterten die schwierige Aufgabe ebenfalls. Sie schafften mit ihrem Opel Kadett auch einen 4. Rang in der Klasse.

144 Teams waren gestartet, nur 70 erreichten das Ziel – kein Problem für Reinhard Mahler, der seinen Fiat Uno auf dem 70. Rang in das Ziel brachte.

Alles oder fast alles auf Asphalt und dennoch eine solch hohe Ausfallquote. Das ist keineswegs eine neue Erkenntnis – das war schon immer so. Die Straßen in Flandern sind eine Sache für sich. Sehr uneben und wellig, man findet unerhört schwer die richtige Abstimmung. Wer ein zu hartes Fahrwerk benutzt, hat Riesenprobleme, man hüpfert dann von Welle zu Welle. Wer aber unbedingt ankommen will, der schafft es. Rallyefreunde sollten sich nicht abschrecken lassen und sich eine „Ypern“ genehmigen (als Teilnehmer oder Zuschauer), solange es sie in dieser Fassung noch gibt.

Ergebnis:

1. Droogmans/Joosten	B	Ford Sierra	3:50:35
2. Duez/Lopes	B	BMW M 3	3:52:41
3. van de Wauwer/Manset	B	Ford Sierra	3:58:55
4. Liatti/Imerto	I	Lancia Delta	3:58:27
5. Gaban/Chevallier	B	Lancia Delta	4:02:58
6. Doctor/Badenberg	NL	Ford Sierra	4:05:12
9. Dumoulin/Termote	1. Gr. N	BMW M 3	4:13:05
10. Saelsens/Breyne	2. Gr. N	Ford Sierra	4:13:30
41. Noakowski/Müller	D	Opel Corsa 16	4:54:01
64. Speck/Grüne	D	Opel Kadett 13	5:19:31
70. Mahler/van Montfort	D	Fiat Uno	6:02:07

Tudor Webasto Manx Rally

8 Teams aus dem Gau Nordrhein haben die über 1400 km weite Anreise in Kauf genommen, um auf die Isle of Man zu kommen. Auf der Insel, auf der 84 Ganztages-Motorsportveranstaltungen ausgerichtet werden, fand vom 12. – 15. September die Tudor Webasto Manx-Rallye statt. Die Rallye zählt unter anderem zur Europameisterschaft Koef. 20, West Euro Cup, Belgische und Luxemburgische Meisterschaft. Die Teams mußten 783 km abspulen, wovon 408 km auf 42 WP's gefahren wurden.

Immerhin sahen von unseren acht Teams sechs das Ziel. Fünf Teams starteten vom Mettmann AC und drei Teams von den Dinslakener Automobil- und Motorsportfreunden. Die Dinslakener hatten diesmal schlechte Karten. Zwei ihrer Teams fielen schon am ersten Tag aus.

Als erstes traf es Rainer ten Haaf und Dietmar Neubauer. Bei ihrem Toyota Starlet (A 5) versagte nach 5 km in der ersten WP die Zündung.

Etwas Pech hatten Jürgen Lohmanns und Co-Pilot Olaf Mertschewitz. In der 12. von 13 WP's am ersten Tag verloren sie eine Befestigungsschraube des vorderen linken Bremsatzes. Sie schlepften sich aus der Prüfung. Die Servicecrew schraubte was das Zeug hielt. Doch das Team überschritt die 15minütige Karenz um 4 Minuten. Die Sportkommissare nahmen sie richtigerweise sofort aus der Wertung.

Die Fahne der Dinslakener hielt das DAMF-Mixed-Team Peter Klodzinski und Barbara Kronenberg hoch. Sie fuhren alle Tage ohne Probleme, bis nach der letzten WP. In WP 42 brach der Auspuff, doch dieses wurde, nachdem das Auto auf dem Serviceplatz mit vereinten Kräften sanft auf die Seite gelegt wurde, rasch behoben.

Mehr Glück hatten die Mettmanner. Als Bekannteste unter ihnen ging das Polifac-Team Pawel Noakowski und Horst Müller mit der Start-Nr. 55 auf die Reise. Das Team hatte bis kurz vor Ende der Veranstaltung keine Probleme. Zwei WP's vor Schluß machte das Getriebe bzw. Differenzial verdächtige Geräusche, doch es hielt durch. Übrigens, der schnellste in Pawels Klasse wurde vierter Gesamt, 12 Minuten hinter dem Gesamtersten.

Das Mixed-Team Peter Buys/Gabriela Kimmekamp, die das alte Auto, den Suzuki-Swift (A 5) von Kurt Jesse, fuhren, waren von der Manx-Rallye sehr angetan. Besonders von dem Erlebnis, daß man in einer WP trockenen, nassen Belag und Nebel vorfinden kann. Auch die beiden hatten zum Schluß noch einmal Glück. In WP 42 hatten sie einen kurzen, doch Gott sei Dank ohne Folgen gebliebenen Ausritt.

Kurt Jesse fuhr mit Sohn Stefan wie gewohnt seinen guten Schnitt. Sie hatten mit ihrem Peugeot 205 (N 2) keine Probleme. Sohn Stefan beklagte sich etwas über die Organisation, doch dies konnte von den anderen Teams nicht bestätigt werden.

Ein weiteres Mixed-Team bestand aus Axel Speck und Claudia Grüne. Sie fuhren die Manx dieses Jahr zum 2. Mal. Letztes Jahr hatten sie allerdings einen Unfall. Ihr Kadett (A 5) lief diesmal ohne Probleme durch. Sie hatten nur einen Reifenschaden zu beklagen.

Das achte Team fuhr auf einem Opel Manta (A 7), Ulrich und Michael Stapel.



Außerdem waren vier Mitglieder des DAMF über zwei Tage hinweg als Timekeeper eingesetzt.

Überschattet wurde die Rallye von einem tödlichen Unfall. Das Opel Kadett-Team Torrance Crockett/Stephen McAuley aus Irland verunglückte in der Wertungsprüfung 27. Sie fuhren frontal in eine Steinmauer. Der Fahrer starb am nächsten Tag auf der Intensivstation. Der Beifahrer erlitt mehrere Schulter- und Rippenbrüche.

1. Gesamt: Russel Brooks/Neil Wilson	Ford Sierra Cosworth	3:42:29 Std.
4. Gesamt: Dave Metcalve/Nicky Grist	Vauxhall Nova (A 6)	3:54:50 Std. 1. in Klasse
22. Gesamt: Pawel Noakowski/Horst Müller	Opel Corsa (A 6)	4:30:43 Std. 5. in Klasse
51. Gesamt: Kurt Jesse/Stefan Jesse	Peugeot 205 (N 2)	4:50:13 Std. 6. in Klasse
55. Gesamt: Jutta Beisiegel/Irma Nijenhuis	Renault 11 (N 4)	4:54:40 Std. 7. in Klasse
59. Gesamt: Ulrich Stapel/Michael Stapel	Opel Manta (A 7)	4:57:31 Std. 5. in Klasse
61. Gesamt: Peter Klodzinski/Barbara Kronenberg	Toyota Corolla (N 2)	4:58:35 Std. 9. in Klasse
63. Gesamt: Peter Buys/Gabriela Kimmekamp	Suzuki Swift (A 5)	4:59:12 Std. 10. in Klasse
64. Gesamt: Axel Speck/Claudia Grüne	Opel Kadett (A 5)	5:11:52 Std. 11. in Klasse

Dieter Vier

Doctor WEC-Sieg nicht mehr zu nehmen

- Noakowski vor dem Finale Zweiter -

Erwin Doctor (Ford Sierra RS Cosworth) führt nach der Manx-Rallye (GB) weiterhin souverän den West Euro Cup (WEC) an. Der Niederländer steht damit bereits vor dem Finale, der Cork-Rallye (7. - 9.10.) in Irland, als WEC-Gesamtsieger fest. Auf die 2. Stelle vorgefahren ist der Dritte der Gaumeisterschaft von 1988, Pawel Noakowski (Opel Corsa GSi 1,6) mit Stamm-Co Horst Müller aus Düsseldorf. Mit nur 20 Punkten Rückstand folgt der beste Gruppe N-Vertreter, Luc Lennertz. Der Belgier wurde mit dem Opel Kadett GSi 16V auf der Isle of Man Zweiter seiner Klasse und muß auf jeden Fall beim Finale in Irland starten, da ihm sonst einer der beiden notwendigen Auslandstarts fehlt.

Um Platz 2 kann es also noch einmal interessant werden, zumal José Lareppe (Belgien, Gr. N Mazda 323 4WD) nur 24 Punkte hinter Noakowski liegt. Vom 20. auf den 10. Tabellenrang verbessern konnte sich bei der „Manx“ die beste Amazone des WEC, Jutta Beisiegel (Renault 11 Turbo) aus Kaiserslautern. Platz 11 der Zwischenwertung nimmt Gau-Vertreter Reinhard Mahler (Gr. A Fiat Uno 55) aus Hilden ein. Der Mettmanner WEC-Routinier Kurt Jesse (Gr. N Peugeot 205 GTI) liegt punktgleich mit BMW M3-Vertreter Marc Duez auf dem 14. Rang. Mit Peter Klodzinski und Dieter Wollgarten teilen sich zwei weitere Gau-Teilnehmer den 26. Rang vor Axel Speck, der mit nur einem Punkt Differenz Platz 28 innehat.

-DiNo-

WEC-Stand nach 10 von 11 Läufen

1. Erwin Doctor	(NL)	Ford Sierra RS Cosw.	A	471 Punkte
2. Pawel Noakowski	(PL)	Opel Corsa 1,6 GSi	A	371 Punkte
3. Luc Lennertz	(B)	Opel Kadett GSi 16V	N	351 Punkte
4. José Lareppe	(B)	Mazda 323 4WD	N	347 Punkte
5. Jacky Delvaux	(B)	Opel Kadett GSi 16V	N	315 Punkte
10. Jutta Beisiegel	(D)	Renault 11 Turbo	N	226 Punkte
11. Reinhard Mahler	(D)	Fiat Uno 55	A	212 Punkte
14. Kurt Jesse	(D)	Peugeot 205 GTI 1,6	N	203 Punkte
26. Peter Klodzinski	(D)	Toyota Corolla GT	N	142 Punkte
Dieter Wollgarten	(D)	VW Golf GTI 16V	M	142 Punkte
28. Axel Speck	(D)	Opel Kadett 1,3	A	141 Punkte

WEC an Erwin Doctor

- Pawel Noakowski Zweiter -

Lange geführt - trotzdem verloren. Erwin Doctor mußte die niederländische Rallyemeisterschaft an John Bosch (BMW M3) abgeben. Ruhiger ging's für Doctor hingegen beim West Euro Cup (WEC) zu, den der Cossie-Pilot „so ganz nebenbei“ gewann. Insbesondere bei den letzten Veranstaltungen des in sieben Ländern ausgerichteten Championats fehlte die ernstzunehmende Konkurrenz.

Die Punkteausbeute bei den holländischen Meisterschaftsrunden brachte Doctor bereits zu Beginn der 2. WEC-Saisonhälfte in Front. Bei der Hessen-Rallye (7. von 11 WEC-Läufen) löste der 25jährige Lagergehilfe den lange Zeit führenden Bror Danielsson (Mazda 323 4WD) ab. Der Schwede trat nach der sich bei der belgischen Haspengouw-Rallye ankündigenden Pechsträhne bei den letzten WEC-Läufen nicht mehr an.

Als eifriger Punktesammler betätigte sich erneut Gaufahrer Pawel Noakowski aus Düsseldorf. Nach dem letztjährigen 4. WEC-Platz wurde heuer anstelle des anvisierten Meisters der Vize-Titel herausgefahren. Assistierte von dem ebenfalls in der Landeshauptstadt lebenden Horst Müller gelang es Noakowski bis auf die „Hunsrück“ (Wertungsausschluß) bei allen WEC-Einsätzen zu punkten. Erst im letzten Saisontrifft konnten die Rheinländer den lang ersehnten Einsatz ihres neuen Gr. A Opel Corsa GSi realisieren.

Auf Platz drei folgt mit dem Belgier José Lareppe (Mazda 323 4WD) bereits der beste Gruppe N-Vertreter. Erfolgreichster Teilnehmer aus der Bundesrepublik: Jutta Beisiegel aus Kaiserslautern. Der Renault 11 Turbo-Treterin gelang es, sich beim WEC-Finale in Irland mit nur einem Punkt vor den niederländischen Peugeot-Werksfahrer Theo Knoop auf den vierten Tabellenrang vorzuschieben. Die Pfälzerin ist damit auch Siegerin der WEC-Ladies-Trophy.

Seinen Vorjahresplatz wiederholte ein weiteres Gaumitglied: Reinhard Mahler. Den Fiat Uno 55 (Gr. A) brachte der Hildener bei allen sieben Starts ins Ziel - auch wenn er sich dabei häufig ein erbittertes Duell mit dem Schlußwagen lieferte. „Stumpfen-Reinhard“ wurde 10.

Nur einen Punkt Rückstand weist das WEC-Konto von Axel Speck auf. Der Mettmanner überzeugte mit dem Opel Kadett insbesondere beim Finale auf der „immergrünen Insel“ und machte dadurch in der Wertung einen gewaltigen Sprung nach vorne: Platz 11 im Schlußklassement.

Kurt Jesse mußte die Hoffnungen auf einen WEC-Preisgeldrang in Irland begraben. Nach einer anfänglich guten Vorstellung spielte die Technik des Gr. N Peugeot 205 GTI nicht mehr mit. Jesse, in diesem Jahr mit Sohn Stefan unterwegs, wurde 14. Mit Peter Klodzinski (Toyota Corolla GT) und Dieter Wollgarten (VW Golf GTI 16V) teilen sich zwei weitere Gaucrews den 20. Platz.

-DiNo-

Der Mettmanner Automobil-Club international erfolgreich

Bei der Internationalen Eifelralley Nürburgring (früher die Rallye Köln-Ahrweiler) starteten drei Teams des Mettmanner Automobilclubs. Acht Wertungsprüfungen waren bis zur Ausgabe der Bordbücher, zwei Stunden vor dem Start, geheim.

Das hieß für die Starter, ohne Training oder Abfahrt der WPs, die teils schwierigen Strecken zu meistern. Drei der vier WPs beinhalteten die Nordschleife des Nürburgrings. Von hier aus ging es in Schotterstrecken neben dem Ring. Alle Teams bekamen am Start eine „Eiskarte“. Tüpisches Herbstwetter, Temperaturen unter Null Grad, hatten den Nürburgring in eine Rutschbahn verwandelt. Selbst in den gefrorenen Schotterstücken mußte man höllisch aufpassen um auf den vereisten Strecken nicht herauszufliegen. Gestartet waren für den Mettmanner Automobil-Club die Teams: Pawel Noakowski / Horst Müller auf dem 1600er Opel-Mantel-Polifac Corsa GSi.

Kurt Jesse / Stefan Jesse auf dem 1600er Peugeot 205 GTI und Peter Buys / Claudia Grüne auf dem Suzuki Swift GTI. Das letztgenannte Team gab nach den ersten Erfahrungen auf den vereisten Wertungsprüfungen auf. Am Ende des ersten Tages la-

gen die anderen beiden Teams nur um eine Sekunde auseinander. Kurt und Stefan Jesse lagen in Führung, zweite in der Klasse und Horst Müller / Pawel Noakowski führten ihre Klasse an.

Am zweiten Tag hatten sich die Streckenverhältnisse etwas ge-

bessert. Das Eis hatte sich zumindestens auf der Ideallinie verzogen. Endergebnis war: Kurt / Stefan Jesse belegten den 24. Platz im Gesamt und den zweiten Platz in der Klasse. Pawel Noakowski / Horst Müller siegten in Ihrer Klasse und belegten im Gesamt den 31. Platz.

Himalayan car rally flagged off

HT Correspondent

NEW DELHI, Nov. 5
The tenth Himalayan car rally took off today with 62 cars zooming off from the National Stadium. Leading them was the formidable 1600 cc Mazda 323 Familia of Rod Millen.

The cars were flagged off by Lt-Governor Romesh Bhandari following a simple ceremony. The second car that he flagged off was that of Kenjiro Shinozuka who in his Mitsubishi Galant is not only aiming for his third straight win here but also the Asia Pacific Champion's title. Millen leads Shinozuka by a point till now.

While 69 entries had come in for the rally, seven did not turn up for scrutiny yesterday. The rally has been cut down to 1600 km which is in keeping with the European format and FISA requirements.

The organisers have injected a high degree of professionalism into the rally by introducing an extensive radio communication for safety and recovery, a computerised results mobile system at the end of each time control and night halt and worldwide communications organisation for transmission by telephone, telefax and satellite.

New Zealander Rod Millen with navigator Tony Sircombe in a highly prepared Mazda Familia 323 is vying for the title. He is currently the US rally champion and is entering the rally in a bid to win the Asia-Pacific rally championship.

Two top Japanese manufacturers are also involved since the New

Zealander's Mazda is battling it out with Shinozuka's Mitsubishi Galant. The talking point among motorsport enthusiasts is therefore Millen vs Shinozuka and Mazda vs Mitsubishi. The Japanese rallyist is the winner of the Air India trophy in 1987 and 1988.

The rally ends on Nov. 8. The first leg ends today at Surajkund after 111 km of driving in and around Delhi and the quarries of Haryana. A total of 39 Maruti cars are taking part in the rally. Prominent among those aiming for the national title in Gypsies are Farad Bhatena, Capt. Kulbir Chauhan and Sqn. Leader K. Rao.

Bringing up the top ten are George Fischer (Audi Quattro), Ashok Patel (Toyota Celica), Klaus Fritzingler (Toyota Celica), Horst Müller (Opel Corsa), Flory Roothaert (Mazda RS X, 7), Werner Selimkeitt (Opel Kadett), Jutta Beisiegel (Opel Kadett) and Deepak Sarin (Mazda RX 7).

Besides the Opel Kadett being driven by Jutta Beisiegel and Cornelia Deubel, two other all-women teams are there in the rally. Navaz Bhatena and Anita Nanjappa went off in their Gypsy at No. 25 and at No. 28 Nisha Sutaria and Fiika Chagla drove off also in a Gypsy.

Kenjiro Shinozuka of Japan is leading at the end of the first leg of the four-day event. Reaching Surajkund after covering about 112 km, he had incurred only penalties of five minutes and 21 seconds.

Shinozuka is followed by George Fischer of Austria with 5:58 penalties and in third place is Rod Millen of New Zealand with 6:09.



Platz 2 für ein Gauteam beim West Euro Cup: Pawel Noakowski mit Co Horst Müller. Foto: Privat

WEC-Endstand nach 11 Läufen

1. Erwin Doctor	(NL)	Ford Sierra RS Cosworth	A	471 Punkte
2. Pawel Noakowski	(PL)	Opel Corsa 1,6 GSi	A	371 Punkte
3. José Lareppe	(B)	Mazda 323 4WD	N	347 Punkte
4. Jutta Beisiegel	(D)	Renault 11 Turbo	N	301 Punkte
5. Theo Knoop	(NL)	Peugeot 309 GTI	A	300 Punkte
10. Reinhard Mahler	(D)	Fiat Uno 55	A	212 Punkte
11. Axel Speck	(D)	Opel Kadett 1,3	A	211 Punkte
14. Kurt Jesse	(D)	Peugeot 205 GTI	N	203 Punkte
20. Peter Klodzinski	(D)	Toyota Corolla GT	N	142 Punkte
Dieter Wollgarten	(D)	VW Golf GTI 16V	N	142 Punkte

Super Tip

16. Dez. 1989

New Delhi, 05.11.1989

Omnisports — Omnisports — Omnisports — Omnisports

Automobile 23^{me} Safari du Zaïre

Vainqueur de la 1^{re} étape spéciale Ambassade

Colsou-Gijsemans donne le ton

Des 38 concurrents qui ont pris en définitive le départ de la première étape du 23^{me} Safari du Zaïre, une étape qui se voulait en fait une spéciale sur sable, chronométrée à la seconde et longue de 31 km à peine. Guy Colsou-Gijsemans sur Mitsubishi Galant était le plus rapide. Il a bouclé le circuit en 2 minutes une seconde. A une seconde près, Argazzi-Argazzi champion du Zaïre des conducteurs, s'est classé deuxième au volant de sa robuste Audi coupé Quattro au moment où la Toyota Supra Turbo de Rautenbach-Mitchel occupait la 3^e place.

Devant un public venu très nombreux assisté à ce «slalom» sur la piste tracée avec art en pleine Fikini, les frères Ngimbi, dans un style spectacu-

laire ont couvert le circuit en 2 minutes 10 secondes ex aequo avec Van den Bossche-Buskens, Holm-Watt (Toyota Supra Turbo), Mitraros-Paganin (Peugeot 205 GTI) et Kaket-Lurquin qui signalons-le réalise le meilleur temps du groupe S sur son lourd Daihatsu Rocky.

Le gros de pilotes a roulé sans problème, abstraction faite de l'équipage Watuvila-Ntuma (Range Rover) qui s'est arrêté quelques secondes pour rebrancher un fil baladeur. Cela ne lui a pas empêché de se classer 15^{me} à l'issue de l'étape.

Le parcours de trois étapes restantes se présente de la manière suivante :

2^{me} étape : vendre-di 23 février 1990

*Entrée Sonabata, passage aux chutes de Zongo



L'équipage Polonais Powel Noakowski-Horst Muller

*Sortie Inkisi : jardin botanique pour les suivants
*Sortie Tumba : rapide, très sinuose, très spectaculaire
*Sortie Mbanza Camp : très rapide avec longues lignes droites

*Sortie Tilapia : étape difficile
*Arrivée à Kinshasa vers 20 heures

3^{me} étape : samedi 24 février 1990

*Jusque sortie Tumba-

: pratiquement identique à la 2^{me} étape

*Section dans les plantations de canne. à sucre de Kwilu-Ngongo, très spectaculaire
*Regroupement à Mbanza-Ngungu à l'hôtel Cosmopolite

*Sortie Tilapia
*Arrivée de l'étape à Kinshasa vers 19h30

4^{me} étape : dimanche 25 février 1990

ETAPE DU PLATEAU DE BATEKE

*Etape spéciale Ambassade Fikini : 8H
*Section du Bac Mambombé (Black River), possibilité de pique-nique
*Section Bac-Bita : étape sinieuse, possibilité de pique-nique, très bonne vue

*Arrivée Kinshasa vers 17H

Mukaku Lalabi-Muke

ELIMA

QUOTIDIEN DU SOIR

Vendredi 23 Février 1990

N° 105

Seizième année
Directeur Rédacteur en Chef : Essolomwa Nkoy en Linganga
Prix 200 Z. Kinshasa - 250 Z. Interieur

Argazzi Edwardo : «Je suis ravi, mais je dois avouer que les étrangers préparent mieux leurs voitures»

Edwardo Argazzi a réalisé un véritable exploit au 23^{ème} Safari, qu'il a mené de bout en bout, malgré la présence des grands champions comme Guy Colsoul, Rautenbach, Costa ou

autre Mitraros pourtant dotés d'outils aussi performants que la Mitsubishi Galant groupe N (pour Guy), la Toyota Supra (Rautenbach), les Peugeot 205 GTI de Costa et Mitraros.

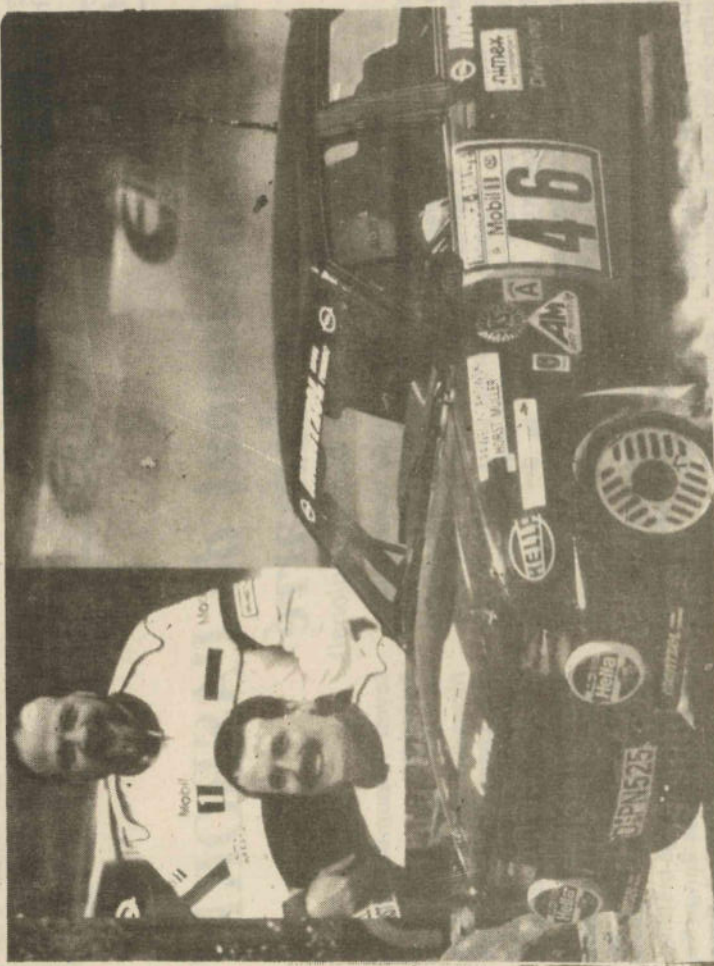
temps roulé en tête sans problème de poussière et connaissant parfaitement les pistes, j'ai roulé avec méthode, me limitant à faire l'essentiel. La preuve, j'ai juste eu une crevaison de pneu... Je les attendais venir, mais personne n'apparaissait à mon rendez-vous. Seulement en dernière étape, Rautenbach a surgi. Un vrai crack celui-là. Mais le cart était trop grand. Tenez: A l'arrivée, sur les 6 voitures, quatre viennent d'ailleurs, cela signifie que les étrangers préparent mieux leurs engins, et ce n'est pas toujours évident que ce soit un problème de pistes trop mauvaises. Enfin, cette victoire je la dédie à mon père, mon grand manager, qui ne ménage aucun effort pour me venir en aide. Je remercie surtout M&J Alhadeff et les Cigarettes Okapi, mes sponsors et toute la population sportive».

Zimbabween: «Belle organisation, mauvaises pistes»

«Je suis content d'avoir terminé le 23^{ème} Safari du Zaïre. J'avoue que j'étais animé de beaucoup d'ambitions... celle de la victoire notamment. Mais les ennus mécaniques (il a dû changer la boîte vitesse et la transmission de sa Toyota Supra Turbo au bout de 200 Km de course) m'ont fait perdre un temps précieux.

Côte d'Ivoire organisation, c'était impeccable... Quelque chose est en train de changer dans le sens positif. Mais les routes sont abominables, les pistes très dures», affirme Rautenbach. Parlant du championnat d'Afrique, ce jeune homme de 30 ans qui possède une société de transport international sur route desservant le Zimbabwe, la Zambie, l'Afrique du Sud et le Zaïre, estime qu'il est bien parti et verra dans quelle mesure il pourra

Rautenbach (richissime pilote



L'équipage Pawel Noakowski et Huiet Müller venu de la lointaine Allemagne, n'a pas pu franchir la première étape meurtrière. Mais il a eu droit au prix de sportivité c'était en effet l'équipage le plus sportif du 23^{ème} Safari

aller en Zambie pour la 2^{ème} manche.

Guy Colsoul: «Belle ambiance, bonne organisation, beaucoup de chaleur humaine... mais le Raid serait plus intéressant pour tout le monde»

Colsoul, le champion belge a loué les efforts du comité organisateur du 23^{ème} Safari. C'est vraiment un Safari, avec des gens dévoués, corrects, disposés, à aider avec sourire. Edward a donc abattu un travail de titan. Cela représente beaucoup pour l'image de ce rallye. Mais face à la conjoncture, les voitures de course coûtent de l'or (la Mitsubishi Galant groupe N, coûte 7 millions de FB), au regard des pistes faudrait plutôt mettre un accent côté raid, moins restrictif, moins coûteux pour les concurrents...».

Propos recueillis par Mukaku Lalabi-Muke

sport report

Pech für Nordrheiner in Eisenach

Vier Nordrhein-Teams gaben bei der Wartburg-Rallye ein Gastspiel. Überlegene Gesamtsieger beim Finale der DDR-Meisterschaft wurden erwartungsgemäß Sepp Haider/Christian Geisdörfer im Opel Kadett GSi 16V. Die bereits vor dem Endlauf feststehenden DDR-Meister Eberhard Uth/Volker Hofsommer überschlugen sich mit dem Haider-Ersatzauto bereits in der 4. WP.

Nicht ganz so weit kamen die Mettmanner Kurt und Stefan Jesse: die Aufhängung des Peugeot 205 GTI streikte. Gute Leistungen zeigten Pawel Noakowski/Horst Müller. Mit ihrem Opel Corsa 1,3 SR belegten die Düsseldorfener den dritten Gesamtrang, bis in WP 8 eine abgerissene Antriebswelle das Aus brachte.

Peter Klodzinski/Klaus Schwinem übernahmen darauf den freigewordenen Platz, bis auch sie die Toyota Corolla vier WPs vor Schluß mit defekter Bremsscheibe auf die Seite schoben. Bei den zwei westdeutschen Teams, die das Ziel in Eisenach sahen, war die Mettmanner Crew Bernd Hackmann/Peter Buys vertreten. Auf Suzuki Swift GTI wurden sie 29. im Gesamtklassement und Sechster ihrer Klasse.

-DiNo-



Frühzeitiges Aus für Noakowski/Müller bei der Wartburg-Rallye.
Foto: Privat

Beilage zu
rallye racing
Ausgabe 1
19. 12. 1990



Dieter Depping und Janina Höpner sahen beim Testeinsatz auf dem Allradler ausgesprochen gut aus

Int. Hunsrück Junior Rallye Allrad-Festival

Das traditionelle Saisonfinale, das ohne Meisterschaftsdruck einen harmonischen Jahresausklang bieten soll, begann für die Trophäen-Sieger Dieter Depping/Janina Höpner so aufregend wie es das ganze Jahr über im siegreichen VW Golf nicht gewesen war. Als Vorbereitung auf die kommende Deutsche Rallye-Meisterschaft, in der das Pärchen mit einem Gruppe N-Sierra 4x4 antreten will, wurde bei der „Junior“ erstmals mit einem Allradler Freundschaft geschlossen. Im angemieteten Lancia von Walter Grommiller, versehen mit der Startnummer 1, begann die Hektik schon auf dem Weg zur ersten Sonderprüfung. Die nicht aufzufindende Service-Crew mit Sprit und den richtigen Reifen an Bord veranlaßte die Copilotin dazu, die strafpunktfreie Karenz voll auszunutzen und bis zur letzten Minute zu warten. Trotz Straßenreifen und mit dem letzten Tropfen Treibstoff reichte es noch zu einer akzeptablen Zeit, die mit nur sieben Sekunden Differenz gegenüber den Favoriten Axel Zäuner/Michael Uhl im Gruppe N-Toyota Celica 4WD zu Buche schlug. Aber noch weitere Allrad-Paarungen signalisierten, daß sie bei der Siegereiche mitreden wollten. Bei Halbzeit wurde die Celica-Mannschaft weiterhin als Spitzenreiter geführt, gefolgt von den Trophäen-Siegern, die kurzzeitig in Front gelegen hatten und bei einer falschen Reifenwahl gute 30 Sekunden verloren hatten. Eine fulminante Leistung erbrachten Lutz Heineck/Dagmar Fischer im betagten Lancia, die Rang drei hielten, gefolgt von drei weiteren Allrad-Paarungen. Für Dieter Depping war auf der zweiten Rallye-Hälfte Aufholen angesagt, und der Vorsprung zu den Führenden schmolz Sekunde um Sekunde. Obwohl zwischenzeitlich eine Antriebswelle im Toyota für Unruhe sorgte, konnten sich Axel Zäuner/Michael Uhl nach einer fehlerfreien Fahrt mit drei Sekunden Vorsprung in die Siegerliste eintragen. Dieter Depping/Janina Höpner machten bei der Allrad-Jungfernfahrt einen guten Eindruck und gewannen mit deutlichem Vorsprung die Junior-Wertung, die ihnen bei der 91er Hunsrück zumindest einen Freistart und viel PR einbringen wird. Das Allrad-Festival wurde durch zwei weitere Lancisti vervollständigt, die dahinter einliefen und von denen Guido Hudelmayer/Hans Lange nach einem starken Finish Rang drei einnehmen konnten. Lutz Heineck, der wohl seine beste Vorstellung in

dieser Saison gab, landete mit Dagmar Fischer auf dem Folgeplatz. Unter normalen Voraussetzungen wären danach Thomas Krisam/Wolfgang Schmitt mit dem Citroën Visa Mille Pistes eingelaufen, die zur Pause diesen Platz ungefährdet hielten. Ein Plattfuß am Plastik-Franzosen kostete auf der Prüfung „Windfang“ fast fünf Minuten und ließ sie dadurch in die Tiefe der Tabelle abrutschen. Auch Helmut Fortkort, der letztmalig mit dem Lancia unterwegs war und nächstes Jahr auf einem Ford Sierra antritt, hatte kein Glück. Ein Antriebswellenbruch auf der zweiten Hälfte warf ihn aus dem Wettbewerb. Die Wertung der Nicht-Allradler war schon zur Pause fest in Händen von Udo Schiffmann/Rüdiger Hähner. Auf dem teilweise feuchten Untergrund gab die Manta-Crew einmal mehr Driftvorstellungen par excellence und konnte dem Porsche von Junior-Dauerstarter Dr. Erhard Ricken Paroli bieten. Der „Doc“ hatte nach zwei mageren Jahren endlich mal wieder ein Erfolgserlebnis im Hunsrück. Als Chauffeur war dieses Mal kein geringerer als der Ex-Rallyemeister Reinhard Hainbach verpflichtet, und der demonstrierte, wie der sensible Hecktriebler schnell bewegt wird. Wäre im 91er alles normal verlaufen, hätten sie sogar die Wertung der Nicht-Allradler gewonnen. Mitten in einer WP mußte der Zahnarzt mal „für kleine Jungs“, und dem „Meister“ blieb nichts anderes übrig als anzuhalten. Das Elilgeschäft schlug mit guten 40 Sekunden zu Buche, die natürlich im Ziel fehlten. Ein kleines Jubiläum feierten Pawel Noakowski/Horst Müller, die einmal mehr den Gruppe A-Opel Corsa GSi zum Klassensieg trieben und seit 1984 gemeinschaftlich zum 50. Mal ausrückten.

ERGEBNISSE Lothar Lüttmann

Gruppe A über 2000 ccm (4 Starter): 1. Hudelmayer/Lange, 1.29,15 Stunden; 2. Heineck/Fischer, beide Lancia Delta, 1.29,32 3. Winter/Koop, Mitsubishi Galant VR4, 1.40,18. **Gruppe A bis 2000 ccm (8):** 1. Klag/Brack, Opel Kadett GSi 16V, 1.32,08; 2. Gleich/Schneider, Opel Manta 2.0, 1.32,31; 3. Kihm/Walter, VW Golf GTI 16V, 1.34,02. **Gruppe A bis 1600 ccm (4):** 1. Noakowski/Müller, Opel Corsa GSi, 1.33,27; 2. Vogt/Lang, Toyota Corolla GT, 1.36,23; 3. Preussker/Pobantz, Opel Corsa GTI, 1.36,23. **Gruppe N über 2000 ccm (14):** 1. Zäuner/Uhl, Toyota Celica GT 4WD, 1.28,41; 2. Depping/Höpner, 1.28,44; 3. Aulenbacher/Grünfeld, beide Lancia Delta integrale 16V, 1.31,36. **Gruppe N bis 2000 ccm (7):** 1. Schleicher/Schleicher, 1.34,49;

Im Auto durch Europa



Pawel Noakowski und Copilot Horst Müller kämpfen derzeit mit ihrem Opel Corsa bei der 33. Rallye Tour d'Europe um eine gute Platzierung im Gesamtklassement. Von Mainz aus geht es über 8000 Kilometer durch die CSFR, Polen, die Sowjetunion, Finnland, Schweden und Dänemark zurück nach Bad Ems.

Rallye Wartburg/D

Sepp Haiders Spazierfahrt

Das Finale der DDR-Rallyemeisterschaft rund um Eisenach wurde schon am Freitag für Sepp Haider/Christian Geistdörfer im Opel Kadett GSi 16V zur Spazierfahrt. Die mitfavorisierten und als Meister bereits feststehenden Eberhard Uth/Volker Hofsummer, die zum Saisonabschluss in Haiders Ersatzauto antraten, überschlugen sich in der vierten Prüfung und mussten aufhören.

Nicht viel weiter kamen die Westdeutschen Walter Gromöller/Hans Arlt im Gruppe-N-Lancia. Nach einem Plattfuss in der Auftakt-Prüfung und Problemen mit dem Turbolader bremste ein gebrochener Querlenker die Fahrt des Allradlers endgültig. Mit abgerissener Antriebswelle schieden die mit ihrem kleinen Gruppe-A Opel Corsa 1,3 SR auf dem dritten Gesamtplatz liegenden Pawel Noakowski/Horst Müller aus.

Für Haider/Geistdörfer endete dieser Einsatz mit fast

zwanzig Minuten Vorsprung und den Bestzeiten auf allen 28 Wertungsprüfungen. Den Ehrenplatz hinter den Siegern schafften die Gruppe-N-Peugeot-Fahrer Carsten Wiegand/Stefan Lindner. Dahinter tobte der erbitterte Kampf der Wartburg-Piloten, von denen Steffen Strauch/Jörg Friess in einem stärkeren Gruppe-A-Modell die Oberhand behielten. Den Markenkollegen Klaus-Dieter Krügel/Roland Fink reichte der vierte Rang zum Gewinn der DDR-Gruppe-N-Meisterschaft. **LoLa**

Resultate

1. Haider/Geistdörfer, Opel Kadett GSi 16V, 1:52:58.
2. Wiegand/Lindner, Peugeot 205 GTI, 2:12:40 (1. Gruppe N).
3. Strauch/Friess, Wartburg 353, 2:13:43.
4. Krügel/Fink, 2:14:08.
5. Voigt/Voigt, beide Wartburg (N), 2:16:07.
6. Petzold/Schelle, Suzuki Swift GTI (N), 2:17:19.
7. Knöppler/Pangritz, Toyota Corolla (N), 2:17:50.
8. Kralik/Rasper, Wartburg 353 (A), 2:17:57.
9. Köhler/Kühn, Ford Escort 2:18:28 (1. Gruppe B).
10. Falenstein/Schellhammer, Wartburg (N), 2:21:01.

24. Oktober 1990

MOTORSPORT aktuell

Henkel

Life

Featured In This Issue

Henkel Corp. organizational chart, showing industrial, service and manufacturing divisions. See page 5.

DFG announces qualified defendant candidates. See page 10.

Dr. Judy Gordon speaks out on an entrepreneurship in R&D. See page 5.

Karen Chapman with Emery's Executive Award. See page 4.

HENKEL CORPORATION

OCTOBER 1990

VOL. 1, ISSUE 2

8 INTERNATIONAL



Horst Müller, engineer with Henkel Bautechnik (construction technology) in Duesseldorf, has been a sedan rally enthusiast for more than 20 years. Horst has already gained national and international success for his driving. This month, he is looking forward to the Tour d'Europe, a 12,000 kilometers race through Denmark, Sweden, Finland, Russia, Czechoslovakia, and East Germany in one and a half weeks.

Mettmanner Motorsportler bereiten sich auf die neue Saison vor

Neben dem West Euro Cup und der Euro Rallye Trophy bereiten sich die Teams des Mettmanner Automobilclubs im ADAC schon jetzt auf die Teilnahme einiger Rallyes im Ostblock vor. An erster Stelle auf dem „Ost-Programm“ steht die Sachsenring-Rallye in der DDR, zu der im Vorjahr erstmals auch westliche Teams zugelassen wurden. Die 2 des Westeurocups 1989 Pawel Noakowski / Horst Müller planen neben den Einsätzen in Europa auf ihrem Opel-Pollfac-Mantzel-Corsa auch die Teilnahme bei der „Busch Rallye“ in Zaire und der Himalaya Rallye. Aufgrund ihrer guten Plazierungen in den vergangenen Jahren liegen für diese exotischen Veranstaltungen bereits Einladungen vor.

Das Nachwuchsteam Claudia Grüne / Axel Speck steigen in diesem Jahr von ihrem betagten Opel, mit dem sie im letzten Jahr einige beachtenswerte Erfolge erzielten, auf einen Peugeot 205 GTI um. Peugeothändler Kaminski aus Düsseldorf, maßgeblich am Aufbau des Fahrzeuges beteiligt: Ich bin überrascht von der Professionalität der Mettmanner Motorsportler. Mit dem sportlichen 205 steht dem jungen Team ein gleichermaßen zuverlässiges wie wartungsfreundliches Fahrzeug zur Verfügung.

Der „alte Fuchs“, wie man Kurt Jesse in Motorsportkreisen nennt, will in diesem Jahr noch einmal richtig zuschlagen. Er wird mit seinem Sohn Stefan

ebenfalls einen Schadstoffarmen 205 bewegen. Kurt Jesse, 1. Vorsitzender des MAC's: Sportlich haben wir den Kontakt zur DDR nie verloren, aber jetzt gilt es Kontakte mit den Bürgern der DDR zu schließen. Nach Öffnung der Grenzen ergeben sich auch aus motorsportlicher Sicht ganz neue Perspektiven.

Peter Buys wird seinen Suzuki Swift GTI in seiner zweiten Saison nur sporadisch mit verschiedenen Beifahrern bei Rallyes vor allem in Belgien, Holland der DDR und auf der Isle of Man einsetzen.

Unsicher ist auch noch die motorsportliche Zukunft des frischgebackenen Vaters Heinz Abel. Wenn es die Zeit und der Nachwuchs erlaubt möchte er in diesem Jahr auch einmal in Belgien starten. Am zielstrebigsten wollen in diesem Jahr zweifelsohne die Essener Mitglieder des MAC Jochen Funhoff/Gabi Kimmekamp auf einem PS starken Fahrzeug der Gruppe A8 an den Start gehen. Als Ziel haben beide den Status „ONS gesetz-

te Fahrer“ vor Augen. Die Verwirklichung dieses ehrgeizigen Ziels könnte ein Profivertrag, vor allem aber Sponsoren winken.

Auf „Abwegen“ befindet sich das Mitglied Jochen Schlänbecker, dem die ständig wechselnden Streckenbeschaffungen bei Rallyes nicht zugehen. Er will sich auf den Rundstreckensport, sogenannte Leistungsprüfungen, bei denen schnelles, gleichmäßiges Fahren gefragt ist, konzentrieren.

Gerade die abwechslungsreichen Untergründe lieben die Brüder Stapel. Die beiden Düsseldorf sind erst im letzten Jahr zum MAC gestoßen, der sich immer mehr zur Rallyehochburg in Nordrhein-Westfalen herauskristallisiert. Im letzten Jahr haben 15 Mitglieder (8 Teams + Service) an Nationalen und Internationalen Rallyes teilgenommen, allein bei der Manx-Rallye aus der Isle of Man nahmen 6 Teams mit ihrem Service teil und kamen alle in Wertung ins Ziel.

Super-Tip 13. Woche
Samstag, 31. März 1990 (45)

Super-Tip 14. Woche
Samstag, 07. April 1990 (55)

»Safari du Zaire« -einmal Afrika immer wieder Afrika

Zwei Deutsche über den High-Way No. 1 die Todesstraße



Zum ersten Mal in der 23-jährigen Geschichte der „Safari du Zaire“ war ein deutsches Team dabei. Aufgrund der guten Plazierungen in den letzten drei Jahren im West-Euro-Cup, insbesondere vom

Jahr 1989, 2. Platz im Gesamt von ca. 180 Teilnehmern sowie des Klassensieges mit dem Opel-Corsa 1,6 GSI und dem Titel „Internationaler Belgischer Meister“, lag eine Einladung über den belgischen Automobil-Club für die „23. Safari du Zaire“ vor.

Als Sportgerät für die dortigen Streckenverhältnisse diente ein Opel-Corsa 1,3 SR, welcher erst Anfang Januar aus Indien von der Himalaya-Rallye zurückkam. Auf Grund der gemachten Erfahrungen in Indien, wurde der Opel-Corsa 1,3 SR innerhalb 14 Tagen an seinen Schwachpunkten verstärkt, mit einem Spezial-Bilstein-Fahrwerk ausgerüstet und um 5 cm höher gelegt. Am 18. Januar 1990 stand das Fahrzeug in Antwerpen, um per Schiff nach Matadi (Zaire) geschippert zu werden.

Das Team, Pawel Noakowski - der in Düsseldorf lebende Pole -, flog mit seinem Düsseldorfer Co-Pilot Horst Müller sowie dem Mechaniker Peter Hack-

mann am 17. Februar 1990 per AIR-Zaire nach Kinshasa. Mit 8 belgischen Teams fuhr man per Kleinbus zu der Hafenstadt Matadi, um die Rallyefahrzeuge aus dem „Zairischen Zoll“ zu befreien. Dieses war nur möglich mit Bachisch ohne Einrechnung der Verluste an Werkzeugkisten und diversen Ersatzteilen. Die Selbstbedienung der Zollbeamten ist darauf zurückzuführen, daß sie seit Wochen keinen Lohn von der Regierung erhalten hatten. Die einzige befestigte Asphalttroute ist zwischen Kinshasa und Matadi. Dieser High-Way No. 1 hat nichts mit europäischen Vorstellungen zu tun. Sie gilt als die Todesstraße bzw. Schweizer Käse, da sich Schlagloch an Schlagloch reiht. Besonders in der Nacht würde jeder TÜV-Beamte vom Glauben seiner Vorschriften abfallen, da die Fahrzeuge insbesondere LKW's sich als Schrott ohne Licht total überladen mit zusätzlich 50 Afrikanern als Handgepäck fortbewegen.

Reicht die Bremskraft nicht aus, so wird einfach per Überschlag der Schrotthaufen als Totalverlust weit abseits neben der Strecke abgestellt. Das Verlieren von Rädern oder Achsen gehört zum guten Ton und die Bastlerleidenschaften der Afrikaner ist riesengroß.

Die Rallye in Kinshasa war das „Nationale Ereignis“, wenn man bedenkt, daß Zaire 10 mal größer ist als die BRD. Alleine in

Kinshasa, der Hauptstadt von Zaire, leben 4 Mio. Einwohner der 30 Mio. Bevölkerung. Ca. 100.000 Weiße, meist Belgier, wohnen im europäischen Viertel. Ansonsten gleicht Kinshasa einem Wellblech-Hütten-Viertel.

Die Rallye selbst führte innerhalb 4 Tagen mit einer Länge von 2.500 km quer durch den afrikanischen Busch. Bei der Abnahme wur-

den wir mit unserem Opel-Corsa 1,3 SR belächelt und für verrückt erklärt, mit diesem Fahrzeug die Safari zu fahren. A Start waren 5 Semi-Werksams, welche ihre Fahrzeuge speziell für diese Safari gebastelt und vorbereitet hatten.

Die Fortsetzung dieses spannenden Rallye könnt Sie im nächsten Super-Tip verfolgen.

Fortsetzung

Unter großer Anteilnahme der Bevölkerung von Kinshasa, ca. 3-5 Tausend säumten den Boulevard 30. Juni, als 46 Fahrzeuge über die Startrampe rollten. Unter den Favoriten, wie Argazzi-Argazzi auf Audi Quattro, Costa-Cantanheide auf Peugeot 205 GTI, Rautenbach-Mitchell auf Toyota-Supra sowie Colsoul-Gijsemans auf Mitsubishi-Galant der Wüstenfuchs, gerade von der Paris-Dakar zurück, und wir als 10. Fahrzeug starteten zu der ersten Etappe. Der Rest des Feldes waren in der Regel Allrad-Fahrzeuge, meist Jeeps von Mitsubishi-Toyota-Daihatsu und sonstige Exoten. Nach der ersten Etappe lagen wir auf dem 7. Platz im Gesamten und führten unsere Klasse an.

Nach Angaben unserer belgischen Freunde sollte dies jedoch nur der Auftakt sein und die nächsten beiden Tage die

»Safari du Zaire« -einmal Afrika immer wieder Afrika Zwei Deutsche über den High-Way No.1 die Todesstraße

Entscheidung bringen. Der Start zur 2. Etappe war am nächsten Tag bereits um 6.00 Uhr und es standen 807 Buschpfade zur Verfügung. Diese Strecke quer durch den Busch mit teilweise einsetzenden Regengüssen war für unseren Opel-Corsa fast eine unlösbare Aufgabe. Die Löcher, Querrillen, abgerutschte Wege, Wasserrinnen, nicht vorhandene Brücken oder Flüsse mit 4 Baumstämmen überbrückt, zwangen uns zu einer sehr langsamen Gangart. Der vorgegebene Schnitt 104 km/60 Minuten wurde von keinem Team geschafft. Unser Corsa hatte schon einiges einstecken müssen, so waren bereits nach 5 km die hinteren Stoßdämpfer nur noch als Luftpumpen zu gebrauchen. 2 Löcher voll getroffen verformten unser Auto quer zu seiner Diagonalachse, so daß die Frontscheibe herausfiel und mit Klebeband gesichert wurde. Nach 60 km war zusätzlich der erste Plattfuß, aber unser Corsa lief und lief bereits waidwund-aber sonst keine technischen Probleme. Staub und nochmals Staub im Auto und herum. Pawel und ich sahen wie Indianer aus. Im Cockpit hatten wir ca. 60 Grad und der Schweiß rann uns in Strömen herunter. Endlich die Zeitkontrolle-Zeit stempeln-wei-

ter zum Service-tanken/Dämpfer wechseln-ein Schluck aus der Wasserflasche und weiter zur nächsten Zeitkontrolle. Bremsen an der Zeitkontrolle von der eigenen Staubwolke eingehüllt-und weiter 104 km/50 Minuten mit 60 Minuten Karenz. Eine wunderschöne Wertungsprüfung Edelsand und Schotterpassage, zwar mit Löchern und Querrillen, aber sonst o.k.

S o hatten wir uns die Safari vorgestellt. Super-gib Gas Pawel und Pawel gab mächtig Gas. Das was im Roadbook als Dorf bezeichnet war, entpuppte sich als eine Ansammlung von Hütten. Die Leute leben wie im Mittelalter, da die Zeit hier stehen bleibt. Alles was sich an Getier in den Weg stellte, wurde mit unseren 200 Dezibel-Hupen vertrieben. Leider ließ es sich nicht vermeiden, daß Pawel öfter für das lukullische Festtagsmenü sorgte, indem einige Hühner etwas platt verformt wurden nach unserer Dorfdurchfahrt. Mittlerweile tanzten und hüpfen alle nicht festgeklebten Teile durch den Corsa. Frontscheibe rutschte immer weiter in Richtung Motorhaube. Dann plötzlich ein fürchterlicher Schlag-ein zweiter und dritter Staub, Husten, Röcheln, aber unser Corsa lief und lief, doch oh Schreck, unser Auto hatte

keine Leistung und langsam schlichen wir weiter. Im nächsten Kral hielten wir an und versuchten, die Ursache zu lokalisieren, um den Fehler zu beheben. Die Zeit raste dahin und wir entschlossen uns, sicherheitshalber mitten in der Wildnis, umringt von der gesamten Dorfgemeinschaft, Computer und Luftmengenmesser zu wechseln. Siehe da, unser Cor-



sa lief prächtig, jedoch die Zeit lief weiter. Pawel flog nun über die Piste, um die restlichen 34 km noch innerhalb unserer Karenzzeit zu schaffen. 1 Minute vor Ablauf unserer Karenz stempelten wir unsere Zeit - Gott sei Dank noch in der Wertung. Schnell einen Service-Check-Tanken-frische Reifen-Schluck aus der Wasserflasche und die nächsten 136 km unter die Räder genommen. So hielten wir uns wacker, bis Einbruch der Dunkelheit, die uns so plötzlich überfiel, als würde

jemand per Knopfdruck den Saft abschalten. Wir hatten unseren Corsa für die Nacht vorbereitet, hatten genug Sprit an Bord, um die letzten beiden Prüfungen, insgesamt 150 km, zu absolvieren. Teilweise Urwald und Dschungel? 1 km kann so lang erscheinen, wie eine Ewigkeit. Pisten, Wege, Pfade mit Löchern gespickt, in denen unser Auto versank.

Hier einen Schnitt von 96 zu fahren, war unmöglich. Nur nicht ausfallen, keine Zeitüberschreitung, nur weiter, weiter. Mittlerweile öffnete zusätzlich der Himmel seine Schleusen und Regen prasselte nur so auf unsere Scheibe, so daß der Scheibenwischer es nicht schaffte. Wir rutschten auf den schlammigen, schlupfrigen Pfad von Rille zu Rille, von Graben zu Graben. Nur nicht festfahren und vor allen Dingen keinen Abzweig verpassen und verfahren. Von den Gedanken verfolgt die Schlagzeile „2 Deutsche in Afrika verschollen“ war ich gar nicht begeistert. Da ein Licht-mit einer Laterne wurde gewunken-wir hatten die im Bordbuch vermerkte Stempelkontrolle-Gott sei Dank nicht verfehlt. Doch oh Schreck-unsere Zeit-für 18 km nur noch 15 Minuten. Der hintere linke Stoßdämpfer hätte sich schon seit einer Stunde verabschiedet und ungedämmt schlug das Heckteil voll durch. Trotzdem wollten wir das Unmögliche möglich machen. Mit Vollgas weiter. Nach 18 km endlich die Zeitkontrolle, aber 6 Minuten über unsere Sollzeit und Karenz. Egal es ging weiter. Nur noch 86 km bis zum Ziel Kinshasa. Über den High-Way No. 1, 50 km Slalomfahrt auf Bestzeit über den „Schweizer Käse“, rauschten wir ins Ziel. Trotz Regen wartete eine große Menschenmenge zu vorge-rückter Stunde, es war mittlerweile 23.12 Uhr, geduldig auf die eintreffenden Fahrzeuge. Wir waren mal wieder auf der letzten Minute eingetroffen und im Parc-Ferme das 12. Fahrzeug. Erstaunlich-wir waren geschafft, aber unser Corsa lief immer noch ohne technische Probleme. Erst einmal ein großes belgi-

sches Bier und ein dickes Lob an Peter Hackmann unseren Mechaniker, welcher unser Fahrzeug gut vorbereitet hatte. Danach nur duschen und ins Bett. Am nächsten Morgen um 6.00 Uhr früh geht es weiter durch den Busch, noch weitere 787 km. Am Morgen vor dem Start erwartete uns eine dicke Überraschung, es durften nur 7 Rallye-Fahrzeuge weiterfahren, und wir waren nicht dabei. Man hatte uns mit noch 4 weiteren Teilnehmern wegen Zeitüberschreitung (6 Minuten über Karenz) aus der Wertung genommen. 3 Teilnehmer hatten sich im Busch verfahren, eine nicht beabsichtigte Abkürzung gefunden, und so zwar die Zeit geschafft, aber nicht die Stempelkontrolle angefahren. Also fuhren nur noch 7 Teams weiter. Wir waren enttäuscht, aber Regeln sind Regeln im Rallyesport. Und so war Zeit für ein reichhaltiges Frühstück bei unseren belgischen Gastgebern. Nach der letzten Etappe am Sonntag fuhren schließlich nur noch 6 Teams ins Parc-Ferme. Gewonnen hatten: 1. Argazzi-Argazzi auf Audi Quattro / Zaire, 2. Costa-Cantanheide auf Peugeot 205 GSI / Zimbabwe, 3. Rautenbach-Mitchell auf Toyota-Supra / Zimbabwe, 4. Colsoul-Gijsemans auf Mitsubishi-Galant / Belgien, 5. Mitras-Paganin auf Peugeot 205 GSI / Rwanda, 6. Brose-Barbier auf Toyota Corolla 16 V / Zaire. Gey Colsoul ließ sich extra für die letzte Etappe Stoßdämpfer einfliegen, da er bereits alle verbraucht hatte.

Die Siegerehrung im INTER-CONTI war ein tolles Ereignis und entschädigte die Teilnehmer für die im Busch erlittene Strapazen. Für uns war die Überraschung riesengroß, da wir einen Pokal erhielten als „die ersten Deutschen bei der Safari du Zaire“. Das kleinste nicht Allrad angetriebene Auto das Team der französischen Sprache nicht mächtig-und immerhin über 1.000 km durchgehalten, das war ein Erfolg. Trotz aller Strapazen und Anstrengungen werden wir die 24. Safari du Zaire im nächsten Jahr fahren, brauchen wir nun ein Ersatzteil, eine neue Karosserie. Außerdem gibt es zwei weitere Einladungen nach Rwanda und Zimbabwe. Einmal Afrika glaube immer wieder Afrika. Hier Rallye zu fahren, gehört noch zu den großen Abenteuer unserer Zeit. Wir können behaupten-„Afrika hat nah erlebt zu haben“.

Düsseldorfer im Rallyefieber



Die beiden Düsseldorfer Rallyefahrer Pawel Noakowski und Horst Müller werden in diesem Jahr an der Deutschen Rallye-Meisterschaft mit ihrem Opel Corsa GSi teilnehmen. Das neue Rallyekonzept auch unter der Bezeichnung „Rallye 2000“ bekannt, berücksichtigt weitgehend auch Umweltschutz sowie Belange im zukünftigen Rallyesport. Der erste Lauf zu dieser Meisterschaft wird am 21. Februar in Bad Pyrmont gestartet. Den Abschluß bildet die Eifel Rallye im Dezember.

IGR vor einer schwierigen Saison

Nur vier Hersteller (Mitsubishi, Peugeot, Toyota und Volkswagen) haben sich für die Deutsche Rallyemeisterschaft eingeschrieben. Das ist finanziell hart für die Interessengemeinschaft und ein Generalsponsor ist auch noch nicht in Sicht.

Mit dem Autocentrum Hoffarth hat sich nur ein Firmenbewerber eingeschrieben. Privatfahrer haben regen Gebrauch von der Einschreibemöglichkeit gemacht. Diese Privateinschreibungen sind aber „gebührenfrei“ und somit klingelt es nicht in der Kasse der IGR.

Hoffentlich findet sich noch ein Sponsor für die geplanten Fernsehproduktionen. Bei der Präsentation in Frankfurt war man in diesem Bezug aber optimistisch. Auch die Eifelrallye stand wieder zur Debatte. Hier zeichnet sich eine für uns sehr günstige Lösung ab: Die Eifelrallye im Dezember ist der Auftakt für die 92er Saison.



VW geht mit zwei Fahrzeugen (Weber und Baumschlager) auf Titelfahrt.

Foto: VW

sport report

Sportlich wird die Entscheidung wohl zwischen den Mitsubishi-Teams und den VW-Teams fallen. Erwin Weber traut man sehr viel zu. Voraussetzung natürlich, daß die VW-Leute die Technik im Griff haben. Andy Wetzelsperger ist wohl der Aufsteiger der Saison. Man muß dem jungen Bayern aber etwas Zeit zur Eingewöhnung lassen. Kalle Grundel spielt mit seinem neuen Peugeot wohl eine Außenseiterrolle. Der 309 GTI verfügt zwar jetzt auch über 200 Pferdestärken, er ist aber immer noch ein Fronttriebler.

Stefan Schlesack kann sich höchstens auf einen Erfolg in der Gruppe N-Wertung konzentrieren. In der Meisterschaft dominieren die A-Fahrzeuge, so will es einfach der Wertungsmodus.

Es haben sich aber auch noch weitere Fahrer aus dem Nordrhein eingetragen: Pawel Noakowski und Horst Müller starten auf einem Opel Corsa GSi und dürften sich Hoffnungen auf einen Rang unter den Top-Ten machen. Hubert Salamon aus Wermelskirchen setzt auf seinen Gruppe A-Lancia und Klaus Stebani vom AC Mülheim will mit seinem BMW M 3 für Aufsehen sorgen.

Egon Meurer

Rallye-Start in Afrika

Trotz Ausfall ein Pokal

Zum ersten Mal in der 23jährigen Geschichte der Rallye „Safari du Zaire“ war ein Team aus Deutschland in Afrika am Start. Auch aufgrund der guten Plazierungen in den vergangenen drei Jahren im Wettbewerb um den West-Euro-Cup erhielten der in Düsseldorf lebende Pole Pawel Noakowski, der bereits seit 1974 im Rallye-Sport aktiv ist, und sein ständiger Co-Pilot Horst Müller eine Einladung des Belgischen Automobil-Clubs.

Mit seinem Opel-Corsa 1,3 SR startete das Team, zu dem unter anderem auch der Mechaniker Peter Hackmann gehörte, zu diesem abenteuerlichen Unternehmen, das innerhalb von nur vier Tagen mit einer Länge von 2500 Kilometern quer durch den afrikanischen Busch führte. Plötzlich einsetzende Regengüsse, abgerutschte Wege, nicht vorhandene Brücken, Flüsse, die nur mit Hilfe von vier Baumstämmen überbrückt werden konnten, oder 60 Grad Hitze im Cockpit stellte sowohl das Fahrzeug als auch die Fahrer vor die größten Anforderungen. Immerhin 1000 Kilometer hielten die Düsseldorfer mit, dann fielen sie wegen einer Zeitüberschreitung von nur sechs Minuten aus der Wertung. Dennoch erhielten Noakowski/Müller als erste aus Deutschland kommende Teilnehmer dieser Safari mit dem kleinsten nicht mit Allrad angetriebenen Auto einen Pokal. Trotz der großen Strapazen und Anstrengungen will das Team im nächsten Jahr wieder in Afrika starten. RP

Einmal Afrika – immer wieder Afrika Erlebnisse bei der Safari du Zaire

Zum ersten Mal in der 23jährigen Geschichte der Rallye „Safari du Zaire“ war ein deutsches Team am Start. Unsere Gausportler Pawel Noakowski und Horst Müller (Düsseldorf) gingen mit einem Opel Corsa 1,3 SR, unterstützt von Mechaniker Peter Hackmann, im Februar das 2500 km-Abenteuer quer durch den afrikanischen Busch an. Was sie dabei erlebt haben schildert Copilot Horst Müller.

Nur mit reichlich Bakschisch und ohne Einreichung der Verluste an Werkzeugkisten und diversen Ersatzteilen war es möglich, in der Hafenstadt Matadi unser Rallyeauto vom zairischen Zoll auszulösen. Die Selbstbedienung der Zöllner war darauf zurückzuführen, daß sie seit Monaten keinen Lohn erhalten hatten.

Von Matadi ging es über die einzige befestigte Asphaltroute zum Startort Kinshasa, der Hauptstadt von Zaire. Der „High-Way No 1“ gilt als „Todesstraße“ bzw. „Schweizer Käse“ – Schlagloch reiht sich an Schlagloch. Besonders in der Nacht würde jeder TÜV-Beamte vom Glauben seiner Vorschriften abfallen. Die Fahrzeuge, insbesondere LKW's, bewegten sich als Schrott ohne Licht und total überladen mit zusätzlich 50 Afrikanern als Handgepäck fort. Reicht die Bremskraft nicht aus, wird einfach per Überschlag der Schrotthaufen als Totalverlust weit abseits neben der Strecke abgestellt. Das Verlieren von Rädern und Achsen gehört zum guten Ton.

Bei der Abnahme wurden wir mit unserem Corsa belächelt und für verrückt erklärt. Wie kann man nur mit diesem Fahrzeug die Safari fahren... 46 Wagen waren am Start. Wir rollten hinter den Favoriten Argazzi/Argazzi (Audi quattro), Costa/Cantanheide (Peugeot 205 GTI), Rautenbach/Mitchell (Toyota Supra) sowie den gerade von der Paris – Dakar zurückgekehrten „Wüstenfüchsen“ Colsoul/Gijsemans (Mitsubishi Galant) als 10. Auto von der Rampe. Der Rest des Feldes: überwiegend Jeeps. Nach der ersten Etappe lagen wir dem 7. Gesamtrang und führten unsere Klasse an.

Bereits um 6 Uhr war am nächsten Tag der Start zur 2. Etappe mit 897 km über brutale Buschpfade. Für unseren Corsa eine fast unlösbare Aufgabe. Starke Regengüsse gaben zusätzliche Würze. Die Route: Löcher, Querrillen, abgerutschte Wege, Wasserserrinnen. Nicht vorhandene Brücken über Flüsse mußten mit Baumstämmen überbrückt werden. Das alles zwang uns zu einer sehr langsamen Gangart. Der vorgegebene Schnitt 104 km/60 Minuten wurde von keinem Team geschafft. 45 Minuten der 60 Minuten-Karenz gingen bei uns schon drauf.

Unser Corsa hatte schon einiges einstecken müssen. Bereits nach 5 km waren die hinteren Stoßdämpfer nur noch als Luftpumpen zu gebrauchen. Zwei voll getroffene Löcher verformten das Auto quer zu seiner Diagonalachse. Mit Klebeband mußte die herausgefallene Frontscheibe gesichert werden. Nach 60 km der erste Plattfuß. Zu der enormen Staubeentwicklung im Fahrzeug kamen noch Cockpit-Temperaturen von 60 Grad hinzu. Pawel und ich sahen aus wie Indianer.

Endlich die ZK. Zeit stempeln und weiter zum Service. Tanken, Dämpfer wechseln, ein Schluck aus der Wasserflasche und auf zu den nächsten 104 km (50 Minuten) mit einer Stunde Karenz. Eine wunderschöne WP. Edelsand und Schotterpassagen, zwar mit Löchern und Querrillen, aber sonst o.k. So hatten wir uns die Safari vorgestellt.

Mittlerweile tanzten und hüpfen alle nicht festgeklebten Teile durch den Corsa. Die Frontscheibe rutschte immer weiter in Richtung Motorhaube. Dann plötzlich fürchterliche Schläge. Staub, Husten und Röcheln. Der Corsa hatte keine Leistung mehr.

Langsam schlichen wir weiter, um im nächsten Kral die Ursache zu lokalisieren. Die Zeit raste dahin. Umringt von der gesamten Dorfgemeinschaft wurden Computer und Luftmengenmesser gewechselt. Und siehe da: der Corsa lief wieder prächtig – die Zeit jedoch auch! Pawel flog nun über die Piste, um die restlichen 34 km noch innerhalb der Karenz zu schaffen. Eine Minute vor Ablauf der Ausschlußfrist konnten wir stempeln. Weiter gings. Bis zum Einbruch der Dunkelheit hielten wir uns wacker. Die Nacht brach so plötzlich herein, als würde jemand per Knopfdruck den Saft abschalten.

Wir hatten genug Sprit an Bord, um die insgesamt 150 km der letzten beiden Prüfungen zu schaffen. Was sind jedoch 150 km in der Wildnis, in teilweisem Urwald und Dschungel? Ein Kilometer kann zur Ewigkeit werden! Piste, Wege und Pfade waren mit Löchern gespickt, in denen unser Auto buchstäblich versank. Teilweise war das Gras so hoch, daß der Weg nicht zu erkennen war. Einen 96er Schnitt zu fahren war unmöglich.

Nur nicht ausfallen. Keine Zeitüberschreitung. Weiter, weiter, weiter. Und jetzt noch sintflutartige Regenfälle. Wir rutschten auf den schlammigen, schlüpfrigen Pfaden von Rille zu Rille, von Graben zu Graben. Nur nicht festfahren und vor allen Dingen keinen Abzweig verpassen. Allein der Gedanke an die Schlagzeile „2 Deutsche in Afrika verschollen“ bewirkte bei mir eine Gänsehaut.

Da, ein Licht. Mit einer Laterne wurde gewunken. Gott sei Dank hatten wir die Stempelkontrolle nicht verfehlt. Doch, oh Schreck: unsere Zeit für die weiteren 18 km betrug nur noch 15 Minuten. Wir wollten das Unmögliche erreichen, obwohl der hintere linke Stoßdämpfer sich schon seit einer Stunde verabschiedet hatte. Mit Vollgas gings weiter. Als die ZK endlich kam, lagen wir 6 Minuten über unserer Karenzzeit. Egal. Es ging weiter. Zum Ziel in Kinshasa waren's ja „nur“ noch 86 km, wovon 50 eine Slalomfahrt auf Bestzeit auf dem „Hig Way No 1“ waren.

Trotz Regen wartete eine große Menschenmenge zu vorgerückter Stunde (es war mittlerweile 23.12 Uhr) geduldig auf die Fahrzeuge. Wir waren mal wieder in der letzten Minute eingetroffen und im Parc Fermé das 12. Auto. Erst einmal ein großes belgisches Bier und ein dickes Lob an unseren Mechaniker Peter Hackmann. Danach nur duschen und ins Bett.

Am anderen Morgen erwartete uns eine dicke Überraschung. Nur 7 Teams durften weiterfahren. Wir waren nicht mehr dabei. Man hatte uns mit noch 4 weiteren Teilnehmern wegen Zeitüberschreitung (6 Minuten Karenz) aus der Wertung genommen. Natürlich waren wir enttäuscht. Aber Regeln sind halt Regeln.

Bei der Siegerehrung gab's für uns dann doch noch einen Pokal für „Die ersten Deutschen“ bei der 23. Safari zu Zaire. Mit dem kleinsten nicht allradgetriebenen Fahrzeug haben wir immerhin über 1000 km durchgehalten. Ein persönlicher Erfolg. Trotz aier Strapazen ist die 24. Safari du Zaire im nächsten Jahr in unserem Programm. Um anzukommen brauchen wir nur noch ein Ersatzteil: eine neue Karosse.

Gewonnen haben übrigens die Einheimischen Argazzi/Argazzi vor Costa/Cantanheide.

Horst Müller/DiNo

MAC: Hochburg auf vier Rädern

Mettmann - Neben dem West Euro Cup und der Euro Rallye Trophy bereiten sich die Teams des Mettmanner Automobilclubs schon jetzt auf die Teilnahme an einigen Rallyes im Ostblock vor. An erster Stelle auf dem „Ost-Programm“ steht die Sachsenring-Rallye in der DDR, zu der im Vorjahr erstmals auch westliche Teams zugelassen worden waren.

Die Zweiten des Westeuropacups 1989, Pawel Noakowski/Horst Müller, planen neben den Einsätzen in Europa

auch die Teilnahme bei der „Busch-Rallye“ in Zaire und der Himalaya Rallye. Auf Grund ihrer guten Plazierungen in den vergangenen Jahren liegen für diese exotischen Veranstaltungen bereits Einladungen vor.

Das Nachwuchsteam Claudia Grüne/Axel Speck steigen in diesem Jahr von Opel auf einen Peugeot 205 GTI um. Der „alte Fuchs“, wie man Kurt Jesse in Motorsportkreisen nennt, will in diesem Jahr noch einmal „richtig zuschlagen“. Er wird mit seinem

Sohn Stefan ebenfalls einen schadstoffarmen 205 „bewegen“. Kurt Jesse, 1. Vorsitzender des MAC: „Sportlich haben wir den Kontakt zur DDR nie verloren, aber jetzt gilt es, Kontakte mit den Bürgern der DDR zu schließen. Nach Öffnung der Grenzen ergeben sich auch aus motorsportlicher Sicht ganz neue Perspektiven.“

Peter Buys wird seinen Suzuki Swift GTI in seiner zweiten Saison nur sporadisch mit verschiedenen Beifahrern bei Rallyes vor allem in Belgien, Holland, der DDR und auf der Isle of Man einsetzen. Unsicher ist auch noch die motorsportliche Zukunft des frischgebackenen Vaters Heinz Abel. Wenn es die Zeit und der Nachwuchs erlauben, möchte er in diesem Jahr auch einmal in Belgien starten. Am zielstrebigsten wollen in diesem Jahr zweifelsohne die Essener Mitglieder des MAC Jochen Funhoff/Gabi Kimmeskamp auf einem PS-starken Fahrzeug der Gruppe A8 an den Start gehen. Als Ziel haben beiden den Status „ONS gesetzte Fahrer“ vor Augen. Bei Verwirklichung dieses ehrgeizigen Ziels könnte ein Profivertrag, vor allem aber Sponsoren, winken.

Auf Abwegen befindet sich Jochen Schleenbecker, dem die ständig wechselnden Streckenbeschaffenheiten bei Rallyes nicht zusagen. Er will sich auf den Rundstrecken-

sport, sogenannte „Leistungsprüfungen“, bei denen schnelles, gleichmäßiges Fahren gefragt ist, konzentrieren.

Gerade die abwechslungsreichen Untergründe lieben die Gebrüder Stapel. Die beiden sind erst im letzten Jahr zum MAC gestoßen, der sich immer mehr zur Rallyehochburg in Nordrhein-Westfalen herauskristalisiert. Im letzten Jahr haben 15 Mitglieder (8 Teams + Service) an Nationalen- und Internationalen Rallyes teilgenommen, allein bei der Manx-Rallye und der Isle of Man nahmen 6 Teams mit ihrem Service teil und kamen alle in Wertung ins Ziel. Als Vorbereitung für diese Meisterschaftsläufe wird der MAC auch 1990 wieder Läufe zur Clubmeisterschaft durchführen.



Zum erstenmal nahm ein deutsches Team an der „Safarie du Zaire“ teil - Pawel Noakowski und Horst Müller nahmen Mechaniker Peter Hackmann mit nach Kinshasa. Vier Tage und 2500 km galt es, zu überstehen - mit rasch schadhafte Stoßdämpfern und einer nach dem Sprung in ein Weg-Loch nur notdürftig zu sichernden Windschutzscheibe. Bei 60 Grad im Schatten. Dann sorgten 6 Minuten Limit-Überschreitung für das „Ende am Grünen Tisch“ ... Bei der nächsten Safari will das Mettmanner Team wieder mitfahren: „Wir brauchen allerdings ein weiteres Ersatzteil - eine neue Karosse ...“

Nr. 13/28. März 1990

schaufenster für Mettmann · Gruiten · Alt-Hochdahl

2. Oderland Rallye 27. – 28.4.1990

Überzeugender Klassensieg und 3. Gesamtrang für das Mettmanner Team Buys/Müller auf Suzuki Swift GTI

Die beiden Mettmanner nahmen in der DDR an einem Bezirksmeisterschaftslauf teil. Mit 220 Gesamtkilometer und 10 Wertungsprüfungen kommt diese Veranstaltung der bei uns bekannten Rhein-Maas-Rallye sehr nahe. Laut ONS-Bestimmungen dürfen nur Gruppe „N“-Fahrzeuge aus Westdeutschland starten. Deshalb konnte Pawel Noakowski nicht mit seinem bekannt schnellen Opel Corsa GSi starten, weil dieses Gruppe „A“-Fahrzeug nur bei Internationalen DDR-Meisterschaftsläufen zugelassen ist. Aus diesem Grund mußte sein Stamm-Co sich einem anderen Fahrer anvertrauen.

Der Veranstalter „Automobilklub-Seelow“ hatte eine Top-Veranstaltung gemäß Westdeutschem Standard auf die Beine gestellt. So wurden bereits am Freitag um 18.00 Uhr 7 Westdeutsche und 61 Ost-Deutsche Teams auf die Reise geschickt.

Der Auftakt der heißen Sekundenhatz begann mit 4 Wertungsprüfungen. Ein Stadtrundkurs in Letchin fand vor einer begeisterten Zuschauer-Kulisse statt. Das Team Buys/Müller hatte die beiden Berliner Teams Kindler/Koppe auf DB 2,3-16 sowie Perlitt/Bergande auf Opel Kadett GSi 16V im Nacken. Peter Buys fuhr mit seinem kleinen Suzuki auf dem engen Stadtrundkurs bravourös und sicherte sich einen Platz unter den Top-Ten.

Nach 4 Prüfungen fanden sich die beiden im Etappenziel Marxwalde auf dem 6. Gesamtrang und führten ihre Klasse an.

Am Samstag um 9.00 Uhr wurde zur Attacke geblasen, galt es doch, sich im Gesamt auf Grund des geringen Vorsprungs zu verbessern. Unter den Top-Ten entbrannte ein heißer Kampf um jede Sekunde. Der direkte Schlagabtausch zwischen dem Toyota-Team Rottenberg/Mönch auf Corolla 16V und Buys/Müller ging mit 2 Sekunden Vorsprung an das Mettmanner Team. Gesamtsieger wurde das Team Kindler/Koppe auf DB 2,3-16.

Gesamtklassament:

1. Kindler/Koppe	DB 2,3-16	N 4	1131
2. Albrecht/Springmann	Peugeot 205 1.6 GTI	N 3	1195
3. Buys/Müller	Suzuki Swift GTI	N 2	1217
4. Rottenberg/Mönch	Toyota Corolla 16V	N 2	1219
5. Geister/Schürmann	Peugeot 205 1.9 Rallye	N 4	1247
6. Froh/Demski	Toyota Corolla 16V	N 3	1276
7. Bauer/Scholz	Lada 21011 *	N 2	1288
8. Lukassen/Wasmer	Lada 21011 *	N 2	1305
9. Lange/Henschel	Lada 21011 *	N 2	1343
10. Monte/Schröter	Wartburg 353 *	N 2	1374

* = DDR-Starter

Die nicht aufgeführten Trabant-, Wartburg- und Ladatreter kämpften innerhalb ihrer Klasse um Sekunden und Meisterschaftspunkte.

Der Gesamtsieger Kindler/Koppe übergab bei der Siegerehrung die von der Firma Hetzel gestifteten Pokale an das beste DDR-Team Bauer/Scholz.

Weitere Sachpreise gestiftet von den Firmen:

- Hella
- Henkel-Bautechnik
- Mantzel Opel Tuning

wurden mit Begeisterung von den jeweiligen DDR-Klassenbesten entgegengenommen.

Abgerundet wurde die Veranstaltung durch ein gemütliches Beisammensein, wollte man doch von den Westdeutschen viel Neues über Rallye und Technik erfahren. Es hat einfach Spaß gemacht, eine solche Veranstaltung zu fahren und neue Kontakte zu knüpfen.

Die beiden Mettmanner wurden durch das Service-Team Walter Hofsommer und Pawel Noakowski betreut.

Bei der am 24. – 25.6.1990 stattfindenden Schweriner-Seen-Rallye, 3. DDR-Meisterschaftslauf, werden drei Mettmanner Teams dabei sein: Noakowski/Müller (Opel Corsa GSi), Jesse/Jesse (Peugeot 205 GTI), Buys/xxxx (Suzuki Swift GTI).



3. Platz mit Suzuki: Buys/Müller



Horst Müller fährt Tourenwagen-Rallyes:

Abenteuer auf schnellen Pisten

(rj) – Frühjahr 1990 in Kinshasa, Hauptstadt der zentralafrikanischen Republik Zaire. Sengende Hitze flimmert über der Millionenmetropole, als 46 Fahrzeuge von einer Startrampe im Zentrum der Stadt rollen. Vor ihnen liegen 2.500 Kilometer Buschpfade und Schotterpisten quer durch das Land: der Rundkurs der „23. Safari du Zaire“.

Unter den startenden Rallye-Teams aus aller Welt mit ihren bestens präparierten, allradgetriebenen Tourenwagen fällt ein kleiner Opel Corsa 1.3 SR auf, der so gar nicht in die Reihe passen will. Mit im Cockpit: Horst Müller, Ingenieur bei der AWT/FuBbodentechnik

des Beifahrers blitzschnell kommen. Der Pilot hat sich voll auf das Fahrzeug zu konzentrieren. Eine falsche Information vom Co-Piloten, und schon kann eine Rallye für das Team zu Ende sein“, beschreibt Horst Müller die Praxis.

Als zuverlässiger Co-Pilot hat er, gemeinsam mit Fahrer Pavel Noakowski, bereits beachtliche nationale und internationale Erfolge erzielt. So nehmen die beiden seit 1985 regelmäßig an den Veranstaltungen des West-Euro-Cups teil. Beteiligt sind an Zeitfahrten in den belgischen Ardennen, im Hunsrück, auf der englischen Isle of Man, in Holland oder Schweden, in Irland oder Norwegen.

sammeln, die indischen Kinder die den Fahrern jubeln oder der Eingeborenen-Stamm, der plötzlich im Dschungel neben einem liegengeliebten Fahrzeug steht.

Seine bisher schönsten Eindrücke? „Von der Schönheit der Landschaft her“, lächelt er „sicher die exotische Himalaya-Rallye. Und in Sachen Abenteuer ganz klar die ‚Safari du Zaire‘.“

Auch 1990 warten noch eine ganze Reihe neuer Eindrücke auf den rallyefahrenden Bau-technik-Ingenieur. Vor allem in der DDR, wo er bereits an zwei der sieben Läufe zur Internationalen DDR-Meisterschaft teilnahm.



Im Cockpit dieses Opel Corsa saß ein „Henkel-Mann“. Als Beifahrer dirigierte Diplom-Ingenieur Horst Müller, Henkel-Bautechnik, das allradgetriebene Gefährt bei der 23. Safari du Zaire über Buschpfade und Schotterpisten. Fotos: privat

der Henkel-Bautechnik. Das schwingvolle Abrollen von der Startrampe ist für ihn ein längst vertrautes Gefühl, denn Horst Müller hat sich schon seit mehr als zwanzig Jahren in seiner Freizeit ganz dem Rallyesport verschrieben.

Man kann sich blind aufeinander verlassen

„1984“, erzählt der 45jährige, „hatte ich das Glück, Pavel Noakowski kennenzulernen, einen erfahrenen Tourenwagen-Fahrer. Inzwischen sind wir ein eingespieltes Team, in dem sich der eine auf den anderen blind verlassen kann.“ Im Rallyesport ist das der Schlüssel zum Erfolg.

Vor jeder Rallye muß die Strecke genauestens erkundet werden, wird exakt Buch geführt über die Anzahl der Kurven, ihre Krümmung, die Geschwindigkeit, mit der sie genommen werden können, über besonders gefährliche Abschnitte, die Standorte der Service-Fahrzeuge, die Lage der Zeitkontrollen, und, und, und. Nur wer die Strecke im Schlaf kennt, hat überhaupt eine Chance, anzukommen.

„Ist man erst einmal gestartet, müssen die Kommandos

In der Gruppe A mit Wagen bis 1300 ccm Hubraum belegen sie 1988 im West-Euro-Cup den ersten Platz.

Bemerkenswert dabei: Sie fahren immer in Konkurrenz zu professionellen Werks-Teams.

„Da tut es natürlich besonders gut, wenn man eine Etappe gewinnt. Aber man muß auch mit Rückschlägen leben, etwa damit, mal kurz vor dem Etappenziel liegenzubleiben“, meint Horst Müller.

Der kleine Opel Corsa 1.3 SR der Düsseldorfer wurde auf „Rallye-Niveau“ gebracht: 119 PS, je nach Getriebeübersetzung 160 bis 200 km/h schnell, in sieben Sekunden von 0 auf 100 km/h, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn und hinten. „Mit 820 Kilogramm Leergewicht ist unser Flitzer auch schwerer als das Serienfahrzeug.“

Das liegt am verstärkten Unterboden-Schutz, vor allem aber auch an den international verbindlichen Sicherheitsvorschriften. Wir haben eine automatische Feuerlöschanlage an Bord und selbstverständlich einen Überrollkäf,“ beschreibt „Rallye-Müller“ – wie ihn seine Freunde nennen – das Sicherheitskonzept.

Von schlimmen Unfällen ist Horst Müller bislang gottlob verschont geblieben – in 22 Jahren Rallyesport keine ernsthafte Verletzung.

Aufregende Landschaft, hilfsbereite Menschen

Ihn faszinieren jedoch nicht nur das Fahren selbst und die Akribie, mit der die Strecken erkundet werden müssen. „Es sind vor allem die aufregenden Landschaften und die Menschen, deren Begeisterung und Hilfsbereitschaft, die man in aller Welt kennenlernt.“

Seien es nun die motorsportverrückten Einwohner eines belgischen Dorfes, die sich sogar nachts an der Strecke ver-

Und die Landschaften, die Horst Müller in bester Erinnerung bleiben: „Die Gegend um die Lutherstadt Wittenberg, die Schweriner Seenplatte, die Mark Brandenburg – einfach toll, daß wir jetzt auch dort an den Start gehen können.“ Und im Oktober kommt es sogar noch besser für Co-Pilot Müller.

Dann nämlich startet der flinke Opel Corsa bei der „Tour d’Europe“ – in anderthalb Wochen 12.000 Kilometer quer durch Dänemark, Schweden, Finnland, Rußland, die CSFR und die DDR.

Innerdeutscher-Verkehr Noakowski/Müller 4. in der DDR

Nach einigen Jahren erfolgreicher Starts im West Euro Cup (1989 Zweiter) steht heuer die DDR-Meisterschaft auf dem Programm unseres Gauteams Pawel Noakowski/Peter Müller. Der Auftakt bei der national ausgeschriebenen „28. Rallye Lutherstadt Wittenberg“ verlief bereits vielversprechend: Rang vier mit dem Gr. A Mantzel Opel Corsa 1,6 GSi.

Bei der ersten von insgesamt sieben Runden zur DDR Rallye-Meisterschaft (415 km, 115 WP-km) stellten die bundesdeutschen Teams (6 Teilnehmer) mit Udo Schiffmann/Rüdiger Hähner auf ihrem betagten Opel Manta nicht nur den Gesamtsieger, sondern belegten auch die Plätze drei (Thomas Leonhardt/Hans J. Lummert – Mercedes 190 E 2,3-16) und vier (Pawel Noakowski/Horst Müller – Opel Corsa GSi).

Mit knappen 12 Sekunden Rückstand belegte der fünfmalige Ex-DDR-Champion Eberhard Uth mit Co Volker Hofsommer Position zwei. Die Eisenacher geigten mit dem ehemaligen Kadett GSi 16 V des RCvD-Ladies-Junior-Teams mächtig auf. Überschattet wurde die „Wittenberg“ durch einen schweren Unfall von Wolfgang Krügel/Dieter Schenk. Die amtierenden DDR-Meister verloren auf der letzten WP die Gewalt über ihren Rumpfkeil-(Leih)-Mercedes 190 E 2,3-16 und verletzten zwei im absoluten Sperrbereich befindliche Personen tödlich.

Absoluter Höhepunkt der Rallye mit zum Teil sehr schönen Schotter/Sand-WPs war der Stadtrundkurs in Wittenberg. Knapp 12000 (!) Zuschauer wohnten dem Spektakel bei. Gestartet wurden jeweils vier Autos im 5er Takt. Unsere Nordrheiner empfahlen sich mit einer beachtenswerten Vorstellung. Durch beherrzte Gangart avancierten Noakowski/Müller vom Rallye Touring Club 79 Düsseldorf nicht nur zum Publikumsliebling, sondern ließen sich auf dem Rundkurs auch die drittschnellste Zeit gutschreiben.

-DiNo-

sport report



Weltmeister im Umrüsten Noakowski-Corsa wird bei Rallye und Rundstrecke eingesetzt

Der Opel Corsa GSi von Noakowski/Müller (unser Foto) ist das im Moment in der DDR am häufigsten eingesetzte westdeutsche Fahrzeug. Die Düsseldorfer Truppe ist dabei Weltmeister im Umrüsten von Rallye- auf Rennfahrzeug und umgekehrt. DDR-Staatsmeister Klaus Gohlke setzt den Corsa nämlich in der DDR-Rundstrecken-Meisterschaft ein. Der Gesamt- und Klassensieg beim Rennen „Schleitzer Dreieck“, der 4. Gesamtrang (trotz Reifenschaden) in Posen und die Tourenwagen-Wertung beim „DDR-Rahmenrennen“ anlässlich des DTM-Gastspiels in Wunstorf gingen auf das Gohlke-Konto.

Bei der Schweriner Seen-Rallye erzielten Pawel Noakowski/Horst Müller den achten Gesamtrang. Sehnsüchtig warten die Nordrheiner auf das kurzübersetzte Rallye-Getriebe, mit dem sie sich bessere Plazierungen erhoffen. Das zweite Mettmanner Team mit Peter Buys/Stefan Jesse (Suzuki Swift GTi) überzeugte mit dem 19. Rang und zweiten Klassenplatz.

-DiNo-

Rallye Schwerin Starke Mädels

Die diesjährige Schweriner Seen-Rallye lief als dritter Lauf zur DDR-Meisterschaft.

Höhepunkt der Veranstaltung war sicherlich die Zuschauerprüfung «Fernsehturm», welche Rundstreckencharakter hatte. Vor einer mächtigen Zuschauerkulisse setzte sich das Ladies-Junior-Team Isolde Holderied/Dagmar Lohmann mit der drittschnellsten Zeit mit dem Opel Corsa in Szene. Am Ende wurden sie Vierte.

Der Opel Corsa GSi von Noakowski/Müller ist das im Moment in der DDR am häufigsten eingesetzte westdeutsche Fahrzeug. Zur Zeit ist die Noakowski/Müller-Truppe Weltmeister im Umrüsten von Rallye- auf Rennfahrzeuge und umgekehrt, da doch der DDR-Staatsmeister Klaus Gohlke dieses Fahrzeug für die DDR-Rundstrecken-Meisterschaft einsetzt.

Noakowski/Müller fuhren die Schweriner Seen-Rallye mit dem langübersetzten Getriebe und hatten damit falsch gepokert. Sehnsüchtig wartet man auf das kurzübersetzte Rallye-Getriebe von Opel, um demnächst eine noch bessere Plazierung als den 8. Gesamtrang zu erzielen.

Der «Alte Fuchs» Peter Rumpfkeil griff mal wieder beherzt ins Lenkrad und fuhr mit seinem Mercedes 190 2,3-16 den 5. Gesamtrang heraus.

Der Gesamtsieg ging an das Team Uth/Hofsommer (Opel Kadett GSi) vor Schiffmann/Hähner (Opel Manta). Der grosse Pechvogel dieser Veranstaltung war das Team Enders/Schürger (Lancia), die mehrfach vom Defektteufel geplagt wurden und dadurch «nur» den dritten Gesamtrang erzielten.

Kurz notiert

● **DDR:** Auf der Rennstrecke «Schleitzer Dreieck» wurde die Renn-Saison in der DDR eröffnet.

Auf einem Opel Corsa GSi setzte sich Klaus Gohlke (den Fans durch die Flug-einlage beim Avus-Rennen in Erinnerung) im 33 Fahrzeuge starken Feld durch. Rang 2 ging an Klaus Schachtmeister (Lada Samara), Dritter wurde der amtierende DDR-Meister Bernd Müller auf einem Citroën AX Sport von Nimex Motorsport.

Pech für Mettmanner Team

Ende Oktober fand mit der „Karkonoski Rallye“ der letzte Lauf zur „Polnischen Rallye Meisterschaft“, mit Start in Jelinia Gora (Hirschberg), statt. Der diesjährige polnische Rallye Meister, Bublewicz/Zyszkowski, statt bereits bei dem vorletzten Lauf, der „Wisla Rallye“, fest. Die Rallye begann am Donnerstagabend mit einem Prolog, einer spektakulären von Zuschauer-massen belagerten Stadtprüfung in Jelenia Gora (Hirschberg). Unter den interessierten Zuschauern befanden sich auch einige aus Mettmann, so unter anderem auch der 1. Vorsitzende des Mettmanner Automobil Club e.V. im ADAC Herr Kurt Jesse der diese interessante Veranstaltung beobachtete. Unter dessen Blicken fuhr das Mettmanner Rallye Team Noakowski/Müller auf ihrem schnellen MANTZEL Opel Corsa GSI unter die „Top-Ten“.

Am Freitag waren 12 abwechslungsreiche Wertungsprüfungen auf Asphalt zu fahren. Der größte Pechvogel dieses Tages war das Mettmanner Rallye Team Noakowski/Müller auf ihrem MANTZEL Opel Corsa GSI, da sie in einer der er-

sten Wertungsprüfungen mit einer abgerissenen Zugstrebe ihr Fahrzeug abstellen mußten. Am Samstag waren am Fuß der schneebedeckten Ausläufer des Riesengebirges 9 sehr selektive und anspruchsvolle Wertungsprüfungen auf „Edel“ Schotter zu fahren.

Diese von Zuschauern stark besuchten Wertungsprüfungen schüttelten noch einmal das gesamte Teilnehmerfeld kräftig durcheinander. Bei dem bis dahin führenden Bublewicz/Zyszkowski brach der Querlenker und mußte sein Fahrzeug in einer Wertungsprüfung abstellen. Somit war der Weg frei für den Sieg von Geruszczak/Skrobot, die als erste über die Ziellinie in dem Wintersportort Karpacz rollten.

Durch diesen Sieg sicherten sie sich auch die Polnische Rallye Vize Meisterschaft. Die Siegerehrung dieser „Karkonoski Rallye“, sowie der polnischen Rallye Meisterschaft, fand vor den malerischen Kulissen des Riesengebirges in dem Hotel „Skalny“ statt. Als Abschluß der diesjährigen Saison wurde ein großes Feuerwerk veranstaltet, nachdem dann zum gemeinsamen Bankett geladen wurde, an dem auch Herr Jesse teilnahm.

39. Wisla Rallye:

Mettmanner Team landet auf Rang acht

Bei der internationalen „39. Wisla Rallye“, dem vorletzten Lauf zur polnischen Rallye Meisterschaft, war die gesamte polnische „Rallye-Prominenz“ vertreten. Dennoch waren die polnischen „Rallye-Cracks“ nicht nur unter sich, sondern wurden ergänzt durch Teilnehmer aus Deutschland, Österreich, Litauen und der Ukraine.

Die Rallye lief über 2 Tage mit 28 sehr selektiven Wertungsprüfungen, üblicherweise auf Asphalt mit geringem guten Schotteranteil, die am ersten Tag zu fahrenden 11 Wertungsprüfungen wurden erwartungsgemäß vom späteren Gesamtsieger Bublewicz/Zyszkowski gewonnen. Seine hartnäckigen Verfolger Koper/Wislawski konnten

trotz bester Vorbereitung ihres Rallye-Golfs nach der 1. Etappe nur den 2. Gesamtplatz für sich verbuchen.

Von den 63 genannten Fahrzeugen kamen 42 ins Etappenziel, darunter auch das Mettmanner Team am Noakowski/Müller auf ihrem MANTZEL-Corsa und Hackmann/Knapik auf ihrem Suzuki GTI. Leider fiel das Team

Speck/Grüne auf ihrem Peugeot 205 GTI auf der 1. Etappe aus.

Der 2. Tag rüttelte noch einmal kräftig das Teilnehmerfeld durcheinander. Besonders hart traf es das Team Koper/Wislawski, die mit gebrochener Antriebswelle ihren

Golf abstellen mußten. Unbeeindruckt von den Schwierigkeiten der Prüfungen auf der 2. Etappe setzte das Team Bublewicz/Zyszkowski Bestzeiten auf Bestzeiten mit ihrem Ford Sierra Cosworth und bauten ihre Führung kontinuierlich aus und errangen damit

den späteren Gesamtsieg.

Den ersten Klassensieg erzielte Bernd Hackmann mit seinem polnischen Co-Piloten M. Knapik. Unter den „Top-Ten“ mit einem tollen 8. Gesamtrang platzierte sich das Mettmanner Team Pawel Noakowski/Horst Müller.



Super-Tip 19.10.81

Mettmanner Rallye-Team Noakowski/ Müller:

Toller Erfolg bei der 39. Wisla-Rallye

METTMANN. Toller Erfolg für das Mettmanner Rallye-Team Pawel Noakowski/Horst Müller: Bei der internationalen „39. Wisla-Rallye“, dem vorletzten Lauf zur polnischen Rallye Meisterschaft, erreichten die beiden Fahrer einen hervorragenden achten Gesamtrang. 63 Teams waren an den Start gegangen, darunter die gesamte polnische „Rallye-Prominenz“ sowie verschiedene Teilnehmer aus Deutschland, Österreich, Litauen und der Ukraine.

Die Rallye lief über zwei Tage mit insgesamt 28 Wertungsprüfungen. Von den Teilnehmern erreichten bereits am ersten Tag lediglich 42 das Ziel. Auch das Mettmanner Team Speck/Grüne zählte zu den „Opfern“. Der zweite Tag rüttelte das Fahrerfeld dann noch einmal kräftig durcheinander – am Erfolg von Pawel Noakowski und Horst Müller vermochten jedoch auch die schwierigsten Bedingungen nichts mehr zu ändern. PECO

RP 22.10.81

Düsseldorfer im Rallyefieber



Die beiden Düsseldorfer Rallyefahrer Pawel Noakowski und Horst Müller werden in diesem Jahr an der Deutschen Rallye-Meisterschaft mit ihrem Opel Corsa GSi teilnehmen. Das neue Rallyekonzept auch unter der Bezeichnung „Rallye 2000“ bekannt, berücksichtigt weitgehend auch Umweltschutz sowie Belange im zukünftigen Rallyesport. Der erste Lauf zu dieser Meisterschaft wird am 21. Februar in Bad Pyrmont gestartet. Den Abschluß bildet die Eifel Rallye im Dezember.



Int. ADAC-Rallye Niedersachsen 1991

Auftakt im Norden Int. ADAC-Rallye Niedersachsen

Früher hieß sie „SACHS-Winter“ – jetzt heißt sie „Rallye Niedersachsen“. Im Sinne des neuen Rallye 2000 Konzeptes wurden aber nicht nur der Name gewechselt, sondern die neuen Ideen auch in die Tat umgesetzt. Auf dem Programm standen 5 Wertungsprüfungen, die jeweils dreimal gefahren wurden. Sehr kompakt und auch die Prüfungen waren bei den Witterungsverhältnissen anspruchsvoll. Für mich auf jeden Fall hat die Auftakt rallye im Norden wieder an Reiz gewonnen.

Natürlich ist das neue Konzept der IGR noch verbesserungswürdig. In diesem Bezug muß die Wertung angesprochen werden und die Regelung des neuen Starts für ausgefallene Teams am zweiten Tag. Die Punkteverteilung ist einfach von zu vielen Faktoren abhängig und daher schlecht nachvollziehbar und die Gruppe N-Teams werden zu stark benachteiligt. Man hat zwar dafür eine neue Gruppe N-Wertung eingeführt, die aber kaum Beachtung findet und auch in Zukunft kaum Beachtung finden wird. Die Idee mit der international reservierten Veranstaltung nach dem Rallyepulk erwies sich schon beim ersten Versuch als Reinfall. Fahrer wie Gerber und Baumschlager wurden von den langsamen Teams am Schluß natürlich behindert – solche Situationen können zwar auch nicht bei herkömmlichen Veranstaltungen gänzlich verhindert werden, aber Sinn und Zweck dieser neuen Regel war ja die Verbesserung des Zuschauerservices. Aber wer wartet schon bis zum letzten Fahrzeug? In diesem Bezug muß man unbedingt noch in dieser Saison eine Änderung beschließen.



Das Hoffarth-Team Schlesack/Ramme durfte mit dem Auftakt zufrieden sein.

Foto: Bruno Müller

Sportlich gesehen war man natürlich gespannt auf das Duell zwischen VW-Werksfahrer Erwin Weber und dem Deutschen Meister Ronald Holzer, der ja von Lancia zu Mitsubishi wechselte. Am ersten Tag endete das Duell 4 : 1 für Weber. Am zweiten Tag wurde Holzer stärker, ohne allerdings im Bezug der Gesamtwertung den VW-Fahrer gefährden zu können – bis zur WP 11. Da erlaubte sich Erwin einen kapitalen Dreher, bei dem ihm auch die Straße ausging. Ramponiert kam er ins Ziel mit 24 Sekunden Rückstand auf den Deutschen Meister. Die anschließende Reparatur brachte nochmals 20 Streckensekunden und der schöne Vorsprung war aufgebraucht. Aber schon zwei Prüfungen weiter schlug Weber zurück: 12 Sekunden schneller und Ronald Holzer durfte sich endgültig mit Rang 2 zufrieden geben.

Nachdem der schnelle Grieche „Jigger“ Probleme bekam, konnte sich Toyota-Neuling Andy Wetzelsperger den 3. Gesamtrang sichern. Noch machte der junge Bayer nicht den Eindruck, als könne er die Spitze gefährden. Ein Urteil kann man sich aber auch nicht erlauben, da Andy unter einer starken Grippe litt.



Kein Einstand nach Maß: Noakowski/Müller
Foto: Privat

Platz vier und fünf gehörte den Ford Sierra Gruppe N-Teams Deppling/Hoepner und Schlesack/Ramme. Mit Dieter Deppling stellte sich ein hoffnungsvolles Nachwuchstalant vor. Das Mitglied des Deutschen Junior-Rallye-Teams gewann im letzten Jahr die Rallye-Trophäe und ist nun aufgestiegen. Zum ersten Mal auf einem Ford Sierra und gleich schon ein ernsthafter Gegner für Stefan Schlesack. Diese Tatsache überraschte nicht nur die Fachwelt. Wer behauptet da, wir hätten in Deutschland keine Talente?

Der Kampf um die Sekunden zwischen diesen beiden Teams bestimmte die Rallye. Den ersten Tag entschied Deppling für sich, am zweiten Tag konterte Schlesack, ohne allerdings am Gesamterfolg des Juniors etwas ändern zu können. Stefan nahm es aber mit Fassung: „Die Leistungen von Dieter haben mir imponiert, gleichzeitig aber auch mehr Ehrgeiz für die nächsten Läufe beschert.“

Klaus Stebani und Tochter Sabine aus Essen scheinen auch Gefallen an der Deutschen Meisterschaft gefunden zu haben. Mit dem BMW M 3 waren sie ein Farbtupfer inmitten der Allradlerwelt. In der Endabrechnung reichte es zu einem 19. Gesamtrang. Hubert Salomon und Beifahrer Jens Grzyvaczyk mußten sich mit Rang 25 zufrieden geben. Pech hatten Noakowski/Müller – nach einem Ausrutscher gleich in der ersten Prüfung fand man sich auf dem allerletzten Platz wieder. Am zweiten Tag folgte nach mehreren Klassenbestzeiten ein Plattfuß, den der kleine Opel Corsa schlecht vertrug und dann in der WP 12 den Dienst quittierte.

Ergebnisse: (45 Starter)

1. Weber/Hiemer	VW Golf G 60	Gr. A	1.24.40
2. Holzer/Wendel	Mitsubishi Galant	Gr. A	1.24.59
3. Wetzelsperger/Seiter	Toyota Celica	Gr. A	1.28.19
4. Deppling/Hoepner	Ford Sierra 4 x 4	Gr. N	1.29.48
5. Schlesack/Ramme	Ford Sierra 4 x 4	Gr. N	1.30.04
19. Stebani/Stebani	BMW M 3	Gr. A	1.40.51
25. Salomon/Grzyvaczyk	Lancia Delta	Gr. A	1.45.34

Deutsche Meisterschaft nach dem 1. Lauf

1. Erwin Weber	VW Golf	Gr. A	55 Punkte
2. Ronald Holzer	Mitsubishi	Gr. A	50 Punkte
3. Andy Wetzelsperger	Toyota	Gr. A	34 Punkte
4. Dieter Deppling	Ford Sierra	Gr. N	26 Punkte
5. Stefan Schlesack	Ford Sierra	Gr. N	24 Punkte

Gruppe N-Wertung

1. Dieter Deppling	Ford Sierra	55 Punkte
2. Stefan Schlesack	Ford Sierra	50 Punkte
3. Axel Zäuner	Toyota Celica	36 Punkte
4. Isolde Holderied	Mitsubishi	26 Punkte
5. Hermann Gassner	Mitsubishi	21 Punkte

Markenwertung

1. Volkswagen	61 Punkte
2. Mitsubishi	60 Punkte
3. Toyota	42 Punkte
4. Peugeot	0 Punkte

Egon Meurer



Erster Sieg der Saison: Erwin Weber
Foto: LoLü



Fronkreisch, Fronkreisch!

AUTOSPORT - Keinen Blick für die schönen Vogesen - das Team Noakowski/Müller raste bei der Lorraine-Rallye mit Opel Corsa GSi auf Platz zwei.

Schaufenster, Nr. 22/29.05.91

37. Rallye de Lorraine

Die 37. Rallye de Lorraine war ein Lauf zur französischen Meisterschaft und gleichzeitig der 4. Lauf zur „Euro Rallye Trophy“. Start und Ziel dieser Veranstaltung war die Stadt Nancy in Lothringen. Der Dreh- und Angelpunkt der 3 Tage andauernden Rallye, war jedoch der bekannte Wintersportort Gerardmer in den Vogesen. Dort kam bei den sehr schwierigen Strecken- und katastrophalen Wetterbedingungen, Nebel und Regen, die Atmosphäre der „Monte“ auf. Trotz Regen und niedrigen Temperaturen säumten hunderte von begeisterten Zuschauern die Spitzkehren des „Col de la Cote“, „Lac des Corbeaux“ und „Col du Plafond“.

Die Anzahl der über 120 gestarteten Teilnehmern schmolz aufgrund der schwierigen Wertungsprüfungen bis auf 74 da der Restschnee neben den Rallyepfaden, die sich auf 1300 m hochschlängelten. Noakowski / Müller die in diesem Jahr erstmals an dieser Veranstaltungsserie „Euro Rallye Trophy“ teilnehmen, fuhr ein neues Fahrzeug mit Katalysator. Da das Auto erst einen Tag vor der Veranstaltung fertig wurde, war keine Möglichkeit gegeben, es zu testen. So erkämpften sich die beiden trotz erheblicher Fahrwerksprobleme den 2. Platz in ihrer Klasse, sowie den 3. Platz in der „Euro Rallye Trophy“, in der Gesamtwertung nach vier Läufen sind sie Achte.

Westdeutsche Zeitung

Platz zwei bei Rallye

Bei der 37. „Rallye de Lorraine“ sowie dem vierten Lauf zur „Euro Rallye Trophy“ belegten Noakowski/Müller auf Opel Corsa den zweiten Platz und dritten Rang. Die äußerst schwierige, drei Tage dauernde Veranstaltung fand bei Regen und Nebel in den Vogesen statt. Die Wertungsprüfungen wurden trotz der widrigen Witterungsbedingungen von zahlreichen Zuschauern besucht. Einzelne Fahrtabschnitte waren vom Schwierigkeitsgrad her vergleichbar mit der Rallye „Monte Carlo“. Als nächste Veranstaltung ist die Rallye „Alsac Voges“ geplant.

WZ Mittwoch, 15. Mai 1991

Super Tip 25.05.91

Erfolgreiches Wochenende für Team Noakowski/Müller

Bei der 37. „Rallye de Lorraine“ ein franz. Rallye Meisterschaftslauf sowie der 4. Lauf zur „Euro Rallye Trophy“, belegten die beiden Mettmanner auf ihrem Mantel Opel Corsa GSi den 2. Platz in ihrer Klasse und 3. Gesamtplatz bei der „Euro Rallye Trophy“. Die äußerst schwierige, 3 Tage dauernde Veranstaltung, fand bei Regen und Nebel in den Vogesen statt. Die dort stattfindenden Wertungsprüfungen wurden trotz der widrigen Witterungsprüfungen von zahlreichen Zuschauern besucht. Einzelne Wertungsprüfungen waren vergleichbar mit der Rallye „Monte Carlo“. Als nächste Veranstaltung ist die Rallye „Alsac Voges“ geplant.

Nach Aufholjagd noch auf Rang fünf

Auf den nachfolgenden Plätzen im Gesamt entbrannten heiße Kämpfe

Super-Tip 24. Woche
Samstag, 15. Juni 1991

Die diesjährige Hessenrallye 4. Lauf zur DRM (1. Bundesliga im Rallyesport) wurde nach dem Konzept der „Rallye 2000“ ausgetragen. Fans und Insider waren sicher, einen spannenden Zweikampf zwischen den führenden Holzer/Wendel und den zur Zeit zweitplazierten VW-Werkspiloten Weber/Hiemer zu erleben. Mit einem Paukenschlag begann jedoch die Rallye und endete für Holzer/Wendel bereits nach 6 WP-km mit einem Getriebeschaden. Das zweite Mitsubishi-Team Gerber/Thull mußte nun die Fahnen hochhalten, was den Beiden auch prächtig machten mächtig Druck, konnten jedoch den Gesamtsieg von Weber/Hiemer nicht verhindern.

zwischen Wetzelsperg/Seiter auf Toyota und Kleint/Hohenadel auf Lancia mit den „Skandinavischen Schotterartisten“, die sich auf den Schotterpfaden in Schwarzenborn sehr wohl fühlten. Nur Bruchteile von Sekunden konnten sich die Deutschen auf

den vorderen Plätzen behaupten.

Aber nicht nur im Gesamt wurde um jede Sekunde gerungen, sondern auch in den einzelnen Klassen. So kämpfte das Mettmanner Rallye-Team Naokowski/Müller auf ihren Mantzel-Opel Corsa gegen eine starke „russische Armada“. Die russischen Werksfahrer fühlten sich ebenfalls wie

die Skandinavier auf den Schotterpisten pudelwohl. Unerbittlich setzten die sieben russischen „Lada-Artisten“ ihre Zeiten. Um paroli bieten zu können, mußten Naokowski/Müller ihr ganzes Können einsetzen.

Durch diesen harten „Fight“ hatten die beiden Mettmanner Pech in der WP 7 durch Abscheren einer Antriebswelle. Das gut organisierte und eingespielte Service-Team brachte eine neue Antriebswelle per Mofa in die Wertungsprüfung. Trotz großem Zeitverlust erreichten die Beiden das Ziel der ersten Etappe.

Durch dieses Pech starteten sie zur zweiten Etappe am nächsten Tag als letzter in ihrer Klasse. Vor einer großen Zuschauerkulisse versuchten sie, das Feld von hinten aufzurollen. Bei einer Aufholjagd wurden sie durch den aufwirbelnden Staub von langsameren Konkurrenten behindert. Aber der Zeitverlust vom ersten Tag war doch zu groß, so daß sie den führenden Russen nicht mehr gefährlich werden konnten. Sie belegten den 5. Platz in ihrer Klasse und bereiteten das Fahrzeug für die nächste Rallye vor.

MAC mit den Teams Speck/Grüne und Naokowski/Hackmann bei der Rhein-Maas

Großer Sprung nach vorne gelungen

METTMANN. Die 7. ADAC Rallye Rhein-Maas wurde dieses Jahr zum ersten Mal als Lauf für die Deutsche Rallye-Trophäe gewertet. Gleichzeitig hat der ADAC Gau Nordrhein diese Rallye zum Pflichtlauf für die Bewertung der Gaumeisterschaften erklärt. Somit waren im Starterfeld führende Gau-Teams aus ganz Nordrhein zu finden. Darunter Vize-Gaumeister von 1989, Pawel Naokowski aus Mettmann, und die derzeit Dritten in der Tabelle, Claudia Grüne/Axel Speck.



Ein Team aus Mettmann im Einsatz: Axel Speck und Claudia Grüne.

Da der ständige Beifahrer von Pawel Naokowski, Horst Müller, zu diesem Zeitpunkt am Europa-Meisterschaftslauf in Polen teilnahm, fungierte Service-Leiter Peter Hackmann auf seinem „heißen Sitz“. Auf erstklassigen, von zahlreichen Zuschauern besuchten Prüfungen, entbrannte ein Kampf um Sekunden. Am Ende setzte sich das Team Gromüller/Lüttmann auf Lancia vor Team Burg/Behr auf Peugeot und Suttner/Messina auf Porsche durch. Souverän mit Bestzeiten in allen zehn Wertungsprüfungen gewann in ihrer Klasse das Mettmanner Team Naokowski/Hackmann auf ihrem Manzel Opel-Corsa GSI. Dieser Erfolg bedeutet auch für das Team

einen großen Sprung in der Gaumeisterschaft nach vorne.

Das Team Axel Speck/Claudia Grüne mit ihrem Slick 50 Peugeot hatten bei dieser Veranstaltung sehr große

Probleme mit den Bremsen, so daß sie sich mit einem 8. Platz zufriedengeben mußten. Die beiden starteten Ende des Monats in Belgien, der „Ypern-Rallye“, einem Europa-Meisterschaftslauf der Superlative.

Corsa straszy Sierrę



Paweł Noakowski i Horst Mueller zaprezentują Opła Corsę GSi — uwaga na numer 15!
(Fot. Archiwum)

59 załóg widnieje na liście zgłoszeń Rajdu Wisły, 11 z nich wybiera się do Szczyrku z zagranicy, wszak impreza kandyduje do ME kierowców. Za Bublewiczem (1), Koperem (2), Przybylskim (3), Krachulcem (4), Orskim (5), Herinkiem (6),



Stecem (7), Sadowskim (8), Hołowczycem (10) i Chałasem (11) ustawiono Toyotę Corollę grupy A Adolfa Gantnera z ADAC Wurttemberg, a tuż za nim ruszy na trasę Opel Corsa GSi Pawła Noakowskiego. Dla 37-letniego inżyniera zamieszkałego obecnie w Duesseldorfie, będzie to szczególny rajd. Od 1974 r. uczestniczył w krajowych imprezach używając Trabanta, (CIĄG DALSZY NA STR. 2)

Corsa straszy Sierrę

(CIĄG DALSZY ZE STR. 1)

Skody, Fiata i Poloneza. Pożegnał „Wisłę” w 1980 jako kierowca Fiata 126p. Choć mieszka za granicą, nie zerwał kontaktów z Automobilklubem Śląskim, jest nadal jego członkiem. Come back przygotował w potrójnej roli — zawodnika sponsora i współorganizatora 39. Rajdu Wisły.

Na ile stać Corsę z silnikiem 1600, przygotowaną przez Mantzel Opel Tuning w Oberhausen? Noakowski i jego niemiecki pilot Horst Mueller wygrali klasę w eliminacjach ME dwukrotnie zajęli trzecie, raz drugie miejsce w generalce West Euro Cup. Chcą zająć wysoko również w Rajdzie Wisły — z Sierrą „Bubla” może się nie mierzą, choć pamiętajmy, że niedawno podczas Rajdu Bohemii mistrz Polski przegrał z identycznym Oplem Corsą Munstera...

Spis zagranicznych rodzynek na liście zgłoszeń uzupełniają Austriak Robert Strobl (Toyota Corolla gr A), dwie Niemki Angela Okrongli (Opel Kadett GSi N) i Claudia Grune

(Peugeot 205 GTi N) ich rodacy Bernd Hackmann (Suzuki Swift GTi N) i Thomas Feistner (Opel Corsa GSi A), Czech Libor Sliva (Skoda 130L) oraz trójka z Ukrainy — Władimir Franczuk, Iwan Tyszczenko i Boris Dousskoj (wszyscy w Samarach). Litwini zostali w domu, być może pojawiają się w ostatniej chwili.

Start nastąpi dzisiaj o 14.30 spod hotelu „Orle Gniazdo” na zbieżnicy Klimczoka. I etap długości 194 km składa się z następujących odcinków specjalnych: Straconka — Międzybrodzie (7,0 km, początek o 15.07) Porąbka — Wielka Puszcza (4,5 — 15.34), Targanice — Kocierz (9,4 — 15.51), Tresna Mała — Zarzeczce (4,0 — 16.18), super OS w Szczyrku, ul. Śnieżna — ul. Wczasowa (2,6 — 16.50), ponownie Straconka (17.32), Porąbka (17.59), Targanice (18.16), wjazd na Górę Zar (5,1 — 18.53), zjazd z powrotem (20.35), Tresna (20.52) i meta pod „Orlim Gniazdem” (21.22).

W sobotę początek o 9.00 i kolejne próby szybkości: Szczyrk Górny — Wisła Malinka (9,3 — 9.12), Wisła — Wisła. Głębcze

(7,4 — 9.34), Górki Wielkie — Brenna (4,5 — 10.31), Łączka — Kostkowice (4,0 — 11.03), Gołysz — Kiczycze (8,0 — 11.40), ponownie Górki Wielkie (12.12), Łączka (12.39), Gołysz (13.16), przerwa pod motelem PZM w Ustroniu Polanie (14.06), po niej Cisownica — Leszna Góra (6,6 — 15.23), Zamarski — Kostkowice (10,2 — 16.10), Ochaby Wielkie — Kiczycze (7,1 — 16.42), znów Cisownica (17.24), Zamarski (18.11), Ochaby Wielkie (18.43), Górki Wielkie (19.20), Wisła (20.07), w drugą stronę przez Przełęcz Salmopolską Wisła Malinka — Szczyrk Górny (20.34) i na metę, gdzie pierwsza załoga powinna się zameldować o 20.54.

Marian Bublewicz liczy na piąte zwycięstwo w Rajdzie Wisły, lecz przede wszystkim musi dojechać do mety — Kormoran odwołano, nie wiadomo, czy zdoła dojechać punkty za Rajd Festiwalowy. „Bublowi” może zabraknąć jednej eliminacji. Podobno w Olsztynie jest już Sierra Cosworth 4x4 sprowadzona z Belgii — debiut dopiero w sezonie 1992. (JS)

Sport



23 września 1991
PONIEDZIAŁEK

Nr 180 (8482)
ROK XLVII

PL ISSN 0137 9305 Nr indeksu 35043

RAJDY
SAMOCHODOWE

Mistrz czy nie mistrz?

18 września grupa 14 zawodników skierowała pismo do Głównej Komisji Sportowej Samochodowej PZM, prosząc o wyjaśnienie sytuacji w MP po Rajdzie Fe stiwalowym, 20 września komisja wywiesiła stosowny komunikat na tablicy ogłoszeń Rajdu Wisły, informując po z górą dwóch miesiącach, iż wyniki z Opola nie zostały zaliczone do punktacji. Komunikat wisiał tak długo, aż kartki nie zdematerializował poirytowany Marian Bublewicz, który po wygraniu „Wisły” byłby już mistrzem w generalce, a tak musi czekać, dopóki Zarząd Główny PZM nie ustosunkuje się do prośby opolskiego zarządu okręgowego związku, o anulowanie decyzji GKSS z 13 lipca.

A teraz o 39. Rajdzie Wisły... Automobilklub Śląski znalazł dla swojej imprezy wymarzoną bazę na zboczu Magórki, dobrym pomysłem był super OS tuż obok hotelu „Orle Gniazdo”, choć przy tak karkołomnej trasie próby trzeba się zastanowić nad doskonalnymi sposobami utrzymania widzów jak najdalej od asfaltu. To samo dotyczy popularnej wśród kibiców „hopy” w Gór-

pu przeszkody, co kosztowało młodego Litwina kilkanaście sekund. Swieboda zniósł znak drogowy, zdarzały się przypadki... zabiędzienia na oesie.

Tak więc na drugą lokatę awansował Koper, kończąc pozostałe odcinki tuż za bezkonkurencyjnym Bublewicem. Największym powodzeniem cieszyła się próba silników na Gorze Zar (Bublewicz 2:59, Koper -15, Chalas -16, Przybylski -19, Gieruszczak -29, Dysy -30, Szaflicki -30, Stec -30, Krachulec -30) i próba hamulców z powrotem (Bublewicz 2:55, Koper -8, Chalas -9, Przybylski -11, Gieruszczak -14, Girdauskas -17, Sadowski -20, Sabatatis -20). Podczas drugiego przejazdu oesu Tresna Mała - Zarzeczce, Marek Sadowski jako pierwszy włączył wycieraczkę. Holowczyk jechał już w deszczu, Gieruszczak przy 180 na godzinę wpadł do rowu, wyostał się bez konsekwencji, lecz nie włączył już czwartego biegu! Po I etapie kolejność brzmiała: Bublewicz, Koper (-2:06) Chalas (-2:56), Przybylski (-2:39), Gieruszczak (-3:14), Stec (-4:22), Dysy liderujący N-kom (-4:31), Sadowski (-4:33), Girdauskas (-4:42) Herba (-4:44). Awarye skrzyń: biegów wyeliminowały Herinka i Gryczyńskiego.

Miejsce walki podczas sobotniej części rajdu był Beskid Śląski oraz Pogorze Cieszyńskie. Lider pod Górkami Wielkimi zahaczył o spory kamień, lecz oes wygrał, podobnie jak wszystkie pozostałe nosząc numer 26 (2 sekund straty do Przybylskiego). Nawet handicap w postaci wcześniejszego wjazdu na punkt kontroli czasu, i to o całe trzy minuty, nie pomógł rywalom, Koper i Gieruszczak solidarnie urwali półosie na OS 14, Toyota małżeństwa Strobów pożegnano cztery próby dalej (silnik), Adolf Gantner znacznie zmienił gabaryty swojej Corolli (OS 19). Dysy dotąd rewelacyjnie radzący sobie w seryjnym Oplu, także urwał półosie, zaś Kościuszko zsunął się Lancią do stawu w Ochabach. Klasyfikację grupy N otwierał więc lekko stuknięty Kadett Herby, za nim podał Sadowski, w którego Maździe wadliwie działająca turbosprężarka ładowała tylko do 0,6 bara. Na OS 22 przestała stanowić problem, bowiem wysiadła skrzynia biegów.

Jadący praktycznie bez treningu Mirosław Krachulec trafił w haczem w wystającą rurę i zaparkował na próbce, zaś Przybylski, którego wóz już poprzedniego dnia pilot pchał na metę, ledwo ukończył rajd z przytartym silnikiem. Czwarty byłby Wiesław Stec, gdyby nie wspomniany rekordowy skok w Górkach, według pilota Artura Skorupy, spowodowany... awarią intercomu.

REZULTATY 39. RAJDU WISŁY (dystans: 579 km, 28 OS o d. 181 km): 1. Bublewicz—Zyszkowski — Ford Sierra RS Cosworth 6401, 2. Przybylski—Gęborys — Audi Coupé Quattro —4:41, 3. Chalas—Siniarski — Mazda 323 4WD —5:28, 4. Girdauskas—Sakalauskas — Lada 2108 Samara —10:13, 5. Herba—Mroczkowski — Opel Kadett GSi (N) —11:20, 6. Sabatatis—Bukmanas — Lada 2108 Samara —11:22, 7. Stec—Skorupa — Opel Manta GT 12:21, 8. Noakowski—Mueller — Opel Corsa GSi —12:47, 9. Holowczyk—Ziemski — Mazda 323 4WD (N) —13:28, 10. Krachulec—Kusiak Mazda 323 GTX (N) —14:55.

Sklasyfikowano 31 z 53 startujących załóg.
Zwycięcy OS: Bublewicz 27, Przybylski 1.

Punktacja MP: 1. Bublewicz 60, 2. Przybylski 47, 3. Gieruszczak 37, 4. Koper 30, 5. Chalas 28, 6. Girdauskas 21, 7. Herba 18, 8. Sabatatis 16, 9. Holowczyk 15, 10. Krachulec 14.



kach Wielkich, gdzie dopiero przed trzecim, wieczornym przejazdem pojawił się policjant. Zabrakło taśm i Wiesław Stec po rekordowej długości skoku cudem uniknął kolizji z widzami, ładując na poboczu.

Ale obserwator FISA Bertil Clarin, oceniający pierwszy rajd w tym sezonie, miał szereg innych punktów w swoim protokole, przy których powinien postawić maksymalne noty. Nikt nie miał zastrzeżeń do trasy (podobno odezwali się Zieloni, co spowodowało mobilizację grupy antyterrorystycznej, skierowanej na Straconkę i Gorę Zar), tudzież o-
prawy imprezy. Skorzystano z ekipy Automobilklubu Dolnośląskiego przy organizacji łączności, a grupa Andrzeja Medreckiego spisała się na medal. Wyniki były w terminie — jakie, o tym po niżej.

W piątkowe popołudnie buszowano w Beskidzie Małym. Początek dał wyścig przez Przełęcz Przezgibek, wygrany przez Bublewicza (3:36), za którym sklasyfikowano Kopera (-15), Chalasa (-16), Przybylskiego (-18), Gieruszczaka (-23) Steca (-28) i Herbę otwierającego grupę N (-29). Trzy kolejne oesy przyniosły następne zwycięstwa „Bubla” nad Przybylskim — o 6, 18 i 5 sekund. Andrzej Koper trzy mał za sobą Gieruszczaka i Chalasa. Szaflicki w nowych barwach — Rafinerii Gdańskiej (efekt sukcesu na stadionie Wybrzeża) — urwał lewą stronę zawieszania nad Jeziołem Żywieckim. Ci, którzy towarzyszyli startowi spod „Orle Gniazda”, czekali cierpliwie, aż kierowcy wrócą na super OS. Było co oglądać! Bublewicz 1:38, Koper 1:42, Chalas 1:44, Gieruszczak 1:46. Przybylski po pierwszej „hopy” wyładował na płocie i uszkodził zawieszanie (-37), jadąc z niesprawnym jeszcze przez trzy próby. Girdauskas wykonał pruet na końcu drugiej tego ty-

39th WISŁA RALLY

Z Orlego Gniazda do ME?

Druga po Rajdzie Polski, najwięk-
sza impreza samochodowa w naszym kraju to Rajd Wisły, którego 39 edycja kandyduje do mistrzostw Europy kierowców. Ranga ta sama co przed rokiem, wówczas mimo pochlebnych ocen okazało się, że niesłusznie, kandydować trzeba trochę dłużej, żeby na stałe wejść do kalendarza ze współczynnikiem 2, czy może nawet 5. Czy dwa lata wystarczy? Wiele zależy od noty wystawionej przez Szweda Bertila Clarina, obserwatora FISA.

Organizujący rajd Automobilklub Śląski dokonał kilku istotnych zmian. Przede wszystkim znaleziono nową bazę dla „Wisły” — wy bór padł na hotel Huty Katowice w Szczyrku, noszący nazwę „Orle Gniazdo”. Stamtąd nastąpi start w piątek, 20 września o godz. 14.30, tam również zaplanowano metę, na stepnego dnia o 20.54. Nowością będzie modny w wielkich imprezach superoes, czyli pokazowy odcinek specjalny dla widzów i telewizyjny. 2,5 — kilometrowa trasa

wiedzie wokół „Orlego Gniazda”, a próba otrzymała nr 7.

Joachim Skutta, jak zwykle planujący rozkład prób szybkości, wybrał dwa nowe OS posiadające mieszana, szutrowo — asfaltowa nawierzchnię. Pierwszy ma 10,2 km, prowadzi z Zamarsk do Kostkowic drugi to Ochaby Wielkie — Kiczycce o długości 7,1 km. Ze względów bezpieczeństwa skrócono odcinki Tresna Mała — Zarzeczce (o 1 km od mety) i Porąbka — Wielka Puszcza (o 1 km od startu). Na tym drugim Andrzej Koper uzyskał przed rokiem średnią 128 km/h, a regulamin FISA dopuszcza maksimum 110 plus 10 procent.

39. Rajd Wisły powinien mieć decydujące znaczenie w tegorocznych MP. Prawdopodobnie odrzucone zostaną wyniki Rajdu Festiwalowego Stomil Olsztyn odwołał Rajd Kor morana, więc po „Wisłę” pozostanie jeszcze tylko Rajd Karkonoski gdzie część załóg chyba nie będzie musiała już „startować”. Favoritem nr.1 jest oczywiście Marian Buble-

wicz i jego Ford Sierra RS Cosworth. Tak szybkiego samochodu nie oglądano dotąd w Beskidach. Komandor Wojciech Ondraczek spodziewa się 17 załóg z Niemiec, przy jedzie m.in. duet Paweł Noakowski/Horst Mueller w Opolu Corsa GSI przygotowany przez firmę Mantzel z Oberhausen.

Noakowski pozostaje nadal zawodnikiem Automobilklubu Śląskiego, w którego barwach stratał ostatnio w Rajdzie Wisły przed 11 laty Fiatem 125 p. Po przeprowadze za granicę odniósł sporo sukcesów, wymienimy tylko mistrzostwo Belgii w klasie A — 1300 (1987), dwukrotnie pierwszą lokatę w kl. West-Euro-Cup. Ma za sobą udział w Rajdzie Himalajów (1989) i Zairskim Safari (90). W ubiegłym sezonie wraz z Muellerem odnieśli zwycięstwo w klasie podczas eliminacji ME — Haspengouw Circuit des Ardennes, byli w czolówce A-1600 podczas Rajdu Manx. A jesienią ruszają znów w Himalaje.

International 20.22.09.1991

39th WISŁA RALLY

Stohl w Szczyrku?

Zbliża się druga największa impreza samochodowa sezonu w naszym kraju — Rajd Wisły, oprócz eliminacji MP kandydujący do mistrzostw Europy kierowców. 20 września o 14.30 pierwsza załoga ruszy na 580-kilometrową trasę spod hotelu „Orle Gniazdo” w Szczyrku. Automobilklub Śląski postarał się o nową bazę, dokonano również istotnych korekt trasy. Jej autor, Joachim Skutta wprowadził trzy nieznanne dotąd odcinki specjalne, dwa zostały zmodyfikowane pod kątem zmniejszenia szybkości. Nie brakuje sponsorów (Camel, Texaco, Pentosin, ChoMag, ART - B, Krzysztof), pytanie tylko — kto przyjedzie z zagranicy, by rywalizować z Bublewiczem i spółką?

Najbardziej sensacyjnie brzmi zapowiedź startu w 39 edycji Wisły Rudiego Stohla. Wiedeńczyk widnieje w tym roku na liście priorytetowej A FIA, miałby więc zapewniony nr 1 na Audi 90 Quattro. 10-krotny uczestnik Safari był u nas dotąd dwukrotnie (Rajd Stomil '73, Rajd Polski '91), pertraktacje w sprawie kolejnej wizyty pro-

wadzi sponsorująca go firma B2000, z którą jest również związany Andrzej Chodorowski, tradycyjnie wspierający finansowo „Wisłę”.

Komandor Wojciech Ondraczek spodziewa się prócz tego kilkunastu załóg z Niemiec (m.in. Petera Rumpfkeila w Mercedesie 190E 2.3 16V). O szczegóły dotyczące imprezy pytały teamy z W. Brytanii, Francji, Luksemburga, Austrii, Szwecji, Finlandii i Norwegii. Po 11 latach znów wystartuje w Rajdzie Wisły Paweł Noakowski, tym razem nie Fiatem 126p, lecz Oplem Corsą GSi profesjonalnie przygotowanym w grupie A przez firmę Mantzel. Noakowski mieszka obecnie w Duesseldorfie, jest jednak nadal członkiem A. Śląskiego. Wraz z pilotującym go od siedmiu lat inżynierem z Monheim, Horstem Muellerem zaliczy około 50 międzynarodowych rajdów. W bieżącym sezonie uczestniczą w Euro Rally Trophy i mistrzostwach Niemiec, a w listopadzie planują drugi start w Rajdzie Himalajów.

Zbiórka pod Kłęczkami

tosin sfinansował obok numerów startowych, efektowne puchary niemieckiej firmy Hetzel, natomiast w R+T zamówiliśmy profesjonalnie wykonane dokumenty rajdowe. Takich jeszcze w MP nie było!

Nie było również super oesu transmitowanego przez TV znajdującego się tuż obok bazy rajdu. Nosi on numer 5 ze startem na ulicy Śnieżnej, metą na Wczasowej (2,6 km). Tę samą trasę wykorzystają Kolo Pojazdów Zabytkowych. A Słaskiego, przeprowadzając przy okazji próbę dla samochodów sportowych z lat 30. oraz rajdowych z 50. i 60.

W biurze rajdu, do czwartku mieszczącym się w Katowicach przy ul. Stanisława, duży ruch. Pracownicy i działacze. A Słaskiego niemal stają na głowie, żeby ocena wypadła lepiej niż przed rokiem. Wszystkie zależy od protokołu szwedzkiego obserwatora FISA Bertila Klarina. Dużą pomoc okazuje również hotel „Orle Gniazdo”, kłopotów w terenie póki co, nie ma — nawet wójt gminy Dębowice nie wyraził sprzeciwu, żeby rajdowcy buszowali na odcinkach specjalnych Zamarski-Kostkowiec i Łączka-Kostkowiec. Po długich pertraktacjach uratowano najatrakcyjniejszy fragment trasy. (ś)

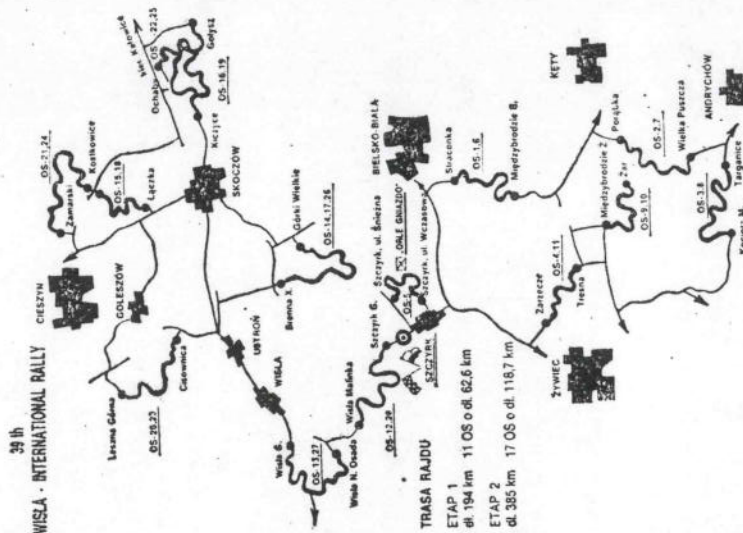


Bublewicz, Gieruszczak, Nowakowski, Herba już trenują na trasie 39. Rajdu Wisły, kandydującego do mistrzostw Europy kierowców. Zbiórka w nowej bazie imprezy Automobilklubu Słaskiego — hotelu „Orle Gniazdo” na zbozczu Klimczoka w Szczyrku. Startują w piątek o godz. 14.30 załoga z numerem 1, czyli Marian Bublewicz i Ryszard Zyszkowski w Fordzie Sierra RS Cosworth, ruszą na piątą eliminację MP. — Mistrzostw Europy jeszcze nie mamy, lecz robimy wszystko, żeby rajd wyglądał jak gdyby był zaliczany do ME — mówi komandor Wojciech Ondraczek. — Udało się zgromadzić okazałą pulę sponsorów, prócz PZM z dotacją 50 mln — Taxaco, Camela, Pen-tesin, ChoMag, Quaker State, WroART-B, Inter Polrad, Hel-łe, Krzysztofa, Konkret, FSM, BIM, Hewi, R+T... Prawdę mówiąc, ciągle ich mało. Pen-

BUBLEWICZ FAWORYTEM »WISŁY«

W piątek o godz. 13.40 pierwsza załoga ruszy spod hotelu „Orle Gniazdo” w Szczyrku na trasę 39. Rajdu Wisły — eliminacji MP, a przede wszystkim międzynarodowej imprezy kandydującej po raz drugi do ME kierowców. W roli faworyta wystąpi Marian Bublewicz, dysponujący Fordem Sierra RS Cosworth, najszybszym samochodem oglądanym ostatnio na beskidzkich drogach. I etap kończy się o 21.22, zaś następnego dnia załogi ruszą do II pętli o godz. 9.00. Meta w Szczyrku o 20.54.

Trasa „Wisły” po kilku korektach i wprowadzeniu trzech nowych odcinków specjalnych, liczy 579 km, z czego 181 km to próby szybkości. Organizatorzy z Automobilklubu Słaskiego, kierowani przez komandora Wojciecha Ondraczka, chcą za- służyć na wysoką notę obserwatora FISA, Bertila Klarina — od jego protokołu zależy, czy Rajd Wisły w 1992 wejdzie do kalendarza ME.



39. Wisla Rallye: Mettmanner Team landet auf Rang acht

Bei der internationalen „39. Wisla Rallye“, dem vorletzten Lauf zur polnischen Rallye Meisterschaft, war die gesamte polnische „Rallye-Prominenz“ vertreten. Dennoch waren die polnischen „Rallye-Cracks“ nicht nur unter sich, sondern wurden ergänzt durch Teilnehmer aus Deutschland, Österreich, Litauen und der Ukraine.

Die Rallye lief über 2 Tage mit 28 sehr selektiven Wertungsprüfungen, überwiegend auf Asphalt mit geringem guten Schotteranteil, die am ersten Tag zu fahrenden 11 Wertungsprüfungen wurden erwartungsgemäß vom späteren Gesamtsieger Bublewicz/Zyszkowski gewonnen, seine hartnäckigen Verfolger Koper/Wislawski konnten

trotz bester Vorbereitung ihres Rallye-Golfs nach der 1. Etappe nur den 2. Gesamtplatz für sich verbuchen.

Von den 63 genannten Fahrzeugen kamen 42 ins Etappenziel, darunter auch das Mettmanner Team am Noakowski/Müller auf ihrem MANTZEL-Corsa und Hackmann/Knapik auf ihrem Suzuki GTI. Leider fiel das Team



Speck/Grüne auf ihrem Peugeot 205 GTI auf der 1. Etappe aus.

Der 2. Tag rüttelte noch einmal kräftig das Teilnehmerfeld durcheinander. Besonders hart traf es das Team Koper/Wislawski, die mit gebrochener Antriebswelle ihren

Golf abstellen mußten. Unbeeindruckt von den Schwierigkeiten der Prüfungen auf der 2. Etappe setzte das Team Bublewicz/Zyszkowski Bestzeiten auf Bestzeiten mit ihrem Ford Sierra Cosworth und bauten ihre Führung kontinuierlich aus und errangen damit

den späteren Gesamtsieg.

Den ersten Klassensieg erzielte Bernd Hackmann mit seinem polnischer Co-Piloten M. Knapik. Unter den „Top-Ten“ mit einem tollen 8. Gesamttrang platzierte sich das Mettmanner Team Pawe Noakowski/Horst Müller.

Rallye-News

Erwin Weber von VW zu Mitsubishi!

● Überraschender Teamwechsel in der deutschen Rallyeszene. Der frischgebackene Meister Erwin Weber verlässt Volkswagen und fährt 1992 für Mitsubishi Deutschland die Europameisterschaft! Ronald Holzer und Michael Gerber, die beiden Mitsubishi-Piloten in der DM 1991, erhielten keine neuen Verträge und müssen sich nach anderen Cockpits umsehen.

● Auch in der Schweiz gibt es einen Transfer zu vermelden: Jean-Laurent Girolamo, der 1991 mit drei Unfällen im Renault Clio 16V Gruppe A auffiel, fährt bei der Rallye du Valais Ende Oktober einen Mitsubishi Galant VR-4 in der Gruppe N-FISA.

● Bei der von Bublewicz/Zyszkowski (Ford Sierra Cosworth) überlegenen gewonnenen Wisla-Rallye in Polen belegten die Deutschen Noakowski/Müller mit ihrem kleinen Opel Corsa hinter sieben polnischen und litauischen Teams den achten Gesamttrang.

● Bernard Béguin gewann am Steuer seines Ford Sierra Cosworth zum sechsten Mal die Rallye d'Antibes/F. Yves Loubet (Lancia) lag nach 420 WP-km um 2:34 min zurück. Damit führt Loubet drei Rallyes vor dem Saisonende nur noch 22 Punkte (ein Sieg ergibt 20 Zähler) vor seinem Erzrivalen um die französische Meisterschaft.

MOTORSPORT aktuell

2. Oktober 1991

Rallye-News

Auriol verzichtet

● Didier Auriol verzichtet nach dem Tod seines Vaters auf die Teilnahme an der Rallye Catalunya/E (10. bis 13. November), obwohl er sich damit um sämtliche Titelchancen bringt. Auriol belegt mit 30 Punkten Rückstand auf Sainz den dritten WM-Platz. Bei der 34 WP umfassenden, 1607 km langen Rallye, die erstmals zur Fahrer-WM zählt, sind dafür sämtliche anderen Titelanwärter mit von der Partie. Allen voran natürlich die einheimische Paarung Sainz/Moya (Toyota), aber auch Kankkunen, Recalde, Trelles (alle Lancia), Schwarz/Hertz (Toyota) und François Delecour (Ford).

● Bei der RAC-Rallye werden die Subaru Legacy von Ari Vatanen, Markku Alen (der noch nicht Toyota fahren darf) und Colin McRae in den Rothmans-Farben antreten. Nicht glücklich bei Subaru ist François Chatriot. Er steht zur Zeit mit Nissan in Verhandlungen, die einen Piloten für Asphalt-Prüfungen suchen, als Ergänzung zum Schotterspezialisten Tommi Mäkinen.

● John Bosch (27) sagte bei der Zuiderzee-Rallye/NL mit seinem Marlboro-M3 ade zu BMW: Der Niederländer, EM-Vierter 1991, wird in der WM 1992 – nach vier Jahren und neun Siegen mit BMW – einen Gruppe-N-Nissan Sunny GTI-R steuern. Seinen Abschied hatte sich Bosch freilich anders vorgestellt: Auf der letzten Etappe musste er mit Kupplungsschaden aufgeben. Bosch hatte die Zuiderzee-Rallye in den letzten drei Jahren gewonnen. Sieger wurden somit Bos/Hillen (Lancia Integrale) vor Van der Marel/Reurings (Ford).

● Dänischer Rallye-Meister wurde nach einem auf Sicherheit bedachten letzten Durchgang Joergen Nielsen auf einem Gruppe-A-Opel Kadett GSi 16V. Sieger der Gjonghe-Rallye und Vizemeister wurde Jan Mortensen (Ford Sierra Cosworth).

● In Polen heisst die neue Meisterpaarung Bublewicz/Zyszkowski auf Ford Sierra Cosworth. Die Deutschen Willi Düvel/Marek Skrobotowicz belegten beim Finale in Karkonoski auf einem Mazda 323 4WD den sechsten Rang und gewannen die Gruppe N.

Rheinische Post 22.10.91

Mettmanner Rallye-Team Noakowski/ Müller:

Toller Erfolg bei der 39. Wisla-Rallye

METTMANN. Toller Erfolg für das Mettmanner Rallye-Team Pawel Noakowski/Horst Müller: Bei der internationalen „39. Wisla-Rallye“, dem vorletzten Lauf zur polnischen Rallye-Meisterschaft, erreichten die beiden Fahrer einen hervorragenden achten Gesamtrang. 63 Teams waren an den Start gegangen, darunter die gesamte polnische „Rallye-Prominenz“ sowie verschiedene Teilnehmer aus Deutschland, Österreich, Litauen und der Ukraine.

Die Rallye lief über zwei Tage mit insgesamt 28 Wertungsprüfungen. Von den Teilnehmern erreichten bereits am ersten Tag lediglich 42 das Ziel. Auch das Mettmanner Team Speck/Grüne zählte zu den „Opfern“. Der zweite Tag rüttelte das Fahrerfeld dann noch einmal kräftig durcheinander – am Erfolg von Pawel Noakowski und Horst Müller vermochten jedoch auch die schwierigsten Bedingungen nichts mehr zu ändern. PECO

sport
report

Nr. 10 Dezember 91



Noakowski/Müller – beste Wessis bei der Wisla Rallye in Polen
Foto: Privat

Nordrheiner in Polen

Pawel Noakowski/Horst Müller schrieben sich als bestes deutsche Team in die Siegerliste der Wisla Rallye (Polen) ein. Mit ihrem Mantzel Opel Corsa belegten die Düsseldorfer Platz acht der Gesamt- und Rang drei der Klassenwertung. Erfolgreich verlief der Start beim vorletzten Lauf zur polnischen Meisterschaft auch für Bernd Hackmann (Suzuki Swift GTI), der mit Co Miroslaw Knapik (Polen) seinen ersten Klassensieg verbuchen konnte.

Mit einem technischen Defekt mußten die Nordrheiner Axel Speck/Claudia Grüne bereits in der ersten Etappe ihren Peugeot 205 GTI abstellen. Gesamtsieger wurde erwartungsgemäß das Ford Sierra Cosworth-Team Marian Bublewicz/Ryszard Zyskowski, das sich bereits vorzeitig als Landesmeister feiern lassen konnte.

Beim Finale des polnischen Championships, der Karkonoski Rallye, mußten Noakowski/Müller ihr Fahrzeug mit einer abgerissenen Zugstrebe zu Beginn der zweiten Etappe auf die Seite stellen. Bestes nicht-polnisches Team wurden Düvel/Skrobotowicz. Mit ihrem Mazda 323 4WD erreichten sie als sechste der Gesamtwertung und Sieger der Gruppe N das Ziel.

-DiNo-

Pech für Mettmanner Team

Ende Oktober fand mit der „Karkonoski Rallye“ der letzte Lauf zur „Polnischen Rallye Meisterschaft“, mit Start in Jelinia Gora (Hirschberg), statt. Der diesjährige polnische Rallye Meister, Bublewicz/Zyskowski, statt bereits bei dem vorletzten Lauf, der „Wisla Rallye“, fest. Die Rallye begann am Donnerstagabend mit einem Prolog, einer spektakulären von Zuschauer-massen belagerten Stadtprüfung in Jelinia Gora (Hirschberg). Unter den interessierten Zuschauern befanden sich auch einige aus Mettmann, so unter anderem auch der 1. Vorsitzende des Mettmanner Automobil Club e.V. im ADAC Herr Kurt Jesse der diese interessante Veranstaltung beobachtete. Unter dessen Blicken fuhr das Mettmanner Rallye Team Noakowski/Müller auf ihrem schnellen MANTZEL Opel Corsa GSI unter die „Top-Ten“.

Am Freitag waren 12 abwechslungsreiche Wertungsprüfungen auf Asphalt zu fahren. Der größte Pechvogel dieses Tages war das Mettmanner Rallye Team Noakowski/Müller auf ihrem MANTZEL Opel Corsa GSI, da sie in einer der er-

sten Wertungsprüfungen mit einer abgerissenen Zugstrebe ihr Fahrzeug abstellen mußten. Am Samstag waren am Fuß der schneebedeckten Ausläufer des Riesengebirges 9 sehr selektive und anspruchsvolle Wertungsprüfungen auf „Edel“ Schotter zu fahren.

Diese von Zuschauern stark besuchten Wertungsprüfungen schüttelten noch einmal das gesamte Teilnehmerfeld kräftig durcheinander. Bei dem bis dahin führenden Bublewicz/Zyskowski brach der Querlenker und mußte sein Fahrzeug in einer Wertungsprüfung abstellen. Somit war der Weg frei für den Sieg von Geruszczak/Skrobot, die als erste über die Ziellinie in dem Wintersportort Karpacz rollten.

Durch diesen Sieg sicherten sie sich auch die Polnische Rallye Vize Meisterschaft. Die Siegerehrung dieser „Karkonoski Rallye“, sowie der polnischen Rallye Meisterschaft, fand vor den malerischen Kulissen des Riesengebirges in dem Hotel „Skalny“ statt. Als Abschluß der diesjährigen Saison wurde ein großes Feuerwerk veranstaltet, nachdem dann zum gemeinsamen Bankett geladen wurde, an dem auch Herr Jesse teilnahm.

Europejczyk

Najlepszym polskim kierowcą rajdowym jest obecnie... No, to już wiedzą nawet niektóre przedszkolaki. Jednocześnie nawet najbardziej zagorzali kibice praktycznie nie znają polskich rajdowców odnoszących sportowe sukcesy i mieszkających poza granicami ojczystego kraju. Dlatego bardzo słusnie organizatorzy tegorocznego Międzynarodowego Rajdu Wisły, zabiegając o zawodników mogących uzasadnić rangę imprezy, sięgnęli „do źródeł” zapraszając do współpracy jednego z lepszych rajdowców „działających” na emigracji a zarazem klubowego kolegę – Pawła NOAKOWSKIEGO – entuzjastę nieomal bez granic rozniowanego w sporcie samochodowym.

Wychowany w duchu sienkiewiczowskiej Trylogii, Noakowski bardzo polubił konie, będąc jednak człowiekiem nowoczesnym zajął się koźmi mechanicznymi. Cechujący go tak charakterystyczny dla potomków staropolskich inteligentów rodzin romantyzm, skierował zainteresowania na rajdy samochodowe.

Mając 20 lat Paweł Noakowski został licencjonowanym rajdowcem i rychło zdobył Rajdowe Wicemistrzostwo Okręgu Śląskiego.

Obowiązki związane z przygotowaniem i obroną pracy dyplomowej na Politechnice w Bielsku Białej wytlumiły na pewien czas sportowe ambicje, późniejsze nieregularne starty serijnym P. Fiatem 126p w Mistrzostwach Polski nie mogły przynieść nagłych i błyskotliwych sukcesów. Konsekwencją rajdowej pasji było podjęcie pracy w znanym wśród „automobiloholików” warsztacie pana Franka Wałacha – mechanika cenionego przez wielu mistrzów kierowcy. Dalszym krokiem edukacyjnym było zajęcie miejsca w fotelu pilota u boku szybko i efektywnie jeżdżących kolegów.

W roli „umysłowego od kwitów” Noakowski sprawdził się nieźle zajmując nawet 3 miejsce w klasyfikacji generalnej jesiennego Rajdu Elmot'80 (pilotując Andrzeja Białowąsa). Inne dziejowe wydarzenia początku lat osiemdziesiątych skłoniły Pawła Noakowskiego do wyjazdu na Zachód, gdzie niebawem został doceniony w firmie ... bu-

dowlanej jako specjalista od komputerowo wspomaganych metod projektowania. Nie wystarczał mu jednak spokojny żywot, dlatego część zarobionych pieniędzy postanowił przeznaczyć na rajdowe „igraszki”. Zdecydował się rywalizować w bardzo popularnych pucharowych rozgrywkach Opel-Junior-Rallye-Cup nadzorowanych przez Naczelna Narodową Komisję Sportową (ONS). Owo kryterium stanowiło swoistą „kuźnię” rajdowych talentów, obowiązywała zasada jednakowych szans dla wszystkich, a specjalny system premiowania zachęcał do ostrej i uczciwej rywalizacji.

W roku 1984 rozegrano 10 eliminacji, w których uczestniczyło 30 do 50 konkurentów startujących serijnymi Oplami Corsa 1,3 S i Kadettami 1,3 S. Noakowski szukając odpowiedniego pilota dał ofertę, na którą nieoczekiwanie odpowiedział nestor rajdowych szlaków – Horst MÜLLER startujący swego czasu nawet ze znanym w Europie Klausem Fritzingem. Narodziny rajdowej przyjaźni panów inżynierów były iście wystrzałowe, gdyż nie obyło się bez niegroźnego „strzału” w przydrożny rów.

W latach 1985-1989 zespół Noakowski/Müller brał udział w rozgrywkach Pucharu Europy Zachodniej organizowanych na terenie Belgii, Niemiec, Anglii, Irlandii, Holandii, Norwegii oraz Szwecji. Eliminacje zaliczane do West-Euro-Cup są również eliminacjami Mistrzostw Europy częściowo z najwyższym współczynnikiem FIA, najbardziej znane z nich to rajdy: Circuit des Ardennes, Haspengouw, Hessen, 24 Hours Ypres, Bianchi, Manx, du Condroz. Rywalizacja w Pucharze Europy przeznaczona jest głównie dla zawodników nie dysponujących jeszcze parciem możnych sponsorów, a o popularności serialu może świadczyć spora frekwencja (np. w sezonie 1989 sklasyfikowano 180 uczestników). Bilans europejskich sukcesów zespołu Noakowski/Müller jest następujący:

1987 – Międzynarodowe Mistrzostwo Belgii w klasie do 1300 cm³ grupy A, 3 miejsce w klasyfikacji generalnej



West-Euro-Cup oraz 2 w klasie do 1300 cm³ grupy A, 3 miejsce w klasyfikacji generalnej Mistrzostw Nadrenii.

1988 – 3 miejsce w klasyfikacji generalnej West-Euro-Cup oraz 1 w klasie do 1300 cm³ grupy A, 2 miejsce w klasyfikacji generalnej Mistrzostw Nadrenii.

1989 – 2 miejsce w klasyfikacji generalnej West-Euro-Cup oraz 1 w klasie do 1600 cm³ grupy A.

Wspaniałą przygodą stał się udział w „23. Safari du Zaire” zorganizowanym dzięki pomocy belgijskiego Automobil-Club. Na początku stycznia 1990 roku powrócił do Niemiec Opel Corsa 1,3 SR, którym Noakowski startował w Rajdzie Himalajów. Po remoncie gotową rajdówkę wysłano statkiem do Zairu. Miesiąc później przyleciała do Kinszasz (stolicy Zairu) skromna 3-osobowa ekipa Noakowskiego powitana ze szczególnym zainteresowaniem, jako że dotychczas w rajdzie nie startowali zawodnicy polscy czy niemieccy. Impreza obfitowała w wiele ciekawych przygód – 2500 km przez afrykański busz w ciągu 4 dni, gdy temperatura

wewnątrz auta osiąga bagatela ... 60°C – istne piekło Afryki. Do rajdu wystartowało 46 załóg (w tym 5 profesjonalnych) w znakomicie przygotowanych samochodach (głównie Mitsubishi, Toyota, Daihatsu, Peugeoty oraz ... Jeepy) na mecie sklasyfikowano za ledwie 6 – zwyciężył zairski mistrz Argazzi, a Belg Colsoul był czwarty. Noakowski z Müllerem zajmowali po pierwszym etapie wysoką siódmą lokatę. W utrzymaniu dobrego wyniku przeszkodziły jednak awarie amortyzatorów, ponadto wkrótce po nieuniknionych skokach na wertepach nadwozie Corsey „puściło w szwach” i utrzymanie się w narzuconych limitach spóźniło było już nierealne dla samochodu przypominającego galaretkę.

Pomimo początkowego zniechęcenia Noakowski z Müllerem marzą dziś o kolejnych startach w Afryce, bo jak twierdzą – kto pozna piękno Czarnego Łądu, ten zawsze będzie chciał tu powrócić. Po zmaganiach w dzikim buszu, 33 Rallye Tour d'Europe mógł uchodzić za relaksową wycieczkę, jego trasa łączyła niemieckie miejscowości Mainz i Bad Ems, tyle że po drodze trzeba było przejechać przez Czechosłowację, Polskę, Związek Radziecki, Finlandię, Szwecję i Danię – w sumie około 8000 km. Brylujących w szpicie rajdu Noakowskiego i Müllera pokonał niespodzianie defekt układu zaworowego, a dziwnym zrzadzeniem losu wydarzyło się to około 30 km od ... Warszawy.

W ubiegłym sezonie zespół Noakowski/Müller startował głównie w eliminacjach Mistrzostw Niemiec rozgrywanych według sprinterskiej koncepcji „Rallye 2000”, polegającej na maksymalnej koncentracji trasy w formie powtarzalnych pętli „nasyconych” OS-ami (odcinkami specjalnymi). Podobny charakter mają również rajdy rozgrywane obecnie w Polsce, tyle że obfitują w znacznie trudniejsze i często niebezpieczniejsze OS-y. Udział w Rajdzie Wisły'91 stanowił istotny punkt w sportowej karierze Noakowskiego. Oprócz zdobycia dobrej lokaty ważny był też sukces natury towarzyskiej. I nawet drobna krakra podczas rozgrywanego miesiąc później Rajdu Karkonoskiego nie mogła zniechęcić Noakowskiego do powrotu na trasę rajdu Noakowskiego i Müllera planując regularne starty w Polsce samochodem zwanym już przez niektórych żurnalistów jako o.m.c. FSO czyli Oplem A-stra.

Paweł Noakowski uważa też za celowe utworzenie Międzynarodowych Mistrzostw Polski, co może zachęcić do przyjazdu wielu innych zagranicznych fanów rajdowania. Jeszcze korzystniejsze byłoby włączenie najlepszych polskich rajdów do cyklu Euro Rallye Trophée, no, ale to już stanowi pole do popisu dla naszych działaczy. □

ZDZISŁAW PIETRZYK

Fot. Jacek Gdowski i archiwum autora



Mettmanner Teams bei der Rallye durch die Ardennen

105 Rallye-Teams aus 10 Nationen gingen an den Start der traditionsreichen 42. Rallye „Circuit des Ardennes“. Das in den Ardennen typische wechselhafte Frühlingswetter schlug auch diesmal wieder zu. Die Teilnehmer hatten mit Regen, Schnee, Hagel und Glätte zu kämpfen. Zusätzlich mußte eine durch den vielen Regen verursachte Wasserdurchfahrt bewältigt werden. Die 42. Rallye „Circuit des Ardennes“ war der 1. Lauf zur „Euro

Rallye Trophée“. Der Mettmanner Automobilclub war mit 2 Teams in Belgien vertreten. Pawel Noakowski/Horst Müller setzen in dieser Saison auf einen Mantel-Opel Kadett 16 V. Das seriennahe Fahrzeug startet in der Klasse bis 2000 ccm Hubraum. Wie heutzutage im Motorsport üblich besitzt auch dieses Fahrzeug einen Katalysator. Trotz anfänglicher Eingewöhnungsprobleme mit dem Fahrwerk schlug das Team Noakowski/Müller sich

sehr gut. Nach der ersten Etappe belegte das Team den dritten Platz in ihrer Klasse.

Leider bekamen sie mit der Bremse Probleme und rutschten im Ziel auf den vierten Platz ab. Zudem belegten die beiden erfahrenen Mettmanner einen z. Zt. dritten Platz in der Euro-Rallye-Trophée. Das Team Axel Speck/Claudia Grüne traf das Schicksal härter. Nach der ersten Etappe belegten sie ebenfalls einen dritten Platz in ihrer Klasse

(bis 1600 ccm). Während der zweiten Etappe kämpften die Beiden sich mit ihrem MEPA-KAMINSKI-SLICK 50 PEUGEOT auf den zweiten Platz vor. Leider trafen sie in einer Kehre unglücklich ein Schlagloch und beschädigten dabei die vordere Achsaufhängung erheblich. Eine Weiterfahrt war dadurch unmöglich. Betreut wurden Claudia und Axel diesmal von einer gemischten Servicemannschaft, Claudia Behr und Michael Scholand.

Westdeutsche Zeitung

Dienstag, 21. April 1992

Noakowski führt

Regen in der Schweiz störte Piloten nicht

Mettmann. Nach dem zweiten Lauf der Euro-Rallye liegt Pawel Noakowski aus Mettmann mit seinem Opel Kadett mit 45 Punkten auf dem ersten Platz. 76 Teams aus vier Nationen waren an den Start des 15. „Criterium Jurassien“ gegangen. Der Lauf zählte auch zur schweizerischen Meisterschaft. Der ständige Regen erforderte von Fahrer und Beifahrer das gesamte Können. So zeigte sich nach dem ersten Tag deutlich der Unterschied zwischen den einzelnen Fahrern. Entsprechend spannend verlief

der Wettbewerb über die Wettbewerbstage. Pawel Noakowski mußte diesmal auf seinen Stamm-Beifahrer Horst Müller verzichten, den familiäre Gründe an der Teilnahme hinderten. Bernd Hackmann erwies sich aber als ein sehr guter Ersatz. Die beiden konnten sich trotz der starken Konkurrenz behaupten. Damit fing der Pole nach dem zweiten Lauf der Euro-Rallye in Führung. Der Vorsprung vor dem Franzosen Debaude mit 43 Punkten ist denkbar knapp.

Schaufenster 15.04.1992



105 Rallye - Teams aus 10 Nationen gingen an den Start der traditionsreichen 42. Rallye „Circuit des Ardennes“. Das in den Ardennen typische wechselhafte Frühlingswetter schlug auch diesmal wieder zu. Die Teilnehmer hatten mit Regen, Schnee, Hagel und Glätte zu kämpfen. Zusätzlich mußte eine durch den vielen Regen verursachte Wasserdurchfahrt bewältigt werden. Die 42. Rallye „Circuit Ardennes“ war der 1. Lauf zur „Euro Rallye Trophée“. Der Mettmanner Automobilclub war mit zwei Teams in Belgien vertreten. Pawel-Noakowski / Horst Müller (Bild oben) bekamen mit der Bremse Probleme und rutschten im Ziel auf den vierten Platz ab. Zudem belegten die beiden erfahrenen Mettmanner einen z. Zt. dritten Platz in der Euro-Rallye-Trophée. Das Team Axel Speck / Claudia Grüne (Bild unten) traf das Schicksal härter. Nach der ersten Etappe belegten sie ebenfalls einen dritten Platz in ihrer Klasse (bis 1600 ccm). Während der zweiten Etappe kämpften die beiden sich auf den zweiten Platz vor. Leider trafen sie in einer Kehre unglücklich ein Schlagloch und beschädigten dabei die vordere Achsaufhängung erheblich. Eine Weiterfahrt war dadurch unmöglich.



Mit ihrem Kadett 16V landeten Noakowski/Müller auf dem vierten Platz.

In den Ardennen fuhren Mettmanner vorne mit

Schlagloch wurde zum Verhängnis / Achsaufhängung

Mettmann. Zwei Teams des Mettmanner Automobilclubs nahmen in diesem Jahr an der 42. Rallye „Circuit des Ardennes“ teil. 105 Rallye Teams aus zehn Nationen gingen an den Start der traditionsreichen 42. Rallye.

Das in den Ardennen typische wechselhafte Frühlingswetter schlug auch diesmal wieder zu. Die Teilnehmer hatten mit Regen, Schnee, Hagel und Glätte zu kämpfen. Zusätzlich mußte eine durch den vielen Regen verursachte Wasserdurchfahrt bewältigt werden. Die 42. Rallye „Circuit des Ardennes“ war der erste Lauf zur „Euro Rallye Trophée“.

Eines der beiden Teams, die in Belgien an den Start gingen, waren Pawel Noakowski / Horst Müller. Sie setzen in dieser Saison auf einen Mantel-Opel Kadett 16 V. Das seriennahe Fahrzeug startet in der Klasse bis 2000 Kubik-Centimeter Hubraum. Wie heutzutage im Motorsport üblich besitzt dieses Fahrzeug einen Katalysator. Trotz anfänglicher Eingewöhnungsprobleme mit dem neuen Fahrwerk schlug das Team Noakowski/Müller sich sehr gut. Nach der ersten Etappe belegten die beiden Rallye-Sportler einen dritten Platz in ihrer

Klasse.

Leider bekamen sie später Probleme mit der Bremse und rutschten im Ziel auf den vierten Platz zurück. Außerdem belegten die beiden erfahrenen Piloten zur Zeit einen dritten Platz in der Euro-Rallye Trophée.

Das Team Axel Speck/Claudia Grüne traf das Schicksal dagegen noch härter. Nach der ersten Etappe lagen sie in der Klasse bis 1600 Kubik ebenfalls auf dem dritten Rang mit ihrem Peugeot 205. Während der

zweiten Etappe kämpften sie mit ihrem Mepa-Kaminski-Slick 50 Peugeot sogar auf den zweiten Platz vor. Leider trafen sie jedoch in einer Kehre unglücklich ein Schlagloch und beschädigten damit die vordere Achsaufhängung erheblich. Eine Weiterfahrt war dadurch unmöglich. Die Betreuung des Rallyeteams hatte diesmal eine gemischte Service-Mannschaft, nämlich Claudia Behr und Michael Scholand, übernommen.



Noch ist alles in Ordnung. Der Peugeot von Grüne/Speck fährt vorn mit. Das Schlagloch wurde später zum Verhängnis.

Mettmanner Rallye-Teams in Belgien trotz technischer Probleme erfolgreich

Ardennenfahrt mit Hagel und Schnee

METTMANN. 105 Rallye-Teams aus zehn Nationen gingen an den Start der traditionsreichen 42. Rallye „Circuit des Ardennes“. Das in den Ardennen typische wechselhafte Frühlingswetter schlug auch diesmal wieder zu. Die Teilnehmer hatten mit Regen, Schnee, Hagel und Glätte zu kämpfen. Der Mettmanner Automobilclub war mit zwei Teams in Belgien vertreten. Pawel Noakowski / Horst Müller setzten in dieser Saison auf einen Mantel-Opel Kadett 16 V.

Das seriennahe Fahrzeug startet in der Klasse bis 2000 Kubikzentimeter

Hubraum. Wie heutzutage im Motorsport üblich, besitzt auch dieses Fahrzeug einen Katalysator. Trotz anfänglicher Eingewöhnungsprobleme mit dem Fahrwerk schlug das Team Noakowski/Müller sich sehr gut. Nach der ersten Etappe belegten die beiden den dritten Platz in ihrer Klasse.

Leider bekamen sie mit der Bremsprobleme und rutschten im Ziel auf den vierten Platz ab. Zudem belegten die beiden erfahrenen Mettmanner einen dritten Platz in der Euro-Rallye-Trophäe.

Das Team Axel Speck/Claudia Grüne traf das Schicksal härter. Nach der ersten Etappe belegten sie ebenfalls einen dritten Platz in ihrer Klasse (bis 1600 Kubikzentimeter). Während der zweiten Etappe kämpften sie sich mit ihrem Peugeot auf den zweiten Platz vor. Leider trafen sie in einer Kehre unglücklich ein Schlagloch und beschädigten dabei die vordere Achsaufhängung erheblich. Eine Weiterfahrt war dadurch unmöglich. Betreut wurden Claudia und Axel dieses Mal von einer gemischten Servicemannschaft, Claudia Behr und Michael Scholand.

**sport
report**

Nr. 4 Mai 1992

Circuit des Ardennes

Technik bremste Speck/Grüne ein

105 Teams aus zehn Nationen gingen im idyllischen Dinant (Belgien) an den Start der Rallye „Circuit des Ardennes“. Die ganze Stadt stand im Zeichen des traditionsreichen Wettbewerbs. So wurden beispielsweise extra Wege für Rallye- und Servicefahrzeuge abgesperrt. Im Zentrum Dinants befand sich ein großes Rallyezelt, durch das die Teilnehmer nach jeder Runde fuhren und von den zahlreichen Zuschauern begeistert gefeiert wurden.

Die „Circuit des Ardennes“ bildete unter anderem den Auftakt zur Euro-Rallye-Trophée (ERT), bei der Pawel Noakowski/Horst Müller (Opel Kadett GSi 16V) verstärkt an den Start gehen wollen. Als weitere Crew des Mettmanner Automobilclub waren Axel Speck/Claudia Grüne mit ihrem Peugeot 205 GTI in Belgien mit von der Partie.

Regen, Schnee und Hagel kennzeichneten die erste Etappe mit vier zweimal zu befahrenden WPs. Unter den schwierigen Bedingungen erkämpften sich die beiden Mettmanner Teams jeweils einen dritten Platz in ihrer Klasse. Das gesamte Teilnehmerfeld hatte sich bereits auf 82 Mannschaften dezimiert.

Der zweite Tag begann mit Sonnenschein. Die sieben WPs (jeweils dreimal zu absolvieren) erlebten einen Ansturm großer Zuschauermassen. Konzentriert fuhren die Nordrheiner gute Zeiten. Speck/Grüne konnten sich zeitweise auf den zweiten Klassenplatz vorarbeiten. Am frühen Abend mußte die Peugeot-Paarung jedoch mit defekter Vorderradaufhängung aufgeben.

Mehr Glück hatten Noakowski/Müller. Sie brachten ihren Opel Corsa als 33. der Gesamtwertung und 4. ihrer Klasse ins Ziel. Sieger wurden Snijers/Colebunders. In der Gruppe N dominierten erwartungsgemäß de Mevius/Lux.



Foto: Marcus Müller

Nach drei Läufen zur Euro Rallye Trophée (ERT) behauptet Pawel Noakowski (Foto) den zweiten Tabellenrang. Der Düsseldorfer Opel-Pilot hatte Anfang April bei der Rallye Criterium Jurassien (Schweiz) kurzfristig die Führung übernommen. Neuer Leader nach der Saarland-Rallye (3. ERT Runde) ist der Luxemburger Guy Rohmer (Peugeot 205). Noakowski war zur „Saarland“ nicht angetreten.

-DiNo-

Europejczyk

Najlepszym polskim kierowcą rajdowym jest obecnie... No, to już wiedzą nawet niektóre przedszkolaki. Jednocześnie nawet najbardziej zagorzali kibice praktycznie nie znają polskich rajdowców odnoszących sportowe sukcesy i mieszkających poza granicami ojczystego kraju. Dlatego bardzo słusznie organizatorzy tegorocznego Międzynarodowego Rajdu Wisły, zabiegając o zawodników mogących uzasadnić rangę imprezy, sięgnęli „do źródeł” zapraszając do współpracy jednego z lepszych rajdowców „działających” na emigracji a zarazem klubowego kolegę – Pawła NOAKOWSKIEGO – entuzjastę nieomal bez granic rozmiowanego w sporcie samochodowym.

Wychowany w duchu sienkiewiczowskiej Trylogii, Noakowski bardzo polubił konie, będąc jednak człowiekiem nowoczesnym zajął się kofmami mechanicznymi. Cechujący go tak charakterystyczny dla potomków staropolskich inteligentów rodzin romantyzm, skierował zainteresowania na rajdy samochodowe.

Mając 20 lat Paweł Noakowski został licencjonowanym rajdowcem i rychło zdobył Rajdowe Wicemistrzostwo Okręgu Śląskiego.

Obowiązki związane z przygotowaniem i obroną pracy dyplomowej na Politechnice w Bielsku Białej wytłumiły na pewien czas sportowe ambicje, późniejsze nieregularne starty seryjnym P. Fiatem 126p w Mistrzostwach Polski nie mogły przynieść nagłych i błyskotliwych sukcesów. Konsekwencją rajdowej pasji było podjęcie pracy w znanym wśród „automobiloholików” warsztacie pana Franka Wałacha – mechanika cenionego przez wielu mistrzów kierownicy. Dalším krokiem edukacyjnym było zajęcie miejsca w fotelu pilota u boku szybko i efektywnie jeżdżących kolegów.

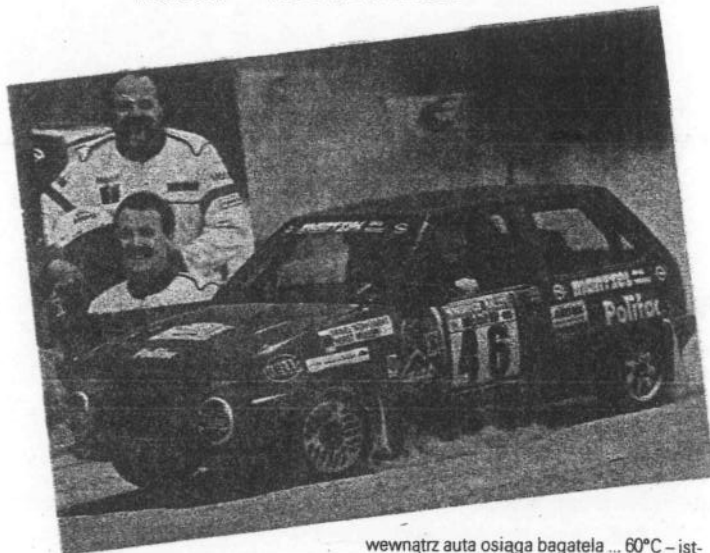
W roli „umysłowego od kwitów” Noakowski sprawdził się nieźle zajmując nawet 3 miejsce w klasyfikacji generalnej jesienno Rajdu Elmot'80 (pilotując Andrzeja Białowąsa). Inne dziejowe wydarzenia początku lat osiemdziesiątych skłoniły Pawła Noakowskiego do wyjazdu na Zachód, gdzie niebawem został doceniony w firmie ... bu-

dowlanej jako specjalista od komputerowo wspomaganym metod projektowania. Nie wystarczył mu jednak spokojny żywot, dlatego część zarobionych pieniędzy postanowił przeznaczyć na rajdowe „igraszki”. Zdecydował się rywalizować w bardzo popularnych pucharowych rozgrywkach Opel-Junior-Rallye-Cup nadzorowanych przez Naczelną Narodową Komisję Sportową (ONS). Owo kryterium stanowiło swoistą „kuźnię” rajdowych talentów, obowiązywała zasada jednakowych szans dla wszystkich, a specjalny system premiowania zachęcał do ostrej i uczciwej rywalizacji.

W roku 1984 rozegrano 10 eliminacji, w których uczestniczyło 30 do 50 konkurentów startujących seryjnymi Oplami Corsa 1,3 S i Kadettami 1,3 S. Noakowski szukając odpowiedniego pilota dał ofertę, na którą nieoczekiwanie odpowiedział nestor rajdowych szlaków – Horst MÜLLER startujący swego czasu nawet ze znanym w Europie Klausem Fritzingem. Narodziny rajdowej przyjaźni panów inżynierów były iście wystrzałowe, gdyż nie obyło się bez niegroźnego „strzału” w przydrożny rów.

W latach 1985-1989 zespół Noakowski/Müller brał udział w rozgrywkach Pucharu Europy Zachodniej organizowanych na terenie Belgii, Niemiec, Anglii, Irlandii, Holandii, Norwegii oraz Szwecji. Eliminacje zaliczane do West-Euro-Cup są również eliminacjami Mistrzostw Europy częściowo z najwyższym współczynnikiem FIA, najbardziej znane z nich to rajdy: Circuit des Ardennes, Haspengouw, Hessen, 24 Hours Ypres, Bianchi, Manx, du Condroz. Rywalizacja w Pucharze Europy przeznaczona jest głównie dla zawodników nie dysponujących jeszcze poparciem możliwych sponsorów, a o popularności serialu może świadczyć spora frekwencja (np. w sezonie 1989 sklasyfikowano 180 uczestników). Bilans europejskich sukcesów zespołu Noakowski/Müller jest następujący:

1987 – Międzynarodowe Mistrzostwo Belgii w klasie do 1300 cm³ grupy A, 3 miejsce w klasyfikacji generalnej



West-Euro-Cup oraz 2 w klasie do 1300 cm³ grupy A.

3 miejsce w klasyfikacji generalnej Mistrzostw Nadrenii.

1988 – 3 miejsce w klasyfikacji generalnej West-Euro-Cup oraz 1 w klasie do 1300 cm³ grupy A.

2 miejsce w klasyfikacji generalnej Mistrzostw Nadrenii.

1989 – 2 miejsce w klasyfikacji generalnej West-Euro-Cup oraz 1 w klasie do 1600 cm³ grupy A.

Wspaniałą przygodą stał się udział w „23. Safari du Zaire” zorganizowanym dzięki pomocy belgijskiego Automobil-Club. Na początku stycznia 1990 roku powrócił do Niemiec Opel Corsa 1,3 SR, którym Noakowski startował w Rajdzie Himalajów. Po remoncie gotową rajdówkę wysłano statkiem do Zairu. Miesiąc później przyleciała do Kinszasy (stolicy Zairu) skromna 3-osobowa ekipa Noakowskiego powitana ze szczególnym zainteresowaniem, jako że dotychczas w rajdzie nie startowali zawodnicy polscy czy niemieccy. Impreza obfitowała w wiele ciekawych przygód – 2500 km przez afrykański busz w ciągu 4 dni, gdy temperatura

wewnątrz auta osiąga bagatelę ... 60°C – istne piekło Afryki. Do rajdu wystartowało 46 załóg (w tym 5 profesjonalnych) w znakomicie przygotowanych samochodach (głównie Mitsubishi, Toyota, Daihatsu, Peugeoty oraz ... Jeepy) na mecie sklasyfikowano za ledwie 6 – zwyciężył zairski mistrz Argazzi, a Belg Colsoul był czwarty. Noakowski z Müllerem zajmowali po pierwszym etapie wysoką siódmą lokatę. W utrzymaniu dobrego wyniku przeszkodziły jednak awarie amortyzatorów, ponadto wkrótce po nieuniknionych skokach na wertepach nadwozie Corsy „puściło w szwach” i utrzymanie się w narzuconych limitach spóźnień było już nierealne dla samochodu przypominającego galarete.

Pomimo początkowego zniechęcenia Noakowski z Müllerem marzą dziś o kolejnych startach w Afryce, bo jak twierdzą – kto pozna piękno Czarnego Łądu, ten zawsze będzie chciał tu powrócić. Po zmaganiach w dzikim buszu, 33 Rallye Tour d'Europe mógł uchodzić za relaksową wycieczkę, jego trasa łączyła niemieckie miejscowości Mainz i Bad Ems, tyle że po drodze trzeba było przejechać przez Czechosłowację, Polskę, Związek Radziecki, Finlandię, Szwecję i Danię – w sumie około 8000 km. Brylujących w szpicie rajdu Noakowskiego i Müllera pokonał niespodzianie defekt układu zaworowego, a dziwnym zrzędzeniem losu wydarzyło się to około 30 km od ... Warszawy.

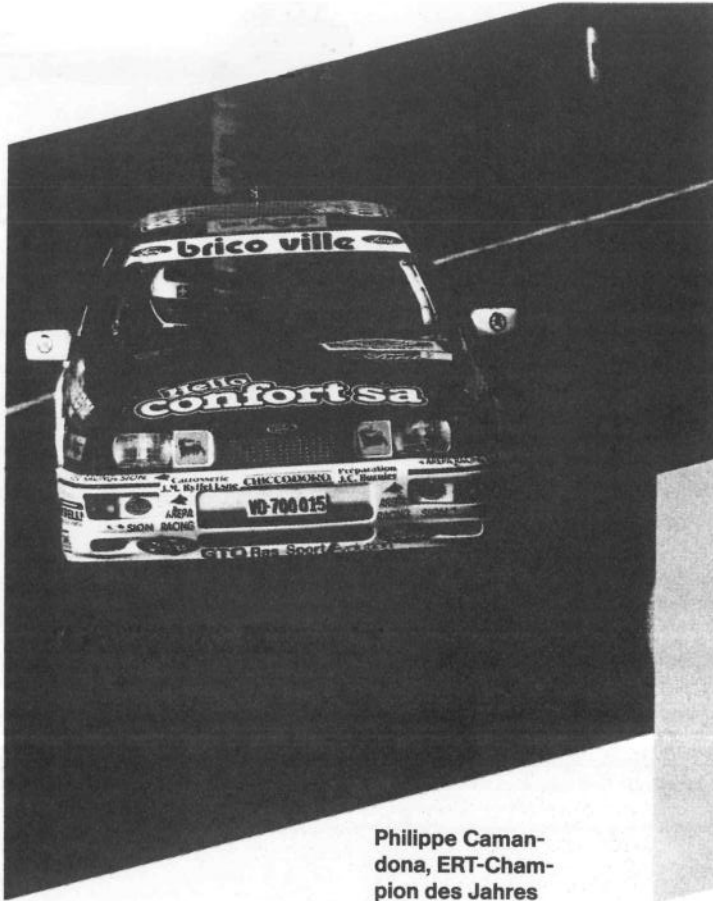
W ubiegłym sezonie zespół Noakowski/Müller startował głównie w eliminacjach Mistrzostw Niemiec rozgrywanych według sprinterskiej koncepcji „Rallye 2000”, polegającej na maksymalnej koncentracji trasy w formie powtarzalnych pętli „nasyconych” OS-ami (odcinkami specjalnymi). Podobny charakter mają również rajdy rozgrywane obecnie w Polsce, tyle że obfitują w znacznie trudniejsze i często niebezpieczniejsze OS-y. Udział w Rajdzie Wisły'91 stanowił istotny punkt w sportowej karierze Noakowskiego. Oprócz zdobycia dobrej lokaty ważny był też sukces natury towarzyskiej. I nawet drobna kraksa podczas rozgrywanego miesiąc później Rajdu Karkonoskiego nie mogła zniechęcić Noakowskiego do powrotu na trasę Mistrzostw Polski. Wraz z Müllerem planują regularne starty w Polsce samochodem zwanym już przez niektórych journalistów jako o.m.c. FSO czyli Oplem Astra.

Paweł Noakowski uważa też za celowe utworzenie Międzynarodowych Mistrzostw Polski, co może zachęcić do przyjazdu wielu innych zagranicznych fanów rajdowania. Jeszcze korzystniejsze byłoby włączenie najlepszych polskich rajdów do cyklu Euro Rallye Trophäe, no, ale to już stanowi pole do popisu dla naszych działaczy. □

DZISŁAW PIETRZYK



Die Euro-Rallye-Trophée feiert ihr erstes kleines Jubiläum: In diesem Jahr 1992 wird die für Privatfahrer sehr attraktive Veranstaltungsserie zum fünfnten Mal ausgetragen. Bisher konnten die Organisatoren von Saison zu Saison immer wieder mit einer kleinen oder größeren Neuerung aufwarten. Expansiv wurde auf sportlichem Gebiet ein Stück Gemeinsames Europa geschaffen. Daran hat sich nichts geändert, auch die 1992er-Auflage der Euro-Rallye-Trophée ist wieder interessanter geworden. Zum Jubiläum präsentiert die Veranstaltergemeinschaft einen achten Wertungslauf, die vom 18. bis 20. September in Oberschlesien stattfindende Wisla-Rallye. Somit wird die endgültige Entscheidung um den diesjährigen Trophy-Gewinn nicht im Rahmen der Int. ADAC-Rallye Deutschland, sondern beim Finale in Polen fallen. „Die polnischen Motorsportler haben uns angesprochen, ob sie in den Meisterschaftskalender aufgenommen werden können. Ich möchte sogar sagen, sie waren



Philippe Camandona, ERT-Champion des Jahres 1991.

Euro-Rallye-Trophée

Grenzüberschreitung

richtig euphorisch. Und die eingeschriebenen westlichen Teams freuen sich bereits auf die Rallye in Polen“, erklärt Armin Kohl, Fahrleiter der ADAC-Rallye Deutschland und engagierter Vertreter aus dem Organisationskreis der Euro-Rallye Trophée. Und weiter: „Die Wisla-Rallye ist ein Lauf zur polnischen Meisterschaft. Nachdem wir gesehen haben, daß sie sportlich und organisatorisch unsere Ansprüche an einen Wertungslauf erfüllen kann, stand einer Aufnahme nichts mehr im Wege“. Die maßgeblichen Kontakte zu den westeuropäischen Veranstaltern knüpfte der Fahrer-Verbindungsman Mann der Wisla-Rallye, Pavel Noakowski – der nach fünf Rallyes (aus drucktechnischen Gründen konnte der sechste Lauf, die Rallye Alsace – Vosges, in diesem Bericht leider nicht mehr berücksichtigt werden) die Gesamtwertung 1992 anführende Opel Kadett-Pilot! Sollte Noakowski die Spitzenposition bis zum Finale in seinem Heimatland verteidigen können, ist bei Team und Fans ein Sturm der Begeisterung sehr wahrscheinlich... Wie im Vorjahr werden auch diesmal wieder insgesamt 20.000 D-Mark Preisgeld ausgeschüttet. Aufgrund anderer Aktivitäten kann Titelverteidiger Philippe Camandona aus der

Schweiz heuer nicht in die Entscheidung eingreifen. Camandona war 1990 Meister des genannten Alpenlandes und gewann 1991 die Euro-Rallye-Trophée auf einem heckangetriebenen Ford Sierra Cosworth. Der Saisonauftakt war dicht gedrängt: Circuit des Ardennes in Belgien (27.-29. März), Criterium Jurassin in der Schweiz (2.-5. April), Saarland-Rallye in Deutschland (9.-11. April), Rallye de Lorraine in Frankreich (9./10. Mai), Rallye de Wallonie in Belgien (22.-24. Mai) und Rallye Alsace – Vosges in Frankreich (14./15. Juni) hießen die sechs Läufe vor dem Start der Int. ADAC-Rallye Deutschland auf dem Nürburgring. Rund 40 Teilnehmer haben sich in dieser Saison für die Euro-Rallye-Trophée fix eingeschrieben und waren nahezu ohne Ausnahme bei den genannten, teil-

erwünscht

weise ausgezeichnet besetzten Wettbewerben vertreten. Attraktive Rallyes, finanzielle Vergünstigungen in verschiedenen Bereichen, viele Kriterien beachtende und dadurch möglichst gerechte Wertungsmodalitäten und – last not least – die sehr gute Kameradschaft der ERT-Teilnehmer untereinander sind das Geheimnis der Euro-Rallye-Trophée: „In Europa miteinander und nicht nebeneinander oder gegeneinander“, so ist von den ERT-Verantwortlichen immer wieder das positive Leitmotiv für ihre Arbeit zu hören. Damit sind sie einigen Politikern schon um viele Schritte voraus.

Euro-Rallye-Trophée

Stand nach dem 5. Lauf, Rallye de Wallonie:

Pos	Fahrer	Nat	Fahrzeug	Punkte
1.	Pavel Noakowski	PL	Opel Kadett GSi 16v	91
2.	Jean Debaude	F	Peugeot 205	74
3.	Walter Jetter	D	Lancia Delta integrale	68
4.	Dominique Craincourt	F	Peugeot 205	67
5.	Gerhard Merz	D	Peugeot 205	60
6.	Pierre Jalouzet	F	Peugeot 309	58

Int. ADAC Rallye Deutschland 92

Rallye Journal 16.-19.07.1992

Automobilclub wieder in Aktion

Im September starten zwei Mettmanner Rallyeteams in Polen bei der Wisla-Rallye. Diese Veranstaltung gewinnt immer mehr Bedeutung im Internationalen Motorsportkalender. Neben den Mettmanner Teams werden neun weitere Mannschaften aus Deutschland die weite Anfahrt nach Polen in Kauf nehmen. Pawel Noakowski und Peter Hackmann bringen einen Opel Kadett an den Start, Bernd Hackmann/Stefan Jesse vertrauen auf die neuere Technik des Opel Astras.

an die Spitze der Meisterschaft zu bekommen. Aufgrund eines schweren Verkehrsunfalls bei der Anreise zu einer Veranstaltung im Sommer, konnten Noakowski/Müller die letzten Läufe zur Euro-Rallye-Trophée nicht bestreiten, wodurch sie die Führung in der Meisterschaft verloren. Da Horst Müller verletzungsbedingt noch nicht

einsatzfähig ist, nimmt Peter Hackmann auf dem „heißen Sitz“ Platz.

MAC wieder in Aktion

Mitte September starten zwei Mettmanner Rallyeteams in Polen bei der Wisla-Rallye. Diese Veranstaltung gewinnt immer mehr Bedeutung im internationalen Motorsportkalender. Neben den Mettmanner Teams werden neun weitere Mannschaften aus Deutschland die weite Anfahrt nach Polen in Kauf nehmen. Pawel Noakowski und Peter Hackmann sowie Bernd Hackmann und Stefan Jesse sind als Mettmanner „dabei“. Pawel kommt als vierter in der Wertung der Euro-Rallye-Trophée nach Polen und hofft,

Man darf gespannt sein, ob der Astra dem bekannt schnellen Kadett von Pawel Noakowski paroli bieten kann. Pawel kommt als vierter in der Wertung der Euro-Rallye-Trophée nach Polen und hofft, wieder Anschluß

Schaufenster, den 16.09.1992

wieder Anschluß an die Spitze der Meisterschaft zu bekommen. Aufgrund eines schweren Verkehrsunfalls bei der Anreise zu einer Veranstaltung im

Sommer konnten Noakowski und Müller die letzten Läufe zur Euro-Rallye-Trophée nicht bestreiten, wodurch sie die Führung in der Meisterschaft

verloren. Da Horst Müller verletzungsbedingt hoch nicht einsatzfähig ist, nimmt Peter Hackmann auf dem „heißen Sitz“ Platz.

Rheinische Post, den 15.09.1992

Piloten nach Polen

Mettmanner Rallyeteams gehen an den Start

Mettmann. Mitte September starten zwei Mettmanner Rallyeteams in Polen bei der Wisla-Rallye. Diese Veranstaltung gewinnt immer mehr Bedeutung im internationalen Motorsportkalender.

Neben den Mettmanner Teams werden neun weitere Mannschaften aus Deutschland die weite Anfahrt nach Polen in Kauf nehmen. Pawel Noakowski und Peter Hackmann bringen einen Opel Kadett an den Start, Bernd Hackmann/Stefan Jesse vertrauen auf die neuere Technik des Opel Astras. Man darf gespannt sein, ob der Astra dem bekannt schnellen Kadett

von Pawel Noakowski Paroli bieten kann. Noakowski kommt als Vierter in der Wertung der Euro-Rallye-Trophée nach Polen und hofft wieder Anschluß an die Spitze der Meisterschaft zu bekommen. Aufgrund eines schweren Verkehrsunfalls bei der Anreise zu einer Veranstaltung im Sommer konnten Noakowski/Müller die letzten Läufe zur Euro-Rallye-Trophée nicht bestreiten, wodurch sie die Führung in der Meisterschaft verloren. Da Horst Müller verletzungsbedingt noch nicht einsatzfähig ist, nimmt Peter Hackmann auf den „heißen Sitz“ Platz.

Westdeutsche Zeitung,

den 12.09.1992

Motorsportler wieder da

METTMAN. Der Mettmanner Automobilclub tritt nach der Sommerpause wieder sportlich in Aktion. Mitte September werden zwei Rallyeteams bei der Wisla-Rallye in Polen starten. Pawel Noakowski und Peter Hackmann lagen mit ihrem Opel Kadett in der Euro-Rallye-Trophée in Führung, konnten jedoch einige Läufe wegen eines schweren Verkehrsunfalls auf der Anreise nicht bestreiten, wodurch sie momentan nur noch Vierte in der laufenden Meisterschaft sind. Bernd Hackmann, der für den verletzten Horst Müller fährt, und Stefan Jesse vertrauen auf die Technik des Opel Kadett-Nachfolgers Opel Astra. the

● Vom 18. bis 20. September findet in Oberschlesien die 40. internationale Wisla Rallye statt, die zur polnischen Meisterschaft und gleichzeitig als letzter Lauf zur Euro Rallye Trophy zählt. 26 Asphalt-Sonderprüfungen führen durch das gebirgige Gebiet «Beskiden», welches vom Charakter her dem Schwarzwald ähnlich ist. Jedes Jahr strömen Tausende von Fans aus Oberschlesien zu diesem Anlass. Im Rallyegebiet befindet sich die Stadt Bielsko-Biala, Standort der FSM-Werke, wo der Polski Fiat 126 gebaut wird.

Nun führt Noakowski

Bei trockenem Wetter starteten 171 Teilnehmer zur dreitägigen Rallye de Lorraine, die als vierter Lauf zur Euro-Trophy zählt. Die Rallye rund um den Wintersportort Gerardmer stellte hohe Anforderungen an Mensch und Material, nur 92 Teams kamen in Nancy ins Ziel. Es gewannen die Franzosen Kruger/Souchal (Toyota Celica) vor Hazard/Brissart (Ford Sierra Cosworth) und Gazaut/Jaffeux (Peugeot 309).

Mit dem fünften Platz eroberte sich der Pole Noakowski (Opel Kadett GSi) die Führung im Gesamtklassement der Euro-Trophy vor dem Deutschen Jetter (Lancia Delta integrale) und dem Luxemburger Röhmer (Peugeot 309).

P. N.

sport report

Nr. 8 September 1992

Wisla-Rallye in Polen Grenzüberschreitung gewünscht

Das Finale der Euro Rallye Trophée findet vom 18. bis 20. September anlässlich der „Wisla-Rallye“ in Oberschlesien statt. Die Veranstaltung zählt ferner zum polnischen Championat. Im Gebiet „Beskiden“, vom Charakter her dem Schwarzwald ähnlich, gilt es 26 Wertungsprüfungen (ca. 190 km) zu absolvieren. Über Teilnahmebedingungen und Konditionen informiert

**Pawel Noakowski, Am Deich 15, 4000 Düsseldorf 11,
Telefon 02 11/5 57 03 79 und 6 50 73 25, Fax 02 11/5 58 03 63.**

- DiNo -

Stand der Euro Rallye Trophée nach sieben Läufen:

1. Jean Debaude	F	Peugeot	108,5
2. Dominique Craincourt	F	Peugeot	100,0
3. Gerhard Merz	D	Peugeot	98,0
4. Pawel Noakowski	D	Opel	96,0
5. Walter Jetter	D	Lancia	89,0

Fairnesspokal in Polen an Mettmanner Motorsportler

Super-Tip 42. Woche
Samstag, 17. Oktober 1992

Mettmanner Motorsportler gewannen Fairnesspokal in Polen und belegten den dritten Platz in der Endwertung der Euro-Rallye-Trophée! „Kuppe Rechts voll, 200 Meter Links 3 minus in Rechts 4, 50 Meter Ziel.“ Das war die Ansage von Claudia Grüne an Pawel Noakowski am Ende der letzten Wertungsprüfung bei der Wisla-Rallye in Polen.

Schon ein Wochenende nachdem Claudia Grüne mit ihrem Stammfahrer Axel Speck beim Omloof van Vlaanderen in Belgien wichtige Punkte für ihre Meisterschaft holen konnte, sprang sie unplanmäßig als Ersatz

bei Pawel Noakowski ein. Ein Defekt an einem Servicefahrzeug brachte schon vor Beginn der Rallye Unruhe in die Mettmanner Teams und würferte diese neu zusammen. Bernd Hackmann griff auf seinen polnischen Beifahrer Miroslaw Knapik zurück. Trotz der Aufregung reichte es zu sportlichen Erfolgen. Noakowski/Grüne belegten mit einem Opel Kadett den 5. Platz und Hackmann/Knapik mit einem Opel Astra den 6. Platz in der Klasse bis 2000ccm. Ein beachtliches Ergebnis berücksichtigt man, daß es die erste Veranstaltung für Bernd mit dem Astra war. Für Pawel Noakowski reich-

te diese Platzierung aus, um in der Endwertung der Euro-Rallye-Trophée den dritten Platz im Gesamt zu belegen. Die Serie wurde von Jean Debaude (F) auf einem Peugeot gewonnen.

Aufgrund unermüdlichen Einsatzes trotz oben genannter Probleme wurden Noakowski/Grüne von einem Internationalen Komitee mit einem Pokal für das Team mit dem größten Sportgeist ausgezeichnet. Beherrzte Fahrweise und sympatisches Auftreten ließ sie zu den absoluten Publikumslieblichen in Polen werden, was sie mit unzähligen Autogrammen dankten.



Pawel Noakowski
4000 Düsseldorf (D)

Pawel Noakowski
4000 Düsseldorf (D)

Après 2 épreuves de l'Euro-Rallye-Trophée l'équipe Noakowski / Müller occupaient la 1ère place. Avant le Rallye d'Alsace en France, ils ont eu un grave accident qui les a mis hors circuit pendant 2 mois.

Pawel a dû faire la course en Allemagne sous son copilote Horst Müller qui n'était pas encore complètement guérit.

En Pologne, Pawel a gagné une 5ème place qui lui a permis une 3ème place dans l'Euro-Rallye-Trophée.

Du 3 au 4 décembre Pawel et Horst Müller participeront à un Rallye dans le désert dans les Emirats Arabes à Dubai.

Le reportage concernant ce Rallye sera fait lors de la remise de la coupe ERT en Suisse.

Schon nach dem 2. Lauf der Euro-Rallye-Trophée lag das Team Noakowski / Müller auf dem 1. Platz. Das Team konnte seine Führung bis zur Rallye Alsac in Frankreich soweit ausbauen, das eigentlich nichts mehr dazwischen kommen konnte. Leider erlitt das Team auf der Anreise anlässlich der Polen-Rallye, die eine Woche vor der Alsac stattfand, einen sehr schweren unverschuldeten Autounfall, welcher sie ca.2 Monate auser Gefecht setzte.

Zur Deutschland musste Pawel ohne seinen Stammbeifahrer Horst Müller antreten, da dieser noch nicht wieder einsatzfähig war. Beim letzten Lauf in Polen belegte Pawel dann einen 5. Klassenplatz, der im trotz der Pechsträne des Jahres 1992 zu einen 3. Gesamplatz in der Euro-Rallye-Trophée verhalf.

Vom 03.-04. Dezember nimmt Pawel wieder mit Horst Müller an einer Wüsten-Rallye in den Vereinigten Arabischen Emiraten in Dubai teil.

Bericht über diese Rallye erfolgt anlässlich der E.R.T.- Sieger ehrung in der Schweiz.

Mettmanner Rallye - Team Noakowski / Müller beim Wüstenrennen



Mettmanner Rallyefahrer mit ihrem Fahrzeug beim Start in der Wüste.

Kürzlich flogen Pawel Noakowski und sein Beifahrer Horst Müller nach Dubai, um an der internationalen Dubai-Rallye teilzunehmen. Nach einem 6 1/2 stündigen Flug sahen sie einen beeindruckenden Sonnenaufgang über dem Arabischen Golf. Um 6.30 Uhr arabischer Zeit landeten sie auf dem sehr modern ausgebauten Flughafen in Dubai. Dubai ist das zweitgrößte der insgesamt sieben Emirate, die zusammen die Vereinigten Arabischen Emirate bilden und ist zugleich führendes Wirtschaftszentrum.

Es liegt an der südlichen Küste des Golfes, im süd-östlichen Teil der arabischen Halbinsel. Das Emirat umfaßt eine Gesamtfläche von 3885 qkm. Dubai hat eine subtropische, trockene Klima mit einem Temperaturbereich von ca. +10—+30 Grad C im Winter und bis zu +48 Grad C im Sommer. Die Stadt hat ca. 500.000 Einwohner und die Nationalsprache ist Arabisch. Englisch gilt hier als die allgemein verbreitete Geschäftssprache. Bei der Ankunft des Rallye-Teams herrschte dort „Winter“, ca. +30 Grad C.

Um nach Dubai einreisen zu dürfen, benötigt jeder, abgesehen von den Bürgern der umliegenden Staaten ein Einreisevisum, das über Hotels, Reiseveranstalter, private Sponsoren, oder wie in diesem durch den AL NASR Motor Club beantragt werden kann. Nach Erledigung dieser Formalitäten am Flughafen von Dubai führen sie zum Metropolitan Beach Club, einem Hotel, welches ca. 15 km außerhalb der Stadt am Strand gelegen ist.

Hier ist nun für die nächsten 2 Wochen das Zuhause für die meisten deutschen Rallye-Teilnehmer mit Swimming-Pool, Palmen, Sand, Strand und Blick auf den Arabischen Golf. Unter anderem waren auch noch Team, wie Katrin Krabbe als Beifahrerin von Silka Fritzingler und Andreas Graf Praschma mit seinem Mettmanner Beifahrer Michael Kronenberg dort untergebracht.

Am nächsten Morgen führen Pawel und Horst mit Katrin Krabbe und Silka Fritzingler ins Rallyezentrum, welches sich in dem sehr exklusiven Hyatt Hotel in Dubai-Stadt befindet. Dort beantragten die beiden ihren arabischen Führerschein, den jeder Besucher der Emirate erwerben muß.

Sie wurden vom Fahrleiter der Veranstaltung (Hans Peereboom, z.Zt. in Dubai lebender holländischer Staatsbürger) persönlich begrüßt und bekamen von ihm sehr gute Tipps für die kommenden Tage der Rallye. Eine besondere Attraktion im Hyatt-Hotel ist eine Eishalle, die sich in der Mitte von Geschäften innerhalb des Hotel-Traktes befindet. Vom Hotel aus machten die beiden in einem Taxi eine Stadtrundfahrt und begaben sich auf die Suche nach einem geeigneten Auto zum Abfahren der Strecke.

Sie erreichten ihr Ziel sehr schnell und stiegen vom Taxi auf einen Geländewagen um. Nun konnten die anfangen die Strecke zu besichtigen. Als erstes führen Pawel und Horst die 4 Wertungsprüfungen im Hatta-Gebirge ab, welche ca. 120 km von Dubai entfernt liegen. Die Rallye-Strecke führt dort über steinige, schwierige Pässe und Geröll-Wadis (ausgetrocknete Flußbetten).

Die gesamte Veranstaltung findet bei Tageslicht statt, da eine Orientierung in der Wüste bei Dunkelheit unmöglich ist. Weiterhin bleibt zu erwähnen, daß der Einbruch der Dunkelheit sehr plötzlich hereintritt. Anschließend besichtigten sie die anderen Rallye-Strecken, die in der Umgebung des Hafengebietes Jeble-Ail liegen.

Diese Prüfungen haben einen ganz anderen Charakter als in Hatta. Dort sieht die Wüste so aus, wie wir sie aus dem Bilderbuch kennen. Rund um einen nichts als feiner Sand, hohe Dünen und freilaufende Kamele. Die Streckenbesichtigung beanspruchte einige Tage, denn der richtige Weg durch die Wüste muß-

te erst einmal gefunden werden.

Am 28.11.1992 holten die Teilnehmer ihre Autos aus dem Zoll, um die in das Opel-Autohaus in Dubai zu überführen. Dank der Unterstützung von Herrn Abdul Hamid Hussain bekamen das Team Noakowski/Müller und Graf Praschma/Kronenberg in dem Autohaus die Möglichkeit ihre Autos und die gesamten Ersatzteile sowie Werkzeug u.s.w. unterzubringen und das Auto dort für die Rallye vorzubereiten.

Mittlerweile waren auch der Service aus Deutschland (Axel Speck und Claudia Grüne) eingetroffen und kümmerten sich um die Einzelheiten, während die Fahrer weiter die Strecke besichtigten. Weiterhin erhielten sie von Opel einen Pick-Up mit einem Opel-Service-Mechaniker für den Zeitraum der Rallye.

Am 01.12.1992 - Tag der Technischen Abnahme - fand im Opel-Autohaus eine Pressekonferenz statt. Die Resonanz war sehr groß, da man seit 5 Jahren das 1. Mal wieder Opel-Fahrzeuge am Start hatte. Am kommenden arabischen Wochenende (Donnerstag, den 03.12. - Freitag, den 04.12.1992) wurde die Rallye dann gestartet. Der Start und auch gleichzeitig die 1. Wertungsprüfung fand auf einer sandigen Piste, ca. 1 km vom Hyatt-Hotel entfernt statt. Diese Wertungsprüfung wurde aus einem Helikopter gefilmt und live im Fernsehen übertragen.

Von dort aus führen die Rallye-Fahrzeuge dann nach Hatta in die Steinwüste. Viel Pech hatten schon in der 2. Wertungsprüfung das Team Andreas Graf Praschma und Michael Kronenberg mit ihrem Opel Astra. Die beiden führen sich in einer Sanddüne unglücklich fest. Es dauerte 1 Stunde bis die beiden das Auto freigeschaufelt hatten. Die Zeitüberschreitung bedeutete leider für die beiden das Ende der Rallye. Der Mantel Kadett von Noakowski/Müller, der extra für diesen Einsatz sehr aufwendig und gründlich vor-

bereitet wurde, überstand diese sogenannten Hatta-Prüfungen ohne nennenswerten Schaden, und die Crew meldete sich sehr verstaubt und durchgerüttelt unter den TOP TEN an diesem Abend im Hyatt-Hotel zurück.

Schon zu diesem Zeitpunkt war der Mantel Kadett das einzige 2-Radgetriebene Auto im gesamten Feld. Die 2. Etappe führte durch die Sandprüfungen im Hafengebiet Jeble Ail. Die Sanddünen waren meterhoch und die Fahrzeuge tauchten regelrecht in den Sand ein. Die Scheibenwischer wurden dazu benötigt, den feinen Sand von der Windschutzscheibe zu wischen. Pawel und Horst kämpften mit dem 2-Rad im Sand wie verrückt. Ein im Sand versteckter Stein zerstörte den Reifen samt Felge.

Das erste Problem ist da. Dabei gehen 20 von den vorhandenen 30 Minuten verloren. Bei den kommenden Prüfungen wurden sie einige Male durch steckengebliebene Fahrzeuge blockiert. Leider stellte sich am Ende heraus, daß die Zeit um 4 Minuten überschritten war und die beiden aus der Wertung waren. Durch den beherzten Einsatz, haben Pawel und Horst trotz des Ausfalls am arabischen Golf, viele Freunde gefunden. Es liegen ihnen bereits Einladungen zur Qatar-Rallye und Dubai-Rallye 1993 vor.

Den letzten Tag des Aufenthaltes in Dubai verbrachte das Team in dem schönen Beach Hotel. In der Nacht vom 06. auf den 07. Dezember verließen die gemeinsam die Wüste und flogen nach Frankfurt zurück. Aber nicht für immer, denn allen hat dieses Erlebnis so gut gefallen, daß sie dieses gerne mit einem Allradfahrzeuge wiederholen würden.



Nach vorne gefahren

94 Rallye-Teams aus zehn Nationen gingen bei der traditionellen Rallye „Circuit des Ardennes“ an den Start. Die Veranstaltung zählte als erster Lauf zur Euro-Rallye-Trophée und zog zahlreiche europäische Teams nach Belgien. Das Mettmanner Team Noakowski/Müller belegte insgesamt den 23. Platz und den sechsten Platz in der ihrer Klasse. Damit zählen sie zur Spitzengruppe in der ERT-Wertung. Am ersten Tag wurden sie von kleinen Defekten immer wieder zurückgeworfen. Am zweiten Tag versuchten sie

mit Erfolg, sich in der Klasse zu verbessern. In der Endphase streifte der dritte Gang des Getriebes und so war das Team froh, die Veranstaltung beenden zu können. Mit dabei war der langjährige Servicemechaniker Kurt Jesse. Bernd Hackmann war ebenfalls vor Ort. Er vertraute auf die international erfahrene Beifahrerin Claudia Grüne. Trotz einiger Reifenschäden belegte das Team mit dem Opel Astra GSi den 40. Platz in der Gesamtwertung und den 7. Platz in der Klassenwertung.

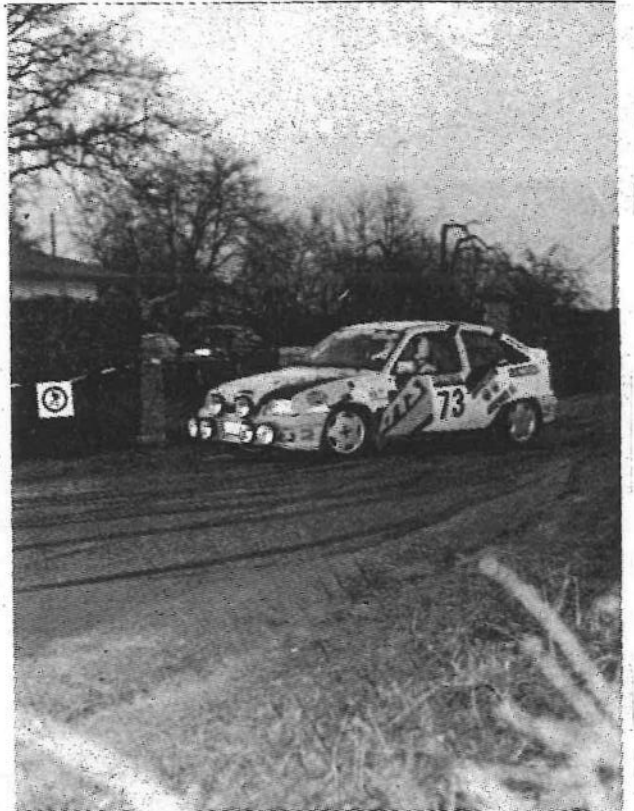
Erfolge bei internationalen Rallyes:

Mettmanner-Teams fahren in die Spitzengruppe

METTMANN. Bei der 43. Rallye „Circuit des Ardennes“ in Belgien waren auch zwei Teams aus Mettmann an den Start gegangen. Insgesamt beteiligten sich 94 Teams aus zehn Nationen. Der traditionsreiche „Circuit“ zählte als erster Lauf zur „Euro-Rallye-Trophée“ (ERT). Das Team Noakowski/Müller belegte den 23. Gesamtplatz und den 6. Platz in seiner Klasse. Somit konnte es sich in der Spitzengruppe der ERT-Wertung platzieren. Das Team Hackmann/Grüne platzierte sich auf dem 40. Gesamtplatz und dem 7. Platz in seiner Klasse.

Rheinische Post, den 24.04.93

Super-Tip 17. Woche
Freitag, 30. April 1993 (60)



43. Rallye „Circuit des Ardennes“

Am 26. März gingen 94 Rallye-Teams aus 10 Nationen an den Start der traditionsreichen Rallye „Circuit des Ardennes“. Bei herrlichem Sonnenschein entbrannte von Anfang an ein Kampf um Sekunden zwischen Patrick Snijers auf Ford Escort Cosworth und Gregoire De Mevius auf Nissan GTI-R. Herausragend war jedoch die Leistung von Bruno Thiry auf Opel Astra GSi, der einen 4. Gesamtsieg erzielte. Der Gesamtsieg ging an De Mevius/Lux vor Snijers und Droogmans (Ford Escort). Die Gruppe N gewann Millissen/Bouchat auf Ford Sierra Cosworth.

Die Veranstaltung zählte als erster Lauf zur Euro-Rallye-Trophée (ERT) und zog zahlreiche europäische Teams nach Belgien. Das Mettmanner Team Noakowski/Müller belegte einen

23. Gesamtplatz und wurde 6. in ihrer Klasse und zählte damit zur Spitzengruppe in der ERT-Wertung. Am ersten Tag wurden sie von kleinen Defekten immer wieder zurückgeworfen. Am zweiten Tag versuchte man sich mit Erfolg in der Klasse zu verbessern, leider streifte in der Endphase der dritte Gang des Getriebes und man war glücklich, die Veranstaltung beenden zu können.

Der langjährige Servicemechaniker von Kurt Jesse, Bernd Hackmann, nahm ebenfalls an dieser Veranstaltung teil. Er vertraute auf die international erfahrene Beifahrerin Claudia Grüne und auf die Technik eines Opel Astra GSi. Trotz einiger Reifenschäden belegte das Team Hackmann/Grüne den 40. Gesamtplatz und den 7. Platz in ihrer Klasse.

Mettmanner Rallye - Team Noakowski / Müller beim Wüstenrennen

Super-Tip 3. Woche
Samstag, 23. Januar 1993



Mettmanner Rallyefahrer mit ihrem Fahrzeug beim Start in der Wüste.

Kürzlich flogen Pawel Noakowski und sein Beifahrer Horst Müller nach Dubai, um an der Internationalen Dubai-Rallye teilzunehmen. Nach einem 6 1/2 stündigen Flug sahen sie einen beeindruckenden Sonnenaufgang über dem Arabischen Golf. Um 6.30 Uhr arabischer Zeit landeten sie auf dem sehr modern ausgebauten Flughafen in Dubai. Dubai ist das zweitgrößte der insgesamt sieben Emirate, die zusammen die Vereinigten Arabischen Emirate bilden und ist zugleich führendes Wirtschaftszentrum.

Es liegt an der südlichen Küste des Golfes, im süd-östlichen Teil der arabischen Halbinsel. Das Emirat umfaßt eine Gesamtfläche von 3885 qkm. Dubai hat eine subtropisches, trockenes Klima mit einem Temperaturbereich von ca. +10—+30 Grad C im Winter und bis zu +48 Grad C im Sommer. Die Stadt hat ca. 500.000 Einwohner und die Nationalsprache ist Arabisch. Englisch gilt hier als die allgemein verbreitete Geschäftssprache. Bei der Ankunft des Rallye-Teams herrschte dort „Winter“, ca. +30 Grad C.

Um nach Dubai einreisen zu dürfen, benötigt jeder, abgesehen von den Bürgern der umliegenden Staaten ein Einreisevisum, das über Hotels, Reiseveranstalter, private Sponsoren, oder wie in diesem durch den AL NASR Motor Club beantragt werden kann. Nach Erledigung dieser Formalitäten am Flughafen von Dubai führen sie zum Metropolitan Beach Club, einem Hotel, welches ca. 15 km außerhalb der Stadt am Strand gelegen ist.

Hier ist nun für die nächsten 2 Wochen das Zuhause für die meisten deutschen Rallye-Teilnehmer mit Swimming-Pool, Palmen, Sand, Strand und Blick auf den Arabischen Golf. Unter anderem waren auch noch Team, wie Katrin Krabbe als Beifahrerin von Silka Fritzing und Andreas Graf Praschma mit seinem Mettmanner Beifahrer Michael Kronenberg dort untergebracht.

Am nächsten Morgen führen Pawel und Horst mit Katrin Krabbe und Silka Fritzing ins Rallyezentrum, welches sich in dem sehr exklusiven Hyatt Hotel in Dubai-Stadt befand. Dort beantragten die beiden ihren arabischen Führerschein, den jeder Besucher der Emirate erwerben muß.

Sie wurden vom Fahrleiter der Veranstaltung (Hans Peereboom, z.Zt. in Dubai lebender holländischer Staatsbürger) persönlich begrüßt und bekamen von ihm sehr gute Tipps für die kommenden Tage der Rallye. Eine besondere Attraktion im Hyatt-Hotel ist eine Eishalle, die sich in der Mitte von Geschäften innerhalb des Hotel-Traktes befindet. Vom Hotel aus machten die beiden in einem Taxi eine Stadtrundfahrt und begaben sich auf die Suche nach einem geeigneten Auto zum Abfahren der Strecke.

Sie erreichten ihr Ziel sehr schnell und stiegen vom Taxi auf einen Geländewagen um. Nun konnten die anfangen die Strecke zu besichtigen. Als erstes führen Pawel und Horst die 4 Wertungsprüfungen im Hatta-Gebirge ab, welche ca. 120 km von Dubai entfernt liegen. Die Rallye-Strecke führt dort über steinige, schwierige Pässe und Geröll-Wadis (ausgetrocknete Flußbetten).

Die gesamte Veranstaltung findet bei Tageslicht statt, da eine Orientierung in der Wüste bei Dunkelheit unmöglich ist. Weiterhin bleibt zu erwähnen, daß der Einbruch der Dunkelheit sehr plötzlich hereintritt. Anschließend besichtigten sie die anderen Rallye-Strecken, die in der Umgebung des Hafengebietes Jebel-Ali liegen.

Diese Prüfungen haben einen ganz anderen Charakter als in Hatta. Dort sieht die Wüste so aus, wie wir sie aus dem Bilderbuch kennen. Rund um einen nichts als feiner Sand, hohe Dünen und freilaufende Kamele. Die Streckenbesichtigung beanspruchte einige Tage, denn der richtige Weg durch die Wüste muß

erst einmal gefunden werden.

Am 28.11.1992 holten die Teilnehmer ihre Autos aus dem Zoll, um die in das Opel-Autohaus in Dubai zu überführen. Dank der Unterstützung von Herrn Abdul Hamid Hussain bekamen das Team Noakowski/Müller und Graf Praschma/Kronenberg in dem Autohaus die Möglichkeit ihre Autos und die gesamten Ersatzteile sowie Werkzeug u.s.w. unterzubringen und das Auto dort für die Rallye vorzubereiten.

Mittlerweile waren auch der Service aus Deutschland (Axel Speck und Claudia Grüne) eingetroffen und kümmerten sich um die Einzelheiten, während die Fahrer weiter die Strecke besichtigten. Weiterhin erhielten sie von Opel einen Pick-Up mit einem Opel-Service-Mechaniker für den Zeitraum der Rallye.

Am 01.12.1992 - Tag der Technischen Abnahme fand im Opel-Autohaus eine Pressekonferenz statt. Die Resonanz war sehr groß, da man seit 5 Jahren das 1. Mal wieder Opel-Fahrzeuge am Start hatte. Am kommenden arabischen Wochenende (Donnerstag, den 03.12. - Freitag, den 04.12.1992) wurde die Rallye dann gestartet. Der Start und auch gleichzeitig die 1. Wertungsprüfung fand auf einer sandigen Piste, ca. 1 km vom Hyatt-Hotel entfernt statt. Diese Wertungsprüfung wurde aus einem Helikopter gefilmt und live im Fernsehen übertragen.

Von dort aus führen die Rallye-Fahrzeuge dann nach Hatta in die Steinwüste. Viel Pech hatten schon in der 2. Wertungsprüfung das Team Andreas Graf Praschma und Michael Kronenberg mit ihrem Opel Astra. Die beiden führen sich in einer Sanddüne unglücklich fest. Es dauerte 1 Stunde bis die beiden das Auto freigeschaufelt hatten. Die Zeitüberschreitung bedeutete leider für die beiden das Ende der Rallye. Der Mantzel Kadett von Noakowski/Müller, der extra für diesen Einsatz sehr aufwendig und gründlich vor-

bereitet wurde, überstand diese sogenannten Hatta-Prüfungen ohne nennenswerten Schaden, und die Crew meldete sich sehr verstaubt und durchgerüttelt unter den TOP TEN an diesem Abend im Hyatt-Hotel zurück.

Schon zu diesem Zeitpunkt war der Mantzel Kadett das einzige 2-Radgetriebene Auto im gesamten Feld. Die 2. Etappe führte durch die Sandprüfungen im Hafengebiet Jebel Ali. Die Sanddünen waren meterhoch und die Fahrzeuge tauchten regelrecht in den Sand ein. Die Scheibenwischer wurden dazu benötigt, den feinen Sand von der Windschutzscheibe zu wischen. Pawel und Horst kämpften mit dem 2-Rad im Sand wie verrückt. Ein im Sand versteckter Stein zerstörte den Reifen samt Felge.

Das erste Problem ist da. Dabei gehen 20 von den vorhandenen 30 Minuten verloren. Bei den kommenden Prüfungen wurden sie einige Male durch steckengebliebene Fahrzeuge blockiert. Leider stellte sich am Ende heraus, daß die Zeit um 4 Minuten überschritten war und die beiden aus der Wertung waren. Durch den beherzten Einsatz, haben Pawel und Horst trotz des Ausfalls am arabischen Golfs, viele Freunde gefunden. Es liegen ihnen bereits Einladungen zur Qatar-Rallye und Dubai-Rallye 1993 vor.

Den letzten Tag des Aufenthaltes in Dubai verbrachte das Team in dem schönen Beach Hotel. In der Nacht vom 06. auf den 07. Dezember verließen die gemeinsam die Wüste und flogen nach Frankfurt zurück. Aber nicht für immer, denn allen hat dieses Erlebnis so gut gefallen, daß sie dieses gerne mit einem Allradfahrzeuge wiederholen würden.

auto motor sport
und sport

36 Seiten Fahrwind

BMW stürmt die Golf-Klasse

Für 32.000 DM
BMW 316i



Wie gut ist der

Mantzel steht auf Kopf!



Lust auf größere Sprünge! Und dabei trotzdem auf dem Boden bleiben? Ganz einfach: Hin zu Mantzel, der weckt die Reserven Ihres Zylinderkopfes zum bodenständigen Preis. Mantzel holt ehrliche Leistung heraus (bitte schön, der Prüfstand steht bereit!). Und wer zum Leistungsplus des Zylinderkopf-Umbaus noch die Scheine haben will, nimmt den Sport gleich mit - bekommt Leistung und Kombination

Westdeutsche Zeitung, den 29.04.93

75 Rallye-Teams aus drei Nationen gingen an den Start der 16. Criterium Jurassien in der Schweiz. Diese Veranstaltung zählte unter anderem zur Schweizer Meisterschaft und als zweiter Lauf zur Euro Rallye Trophée. Das wechselhafte Aprilwetter in den Bergen machte seinem Namen alle „Ehre“, es regnete, dann schien die Sonne und selbst mit Schnee und dichtem Nebel mußten alle Teams kämpfen. Die vorher besichtigten Straßen verwandelten sich im Laufe der Veranstaltung zu Eiskanälen und Matschfeldern.

Das Mettmanner Team Hackmann/Grüne auf ihrem Opel Astra GSI fuhr durch eine taktisch kluge Fahrweise in die Spitzengruppe. Noakowski/Müller (Mettmann) durften nicht starten, da ihre Anmeldung auf dem Postweg verlorengegangen ist. Das Team Hackmann/Grüne belegte am Ende mit ihrem Opel Astra GSI einen 28. Gesamtplatz. Nach dem 2. Lauf liegen sie auf dem 7. Platz (36 Punkte) mit einem Rückstand von nur fünf Punkten auf den Führenden in der Gesamtwertung.

sport report

Nr. 4 Mai 1993

Euro Rallye Trophée Bernd Hackmann Sechster

Nach der zweiten Runde zur Euro Rallye Trophée 93 behauptet die Nordrhein-Mannschaft Bernd Hackmann/Claudia Grüne Platz sechs der Tabelle. Mit ihrem Gruppe N Opel Astra GSI wurden sie beim «Criterium Jurassien» (CH) hinter den Golfer Dieter Reiland/Johannes Fries zweitbeste Deutsche (Rang sieben in der Klasse). Eine herbe Enttäuschung erlebten Pawel Noakowski/Horst Müller. Ihre Nennung war auf dem Postweg verloren gegangen. Der Veranstalter zeigte sich unflexibel und verweigerte die Teilnahme. Die Düsseldorfer stürzten somit vom zweiten auf den elften ERT-Rang ab. Mit einem Punkt führt der Franzose Philippe Schatt (Gr. A Peugeot 205 GTI) vor Dieter Reiland.

DiNo



Noakowski/Müller mußten beim 2. ERT-Lauf zusehen: die Nennung war auf dem Postweg verlorengegangen

Foto: Privat

■ OMAN-RALLYE

Die internationale Oman-Rallye, ein Lauf zur Middle East Rallye Championship, war bisher eine Angelegenheit der Einheimischen. Zum ersten Mal seit Bestehen der Veranstaltung sind heuer jedoch drei deutsche Teams mit dabei.

Jutta Beisiegel pilotiert mit ihrer neuen Co-Pilotin Ute Haase einen Ford Sierra 4x4 Gr. N, welcher bei Noakowski/Müller Motorsport vorbereitet wurde. Noakowski/Müller selber treten ebenfalls mit einem Sierra, allerdings im A-Trim, an. Der Dritte im Bunde ist Michael Kronenberg mit dem erfahrenen Rallyemechaniker Peter Hackmann als Co.

Sollten die drei Paare bei dieser Wüstenrallye ohne grössere Blessuren durchkommen, so wollen sie in sechs Wochen bei der Dubai-Rallye ebenfalls antreten.

European force gathering for Oman Rally
 From a Correspondent
 MUSCAT: With the countdown underway for the Oman International Rally, European drivers are mounting one of the strongest challenges seen for points in the 1993 Middle East Rally Championship.

The Oman Rally is the penultimate round and takes place on October 28-29.

In what promises to be a classic battle, the well-travelled Polish driver, Pawel Noakowski, will compete in a Group A Ford Sierra Cosworth 4x4, Germany's Jutta Beisiegel and Michael Kronenberg drive a Group N Ford and Opel respectively while the British contingent is spearheaded by Tom Coffield (Citroen), Simon Nutter (Peugeot), Ernie Graham (Peugeot) and Ken Maxted (Vauxhall).

Italy is represented by the Group N Lancia Delta Integrales of Cesare Cirauco and Riso Silvano, while a trio of cars are expected from Slovakia.

Aly al Harthy, the Chairman of the Organising Committee said: "The Oman Rally will be a crucial event in deciding the outcome of this year's championship. With the Middle Eastern series being fought out over just five rounds this season and the points wide open, the Europeans stand a very good chance of coming away with Middle East Championship points."

Gaumeisterschaften
 Rallyesport

Zwischenstand nach eingereichten Ergebnissen bis zum 15. 6. 1993

Platz	Name	Ortsclub	Fahrzeug	Läufe	Punkte
1.	Horst Müller	MAC Mettmann	Opel Kadett	5	26,14
	Pawel Noakowski	RTC Düsseldorf	Opel Kadett	5	26,14
3.	Jörg Ramme	*	Ford Escort	3	24,99
	Stefan Schlesack	*	Ford Escort	3	24,99
5.	Thomas Dienberg	Scuderia Hamminkeln	VW Polo	3	21,83
	Manfred Malberg	BTC Ratingen	VW Polo	3	21,83
7.	Udo Kogel	MSC Höfen	Ford Fiesta	4	21,76
	Jürgen Seidel	MSC Höfen	Ford Fiesta	4	21,76
9.	Axel Speck	MAC Mettmann	Peugeot 205	3	18,94
	Claudia Gruene	MAC Mettmann	Peugeot 205	3	18,94
11.	Juergen Neumann	RF Hasselt	Opel Kadett	3	18,21
	Hans Hohl	RF Hasselt	Opel Kadett	3	18,21
13.	Hermann Dickes	MSC Ranzel	Peugeot 205	2	15,71
14.	Dirk Meyendorf	*	VW Golf	2	15,28
15.	H. Dieter Jäkel	RG Oberberg	Opel Manta	2	14,79
	Gabi Lind	RG Oberberg	Opel Manta	2	14,79
17.	Matthias Schnitzler	*	VW Golf	2	14,45
	Rolf Spangenberg	*	VW Golf	2	14,45
19.	Rolf Kramer	AC Oberhausen	VW Golf	2	11,25
	Jürgen Uferkamp	BTC Ratingen	VW Golf	2	11,25

Bewerber mit weniger als 10 Punkten sind in der Tabelle nicht aufgeführt.

Fleiß führt zur Tabellenspitze

Schon fünf Ergebnisse auf dem Konto von Pawel Noakowski und Horst Müller – das bedeutet zum jetzigen Zeitpunkt die Tabellenspitze. Mit 26,14 Punkten werden sich die beiden aber dort nicht lange halten können. Nach einem weiteren Gruppensieg bei einem deutschen Meisterschaftslauf unterstreichen Stefan Schlesack und Jörg Ramme ihre diesjährige Favoritenrolle. Wer in diesem Jahr in der Gaumeisterschaft ganz vorne „fahren“ will, muß schon Klassensiege erreichen – fast ist man geneigt zu sagen, mindestens sechs Klassensiege sind notwendig!

Titelverteidiger Rolf Kramer und Jürgen Uferkamp kommen nicht so recht in Schwung. Die ersten Ergebnisse geben keinen Anlaß zur Begeisterung.

MOTORSPORT aktuell
 3. November 1993

RALLYE-NEWS

■ OMAN-RALLYE

Sieger der Oman-Rallye, die über harte Schotterpisten durch das Hajargebirge der arabischen Halbinsel am Persischen Golf führte, wurde die Toyota-Paarung Michel Saieh/Hassan Bin Shahdoor. Von 27 startenden Teams kamen nur acht ins Ziel, darunter auf Rang 6 die deutsche Damenpaarung Jutta Beisiegel/Ute Haase. Die beiden anderen deutschen Teams Kronenberg/Hackmann und Noakowski/Müller schieden beide mit technischen Defekten aus.

Pawel Noakowski ging mit Mechaniker Peter Hackmann als Copilot an Start

METTMANN. Zwei Mettmanner Teams gingen bei der 11. Internationalen ADAC-Rallye an den Start und erzielten gute Plazierungen. Pech hatte Pawel Noakowski: Sowohl sein ständiger Beifahrer, Horst Müller, als auch Reserve-Beifahrerin Carola Gräfer mußten absagen. Um keine Punkte für die „Euro Rallye Trophee“ zu verlieren, zu der die ADAC-Rallye zählt, entschied sich Noakowski,

trotzdem zu starten, mit seinem Mechaniker Peter Hackmann als Copilot. Die beiden erzielten Platz acht in ihrer Klasse „N 3“ — ungeachtet der fehlenden Vorbereitung und einer zweiminütigen Zwangspause in einem Graben. Nur 13 Sekunden nach diesem Team kam der zweite Wagen aus Mettmann ins Ziel: Bernd Hackmann und Peter Buys gelangten damit auf Platz neun. B.B.

schaufenster für Mettmann Nr. 30/28. Juli 1993

Mettmanner Teams bei der 11. Int. ADAC Rallye Deutschland 1993

Anfang Juli fand die wichtigste motorsportliche Rallye - Veranstaltung des Jahres 1993 in Deutschland statt, - die "Int. ADAC Rallye Deutschland" - . Diese anspruchsvolle Veranstaltung zählt zu der "Rallye Europameisterschaft", de "Deutschen Rallye Meisterschaft", und zur "Euro Rallye Trophee".

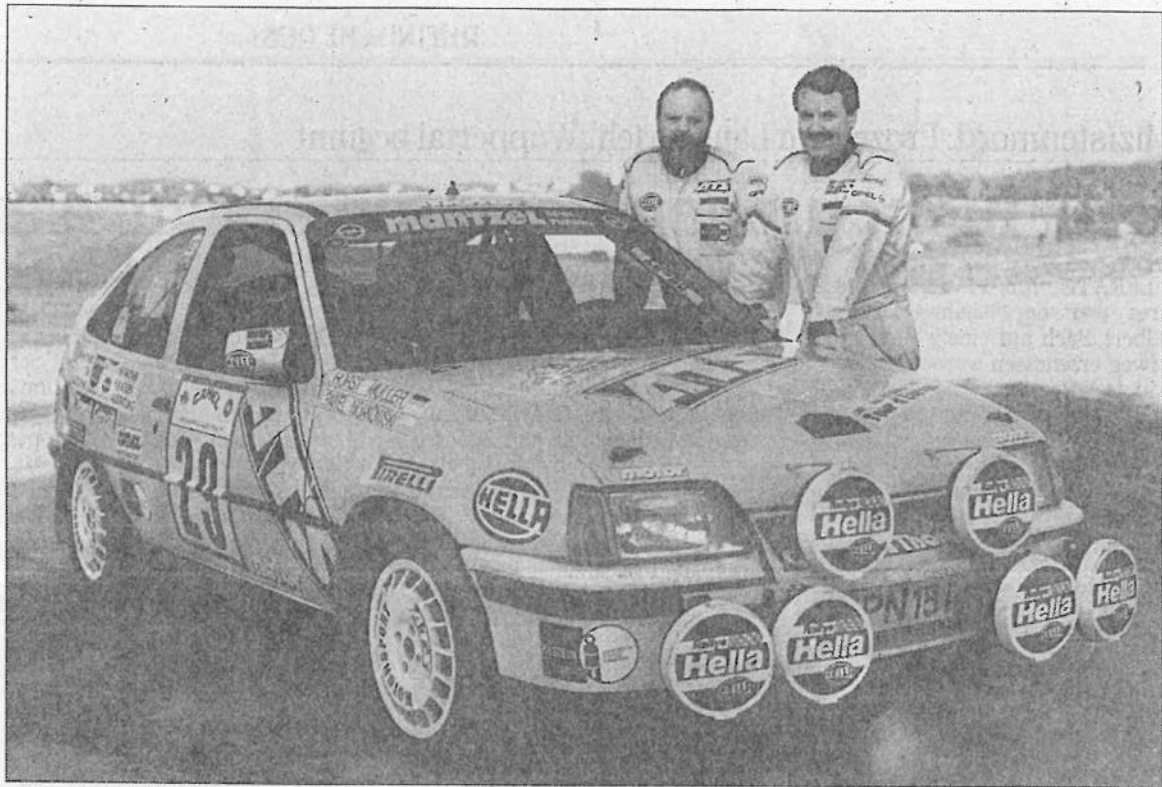
Schon durch diese vielen Prädikate waren folgende Teilnehmer am Start: der amtierende Europameister Erwin Weber mit seinem Beifahrer Manfred Hiemer, die letztjährige Gewinnerin der Gruppe N Isolde Holderried, amtierender Deutscher Rallyemeister, Dieter Depping, der "kleine" Weltmeister Gregoire de Mevius, der vielfache belgische Meister Patrick Snijers und viele andere bekannte Fahrer.

Auch die Teilnehmer der Euro Rallye "Trophee" waren zahlreich erschienen. Bei wechselhaftem Wetter wurde mit viel Elan in der typischen Mosellandschaft um die Punkte gekämpft. Bereits im Vorfeld zu dieser Veranstaltung hatte der Mettmanner Pawel Noakowski Probleme mit seiner Teilnahme. Sein ständiger Beifahrer Horst Müller konnte aus per-

sönlichen Gründen nicht an dieser Veranstaltung teilnehmen. Planmäßig sollte Carola Gräfer, Pawel Noakowski für die "Int. ADAC Rallye Deutschland" zur Verfügung stehen. Am Vortag zu dieser Veranstaltung stellte sich jedoch heraus, daß auch sie aus beruflichen Gründen nicht teilnehmen konnte. So mußte Pawel Noakowski mit seinem für diese Veranstaltung geplanten Mechaniker Peter Hackmann an den Start gehen, um keine Punkte für die Euro Rallye Trophee zu verlieren. Trotz der unter diesen Umständen fehlenden Vorbereitung meisterte das Team die Aufgabe bravurös und erreichten das Ziel in Adenau als 8. i n der Klasse N3, trotz 2 minütigem Aufenthalt in einem Graben.

Auch das 2. Mettmanner Team Bernd Hackman / Peter Buys führen gute Zeiten, mußten sich allerdings in der Endphase mit einem 9. Platz in der Klasse und nur mit 13 Sekunden Abstand zu dem Team Noakowski / Hackmann geschlagen geben.

Die Entscheidung der Euro - Rallye - Trophee fällt im September bei der int. Wisla Rallye in Polen.



Großer Erfolg für Mettmanner Rallye-Teams

Alle Anwärter für das Siegtreppchen der Euro-Rallye-Trophée 1993 waren bei der 41. Wisla-Rallye in Polen am Start. Darunter befanden sich auch die beiden Mettmanner Teams Pawel Noakowski/Horst Müller (Foto) mit ihrem Opel Kadett

GSI und Bernd Hackmann mit seinem polnischen Beifahrer M. Knapik auf Opel Astra GSI. Trotz zweier platter Reifen und einem beschädigten Gartenzaun konnte das Team Noakowski/Müller einen 3. Platz in ihrer Klasse und

somit auch einen 3. Platz bei der Euro-Rallye-Trophée erringen. Sie schafften also den „Sprung auf das Siegerpodest“. Das 2. Mettmanner Team Hackmann/Knapik wurde 4. in der Klasse und 5. der Euro-Rallye-Trophée.

Mettmanner Rallye - Team fuhr aufs Treppchen

Super-Tip 43. Woche
Samstag, 30. Oktober 1993

Alle Anwärter für das Siegtreppchen der Euro-Rallye-Trophée 1993 waren bei der 41. Wisla-Rallye in Polen am Start. Darunter auch wieder die beiden Mettmanner Teams Pawel Noakowski/Horst Müller mit ihrem Opel Kadett GSI und Bernd Hackmann mit seinem für diese Veranstaltung erfahrenen polnischen Beifahrer M. Knapik auf Opel Astra GSI.

Der Kampf um Sekunden begann am Freitag bei hochsommerlichen Temperaturen. Die Streckenführung war, wie jedes Jahr bei dieser Veranstaltung, sehr anspruchsvoll und alle Teams kamen auf ihre Kosten. Bei den serpentinartigen Pässen, welche dem Team Noakowski/Müller besonders liegen, strahlte am Samstag nicht nur die Sonne, sondern auch die zahlreich erschienenen Zuschauer.

Trotz zweier platter Reifen und einem 3. Platz in ihrer Klasse und somit auch einen 3. Platz bei der diesjährigen Euro-Rallye-Trophée erringen. Sie schafften also

den „Sprung auf das Siegerpodest“. Das 2. Mettmanner Team mit Hackmann/Knapik wurde 4. in der Klasse und 5. der Euro-Rallye-Trophée.





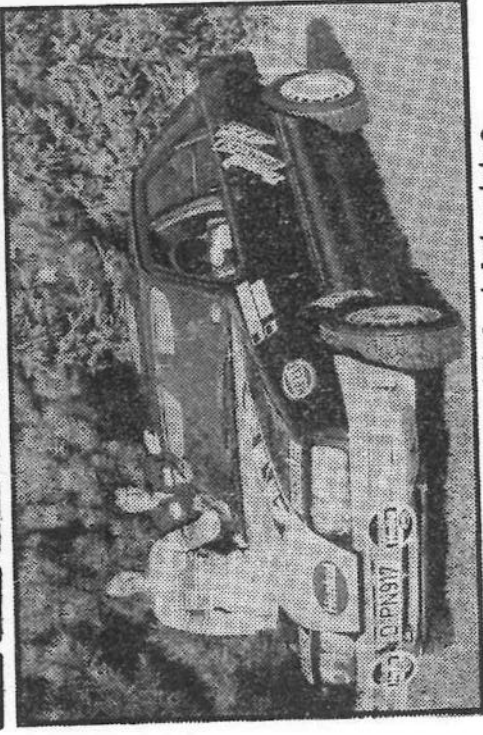
٣٣ مسابقتي رالي عمان الدولي للسيارات

بمشاركة ٣٢ متسابقا ينطلق يوم غد الخميس سباق عمان الدولي الرابع عشر والذي يأتي ضمن الجولة قبل الأخيرة لجولة الشرق الأوسط للرايات ويعد ناصر العطيبي من قطر أبرز المشاركين بالإضافة إلى ميشيل صالح اللبناني والمقيم بدولة الامارات العربية المتحدة بالإضافة إلى الشيخ فهد آل ثاني من قطر وهناك محمد

الحسيني وابراهيم الحنود من الكويت والشيخ حمد آل ثاني من قطر ومحمد المالكي من المملكة العربية السعودية وعبدالله باخشيب نجم رايات مارلبورو وهو من المملكة العربية السعودية .
اما نجوم رايات بالسلطنة فابراهيم عبدالرحمن الكعبي ومنصور البلوشي ورجل الأعمال المعروف دارميش كمجي .

بالإضافة إلى نجوم هذه الرياضة من ايطاليا والمانيا والمملكة المتحدة وهي المرة الأولى التي يشارك في هذا الرالي نجوم عالميون معروفون .

وتعد برناو ماريا الوجه النسائي المتميز والتي ستشارك ضمن فريق الماني مكون من ثلاث سيارات لمناسبة على احد المراكز المتقدمة وقد عبرت ماريا لـ «الوطن» عن سعادتها للاشتراك كوجه نسائي الماني



● ماريا وساعدها مستعدتان لانطلاق الرالي
ويبسى الى تحقيق انجاز افضل مما حققه منتخب بالاريا لكرة القدم الذي شارك في دورة الصداقة الدولية .
استعدادا للبطولة .

الكمالي مستعد لرالي عمان

تحت رعاية شركة النفط البريطانية للشرق الأوسط دبي بي، سوف يشارك سائق الرايات الشهير عبدالرحمن الكعبي . في سباق رالي عمان الدولي الرابع عشر لعام ٩٣ الذي سيقام يومي الخميس ٢٨ والجمعة ٢٩ أكتوبر الحالي .

وسوف يخوض عبدالرحمن غملا السباق مع مساعده احمد صومار في سيارة تويوتا سيلিকা جي تي ٤ في الفئة الأولى .



مؤتمر صحفي لرالي الشرق الأوسط

تعقد اللجنة المنظمة لسباق رالي عمان الدولي الرابع عشر مساء اليوم مؤتمرا صحفيا يحضره المتسابقون في الرالي . سيتم خلال المؤتمر توضيح مسافات الرالي والمناطق التي سيخوض فيها المتسابقون تناقشهم .
الجدير بالذكر ان رالي عمان الدولي يدخل ضمن الرحلة قبل الأخيرة لرالي الشرق الأوسط والذي يبدأ غدا الخميس .



● الكعبي في إحدى محطات بي . بي

New team aims for debut finish in Oman

MUSCAT — Aiming to make an immediate impact on its Middle East Championship debut this week, the Gulf Oil Team Ford is avoiding any thoughts of a win-at-all-costs approach to the Oman International Rally.

Following the withdrawal of defending champion, Tony Georgiou, the pre-event favourite, the 700 km penultimate round of the regional series has been thrown wide open. But Richie Holfeld and his Welsh co-driver Ednyfed Morgan, have a Gulf Oil team brief eradicating the temptation to drive flat out across the 22 special stage event starting on Thursday.

"I must finish this rally at all costs," said Holfeld. "My team brief is to start sensibly and not be tempted into becoming involved in a battle with Michel Saleh's Toyota and Nasser Khalifa al Attiyah's Mitsubishi.

"I've got to put as many competitive miles on the car as possible. It's really going to be a test session for the team, a sort of dress rehearsal for our 1994 programme. There'll be no silly risks, just a sensible drive and obviously we would like a top three position."

Taking his place in an international line-up of 35 cars from 11 nations, he believes the early stages of the first leg will be a decisive factor, as the Qatari duo of Nasser Khalifa al Attiyah and Sheikh Hamad al Thani, the joint championship leaders, aim to take an advantage into the final round in Dubai in December.

The danger man could be Saleh, who was in particularly impressive form over the latter stages of the previous round in Lebanon, five fastest times out of the last six stages confirming that he will be a serious threat in Oman.

Starting as outsiders for the two-day desert tussle will be the West German, Jutta Besiegel, in his Ford Sierra Cosworth and the well-travelled Polish driver Pawel Noakowski in a similar car. Neither driver has experience in the Gulf region, but they have achieved moderate success in Europe and may pose a threat.

"It's going to be quite an open rally," said Holfeld. "In the past the Middle East Championship has been dominated by one or two drivers, year in, year out, but times are changing and any one of a number of individuals can still win the regional title. Our plan is to win it in 1994, but we'll be using this rally for experience in a bid to get competitive mileage under our belts."

Meanwhile, the First Saudi Rally Team is to compete in the Oman International Rally with a heavily revised Chrysler Jeep Cherokee to be driven by Mohammed al-Malki, the kingdom's leading rally driver. - AP

OMAN DAILY OBSERVER, SUNDAY 24 OCTOBER 1993

TIMES



SPORT

Holfeld to start desert campaign in the Sultanate

MUSCAT — Life in the fast lane is set to take on a whole new meaning for Irishman Richie Holfeld.

After countless miles of high-speed action along the forest tracks of Britain, he's set to begin a scorching three-year desert campaign with a new force in Middle East rallying sport.

Holfeld, leading the Gulf Oil Team Ford on its debut in the Oman International Rally, predicts a closely-fought contest between himself, Qatar Rally winner Nasser Khalifa al Attiyah and Michel Saleh, when the event gets under way from the Seeb Novotel headquarters on Thursday.

"I've studied the entry list thoroughly and now that last year's winner, Tony Georgiou, isn't competing, I think that it'll be a three-way tussle for outright victory," said Holfeld, who drove in the Middle East last season for the first time. "It'll be close and very exciting, but I reckon that Al Attiyah and Saleh will be the ones to watch. I'm going to be driving the new car for the first time in proper competition, so I'll not be going entirely for the win.

"I'll be monitoring the opposition with interest, but remembering that I've got to put as many competitive miles on the car and knowing that we must finish this rally."

Al Attiyah heads a four-car line-up from Qatar, which includes his cousin Nasser Saleh, and the Jordan winner and joint championship leader Hamad al Thani. But Holfeld predicts that

RALLYING

Nasser Khalifa's Mitsubishi will be on the pace from the outset.

"The Mitsubishi is a very reliable car and Nasser has useful experience in the desert," said Holfeld. "Michel Saleh is also a very quick driver and he has a Group A Toyota with an excellent support team, so I'll be keeping my wits about me and driving as fast as possible without risking the car."

Holfeld's Ford Escort RS Cosworth has been meticulously prepared in Britain and will now be maintained from the team's fully-equipped workshops in Dubai. The machine has been based on the tried-and-tested Ford Sierra that has already taken four victories this season in the world rally championship.

The car has undergone comprehensive testing in desert conditions and Holfeld is confident that it will be set up correctly for the terrain.

The event is split into 22 special stages and the Ford will have to stand up to two punishing days, being pushed at high speed across rocky outcrops, soft sand and bumpy bedrock, often at speeds in excess of 200 kph.

Gulf Oil Team Ford will be served by a full-time doctor. His job is to advise Holfeld and co-driver Ednyfed Morgan on special dietary requirements, and monitor dehydration and energy levels in the intense heat, which can lead to exhaustion.

RALLYING

Qatari pair chasing big finish

by a Correspondent

DUBAI: With the presence of a strong European force underlining the international flavour of next week's Oman Rally, the penultimate round of this year's FISA Middle East Championship could have a decisive bearing on Qatar's chances of claiming the regional crown for the time in eight years.

Currently sharing the lead in the series, Nasser Khalifa al Attiyah and Sheikh Hamad al Thani need solid finishes in the Sultanate to boost hopes of giving their country its first Middle East triumph since Saeed al Hajri's second successive title in 1985.

Al Attiyah's Group A Toyota Celica GT-4, a winner in his home event, and Sheikh Hamad's Group N Mitsubishi Galant VR-4, victorious in Jordan, were both among the casualties in the previous round in Lebanon, and must aim to avoid similar failures in Oman with the championship concluding in Dubai in December.

More than 40 competitors are expected in the starting line-up at the Seeb Novotel on Thursday week (October 28), among them Germany's Jutta Beisiegel in a Group N Ford and Michael Kronenberg in an Opel, and a British contingent headed by Tom Cofield (Citroen), Simon Nutter (Peugeot), Ernie Graham (Peugeot) and Ken Maxted (Vauxhall).

Carrying the Italian flag are the Group N Lancia Delta Integrales of Cesare Giraudo and Risso Silvano, while Slovakia is expected

to send a trio of challengers onto the gravel trails cutting through the mountains of Oman.

Despite the presence of a powerful overseas entry, last year's winner, Muscat-based Tony Georgiou, is likely to start the event as the favourite in his Group A Mitsubishi Galant VR-4. Oman's Abdulla al Kamali, meanwhile, enters a Group A Toyota and the well-travelled Pole, Pawel Noakowski, takes his trusty Opel Kadett GSi into action.

The Group N production car category is likely to be hotly-contested with a host of Jordanian drivers teamed up against the Subaru RX Turbo of last year's winner Ron Oakley and Saudi Arabia's Abdullah Bakhshab in Toyota Celica GT4.

In a 700 km route containing 22 special stages, the 1993 Oman International Rally gets under way from the Seeb Novotel at 8.30 am on Thursday week, with legs each containing two loops leading to the finish the following afternoon.

Leading Middle East Championship positions: 1. H. Al Thani (Q) N.K. Al Attiya (Q), A. Oreille (F) 20pts; 4. M.A. Assad (SYR), K. Grundel (S), J. Ragnotti (F); 15pts; 7. N.S. Al Attiyah (Q), A. Farrah (HKJ), S. Slim (RL) 12pts; 10. J. Olav Ohlsson (S), A. Davido (SU), E. Antypas (RL) 10 pts; 13. M. Komok (HKJ), K. Skidmore (GB), Tchine (MC) 8pts; 16. A Bakhshab (KSA), A. Tsouloftos (CY), M. Saleh (UAE) 6pts.

Countdown begins for Oman Rally

Muscat

With the countdown underway for the Oman International Rally, European drivers are mounting one of the strongest challenges seen for points in the 1993 Middle East Rally Championship.

The Oman Rally is the penultimate round and takes place on October 28-29.

In what promises to be a classic battle, the well-travelled Polish driver, Pawel Noakowski, will compete in a Group A Ford Sierra Csoworth 4x4, Germany's Jutta Beisiegel and Michael Kronenberg drive a Group N Ford and Opel respectively, while the British contingent is spearheaded by Tom Cofield (Citroen), Simon Nutter (Peugeot), Ernie Graham (Peugeot) and Ken Maxted (Vauxhall).

Italy is represented by the Group N Lancia Delta Integrales of Cesare Giraudo and Risso Silvano, while a trio of cars are expected from Slovakia.

Aly Al Harthy, the Chairman of the Organising Committee said: "The Oman Rally will be a crucial event in deciding the outcome of this year's championship.

"With the Middle Eastern series being fought out over just five rounds this season and the points wide open, the Europeans stand a very good chance of coming away with Middle East Championship points.

"It is probably one of the closest run championships for several years with no one team dominating. We had different winners in Qatar, Jordan and Lebanon. But the Europeans will have a determined fight on their hands from the Middle East contingent, with eight drivers coming from Jordan and others from the UAE, Lebanon, Saudi Arabia, Kuwait and Qatar."

The current Middle East group N champion, Ron Oakeley, drives his trusty Subaru RX Turbo, 1992 Oman winner and local pre-event favourite, Tony Georgiou, drives a Group A Mitsubishi Galant VR-4 and the young Saudi driver, Abdullah Bakhshab, continues his bid for the Group N title in his Marlboro-supported Toyota Celica.

"We have a very encouraging multi-national entry for the Oman Rally," said Al Harthy.

"This looks set to be one of our best rallies to date, with over 40 cars entered so far."

The event is based at the Seeb Novotel, with 22 special stages included in a route of approximately 700 kms.

Plaudits for Oman rally

COMPETITORS have paid tribute to the work done by rally organising committee chairman Ali Abdullah al Harthy and to the compact, easily serviceable route of the Oman International Rally.

Qatari co-driver Mubarak al Hajri, who will partner favourite Nasser Khalifa al Attiyah in a Toyota Celica, said the large number of entries was a reflection on the promotion work done by Al Harthy during his visits to rallies on the Middle East circuit.

Al Hajri said he was impressed by the support of villagers on the fast, well organised rally route. "They love the rally. They keep us going every year. In some countries, people throw rocks but they are very nice people in Oman."

GERMANS Jutta Beisiegel and Ute Haase form the only all-female team in the rally. Beisiegel, 31, a bank clerk from Kaiserslautern, and Haase, 33, a civil servant from Mettmann, team up in a Ford Sierra 4x4 for their Middle East debut.

They are looking for sponsors in a bid to mount a full Middle East Championship campaign next year.

Oman's Wali Aziz al Oufy will be teaming up with another

RALLY NOTEBOOK By Peter Jenkins

female newcomer — Caragh Salisbury who will be reporting her first rally experiences for the *Times of Oman*. "I'm looking forward to the challenge," says Salisbury.

ONE man who might be expected to take an immaculate line during the rally is 49-year-old German Michael Kronenburg. For Kronenburg is a driving instructor from Duesseldorf.

"My love is rallying and racing," said Kronenburg who has been involved in motorsport since he was 17 and regularly competes in the Monte Carlo Rally.

Kronenburg, who will be partnered in an Opel Kadett GSI by mechanic Peter Hackmann, is one of three German crews. "We are all friends" — in the rally. Kronenburg, whose target this weekend will be the Group N Two Litre Cup, aims to compete in the full Middle East Championship circuit next year.

BRITON Jon Ashwell will probably be competing in his last rally in Oman when he sets off in

the International today in his faithful 11-year-old "Suzy".

"I will be leaving Oman in January," said computer engineer Ashwell who teams up with Denise Roufignac in the Suzuki Jeep for his fifth international during a six-year stay in the Sultanate.

Ashwell's departure will follow that of his former co-driver, intrepid Frenchwoman Monique van Tilborg who left Oman earlier this month despite a typically dogged battle to stay on for the big event.

THIS year's Middle East Championship was due to be six rounds but the second round in Kuwait was washed out. The opening round in Qatar was reduced to one day because of adverse weather. Other rounds are in Jordan, Lebanon, Oman and Dubai.

In the three previous rounds in Qatar, Jordan and Lebanon, no driver has picked up points in more than one round. Three drivers — Nasser Khalifa al Attiyah of Qatar, his compatriot Shaikh Hamad al Thani and France's Alain Oreille — currently tie for championship lead with 20 points each.

OMAN DAILY OBSERVER

28.10.1993

TIMES OF OMAN
Oman
October 25, 1993

New team aims for debut finish in Oman

MUSCAT — Aiming to make an immediate impact on its Middle East Championship debut this week, the Gulf Oil Team Ford is avoiding any thoughts of a win-at-all-costs approach to the Oman International Rally.

Following the withdrawal of defending champion, Tony Georgiou, the pre-event favourite, the 700 km penultimate round of the regional series has been thrown wide open. But Richie Holfeld and his Welsh co-driver Ednyfed Morgan, have a Gulf Oil team brief eradicating the temptation to drive flat out across the 22 special stage event starting on Thursday.

"I must finish this rally at all costs," said Holfeld. "My team brief is to start sensibly and not be tempted into becoming involved in a battle with Michel Saleh's Toyota and Nasser Khalifa al Attiyah's Mitsubishi.

"I've got to put as many competitive miles on the car as possible. It's really going to be a test session for the team, a sort of dress rehearsal for our 1994 programme. There'll be no silly risks, just a sensible drive and obviously we would like a top three position."

Taking his place in an international line-up of 35 cars from 11 nations, he believes the early stages of the first leg will be a decisive factor, as the Qatari duo of Nasser Khalifa al Attiyah and Sheikh Hamad al Thani, the joint championship leaders, aim to take an advantage into the final round in Dubai in December.

The danger man could be Saleh, who was in particularly impressive form over the latter stages of the previous round in Lebanon, five fastest times out of the last six stages confirming that he will be a serious threat in Oman.

Starting as outsiders for the two-day desert tussle will be the West German, Jutta Besiegel, in his Ford Sierra Cosworth and the well-travelled Polish driver Pawel Noakowski in a similar car. Neither driver has experience in the Gulf region, but they have achieved moderate success in Europe and may pose a threat.

"It's going to be quite an open rally," said Holfeld. "In the past the Middle East Championship has been dominated by one or two drivers, year in, year out, but times are changing and any one of a number of individuals can still win the regional title. Our plan is to win it in 1994, but we'll be using this rally for experience in a bid to get competitive mileage under our belts."

Meanwhile, the First Saudi Rally Team is to compete in the Oman International Rally with a heavily revised Chrysler Jeep Cherokee to be driven by Mohammed al-Malki, the kingdom's leading rally driver. - AP

Teams' line-up for Oman International

MUSCAT — Some 32 drivers are poised to compete in the 676-km Oman International Rally on Thursday and Friday, according to the organisers, the Oman Automobile Club.

With top Middle East and European teams taking part over the rally's 22 special stages, totalling 373kms, a classic battle is in prospect close to the Capital Area.

The rally is the fourth and penultimate round of the Middle East Championship. The final round will be in Dubai in December while earlier rounds were in Qatar, Jordan and Lebanon.

- 1, Nasser Khalifa al Attiyah-Mubarak al Hajri (Toyota) Qatar
 - 2, Michel Saleh-Hassan bin Shahdoor (Toyota Celica GT4) UAE
 - 3, Shk Fahad al Thani-Tom Steele (Mitsubishi Galant) Qatar
 - 4, Richie Holfeld-Ednyfed Morgan (Ford Escort RS) Britain
 - 5, Pawel Noakowski-Horst Muller (Ford Sierra) Germany
 - 6, Amjad Farrah-Feisal al Sadun (Toyota Corolla) Jordan
 - 7, Abdulrehman al Kamali-Ahmed Abdullah Soomar (Toyota Celica) Oman
 - 8, Muhammad al Husaini-Ibrahim al Shehhi (Mazda 323) Kuwait
 - 9, Ibrahim al Muawad-Basil al Kuhail (Toyota Corolla) Kuwait
 - 10, Milan Mazanec-Milan Pechek (Skoda) CRS
 - 11, Nasser Saleh al Attiyah-Abdulla al Marri (Mazda) Qatar
 - 12, Shk Hamad al Thani-TBA (Mitsubishi Galant) Qatar
 - 13, Ron Oakeley-Julie Oakeley (Subaru RX Turbo) UAE
 - 14, Tom Coffield-TBA (Citroen BX Turbo) Britain
 - 15, Abdullah Bakhashab-Bobby Willis (Toyota Celica GT4) UAE
 - 16, Simon Nutter-Chris Stables (Peugeot 205) Britain
 - 17, Ernie Graham-Karen Graham (Peugeot 309 GTi) Oman
 - 18, Kevin Maxted-Nick Starkey (Astra GT E) Britain
 - 19, Michael Kronenberg-Peter Hackmann (Opel Kadett GSi) Germany
 - 20, Jutta Beisiegel-Ute Haase (Ford Sierra 4x4) Germany
 - 21, Cesare Geraudo-Marisa Bruno (Lancia Delta) Italy
 - 22, Silvano Risso-Carlo Marcisio (Lancia Delta) Italy
 - 23, Pavel Hartl-Pavel Svetlik (Lancia Delta) CRS
 - 24, Ammar Hijazi-Abdelkader Abaza (VW Golf G60) Jordan
 - 25, Mansour al Balushi-Yousef al Zedjali (Range Rover PU) Oman
 - 26, Mohammed al Malki-George Saryan (Jeep Cherokee) Saudi Arabia
 - 27, John Martin-TBA (Mitsubishi Pajero) UAE
 - 28, George Aletraris-Hamoud al Jabri (Range Rover) Oman
 - 29, Dharmesh Khimji-Freddy Printer (Range Rover) Oman
 - 30, Jon Ashwell-Denise Roufignac (Suzuki Jeep) Oman
 - 31, Aiman al Wahebi-Raid al Busaidi (Jeep Cherokee) Oman
 - 32, Wail al Oufy-Khalid al Amry (Range Rover) Oman
- Source: Oman Automobile Club

Middle East Championship drivers' standings: 1=, Nasser Khalifa al Attiyah (Qatar), Shaikh Hamad al Thani (Qatar), Alain Orielle (France) 20pts; 4=, Kalle Grundel, Moudar al Assad (Syria), Jean Ragnotti (France) 15pts; 7=, Nasser Saleh al Attiyah (Qatar), Amjad Farrah (Jordan), Slim Slim (Lebanon) 12 pts; 10=, Jan Olov Ohlson, Andreas Tsouloftas (Cyprus), E. Antype (Lebanon) 10pts. □ Source: Oman Automobile Club

Nr. 10 Dezember 1993

**sport
report**



Drei Nordrheiner in der Wüste

Ein defekter Kühler am Ford Sierra 4x4 war der Grund für den Ausfall (nach WP 5) der Nordrheiner Pawel Noakowski/Horst Müller bei der Oman Rallye, Lauf-zum Middle East Rally Championship. Michael Kronenberg/Peter Hackmann mußten bereits im Anschluß an WP 1 die Segel streichen. Bei der (mißglückten) Landung nach einer Sprungkuppe wurde die Ölwanne des Kadett GSi 16V beschädigt. Mehr Glück hatten Jutta Beisiegel/Ute Haase. Sie beendeten die 700-km-Hatz über die materialmordenden Schotterpisten im Hajargebirge als Sechste. Von 27 gestarteten Cracks erreichten lediglich acht das Ziel. Sieger wurden Michel Saleh/Hassan Bin Shahdoor (Toyota).

Euro Rallye Trophée

**R. Veit klarer Sieger -
Noakowski Dritter**

Das Finale der Euro Rallye Trophée '93 fand bei der Wisla Rallye in Polen statt. Gesamtsieger des vorletzten Laufs zur Polnischen Meisterschaft wurden Herba/Skorupa auf einem Gruppe N Nissan Sunny GTi-R. Sie profitierten von dem Ausfall der führenden Gieruszczak/Skrobot (Toyota Celica GT 4WD). Nach Problemen mit dem Turbolader starteten die Marken- und Teamkollegen Przybylski/Gemborys eine starke Aufholjagd, bei der sie vom zwanzigsten auf den vierten Rang vorfuhren und sich somit den vorzeitigen Sieg des nationalen Championships sicherten.

Nicht weniger spannend verlief der Kampf um die letzten ERT-Meisterschaftszähler. Allein in der Klasse N 3 kämpften fünf Teams um die Punkte. Reiland/Fries machten bereits am ersten Tag mächtig Gas, wurden jedoch später vehement durch einen Getriebeschaden gebremst. Veit/Weiß fuhren konstant schnell und konnten sich noch vor Wehrle/Roetsch platzieren.

Noakowski/Müller erreichten trotz zweier Plattfüße und einem abgeräumten Gartenzaun noch den dritten Klassenplatz. Das bedeutete gleichzeitig Rang drei in der Gesamtwertung der ERT. Bernd Hackmann belegte mit seinem polnischen Beifahrer Knapik den vierten Platz in der Klasse, Scherrbacher/Knaup wurden Sechste. In der stark besetzten Klasse N 4 kämpften Wehrle/Roetsch und Wagner/Kruppert um die Punkte. Während die Erstgenannten den sechsten Klassenplatz erzielten, fielen Wagner/Kruppert aus.

Karola Gräfer

Euro Rallye Trophée-Endstand

1.	Reinhardt Veit	Opel Kadett GSi 16V	D	177 Pkt.
2.	Francois Wehrle	Renault 5 GT Turbo	F	138 Pkt.
3.	Pawel Noakowski	Opel Kadett GSi 16V	PL	123 Pkt.
4.	Dieter Reiland	VW Golf GTI 16V	D	118 Pkt.
5.	Bernd Hackmann	Opel Astra GSi 16V	D	109 Pkt.

Mettmanner Rallye - Team Noakowski / Müller beim Wüstenrennen

Super-Tip 3. Woche
Samstag, 23. Januar 1993



Mettmanner Rallyefahrer mit ihrem Fahrzeug beim Start in der Wüste.

Kürzlich flogen Pawel Noakowski und sein Beifahrer Horst Müller nach Dubai, um an der internationalen Dubai-Rallye teilzunehmen. Nach einem 6 1/2 stündigen Flug sahen sie einen beeindruckenden Sonnenaufgang über dem Arabischen Golf. Um 6.30 Uhr arabischer Zeit landeten sie auf dem sehr modern ausgebauten Flughafen in Dubai. Dubai ist das zweitgrößte der insgesamt sieben Emirate, die zusammen die Vereinigten Arabischen Emirate bilden und ist zugleich führendes Wirtschaftszentrum.

Es liegt an der südlichen Küste des Golfes, im süd-östlichen Teil der arabischen Halbinsel. Das Emirat umfaßt eine Gesamtfläche von 3.885 qkm. Dubai hat eine subtropisches, trockenes Klima mit einem Temperaturbereich von ca. +10—+30 Grad C im Winter und bis zu +48 Grad C im Sommer. Die Stadt hat ca. 500.000 Einwohner und die Nationalsprache ist Arabisch. Englisch gilt hier als die allgemein verbreitete Geschäftssprache. Bei der Ankunft des Rallye-Teams herrschte dort „Winter“, ca. +30 Grad C.

Um nach Dubai einreisen zu dürfen, benötigt jeder, abgesehen von den Bürgern der umliegenden Staaten ein Einreisevisum, das über Hotels, Reiseveranstalter, private Sponsoren, oder wie in diesem durch den AL NASR Motor Club beantragt werden kann. Nach Erledigung dieser Formalitäten am Flughafen von Dubai führen sie zum Metropolitan Beach Club, einem Hotel, welches ca. 15 km außerhalb der Stadt am Strand gelegen ist.

Hier ist nun für die nächsten 2 Wochen das Zuhause für die meisten deutschen Rallye-Teilnehmer mit Swimming-Pool, Palmen, Sand, Strand und Blick auf den Arabischen Golf. Unter anderem waren auch noch Team, wie Katrin Krabbe als Beifahrerin von Silka Fritzing und Andreas Graf Praschma mit seinem Mettmanner Beifahrer Michael Kronenberg dort untergebracht.

Am nächsten Morgen fuhren Pawel und Horst mit Katrin Krabbe und Silka Fritzing ins Rallyezentrum, welches sich in dem sehr exklusiven Hyatt Hotel in Dubai-Stadt befand. Dort beantragten die beiden ihren arabischen Führerschein, den jeder Besucher der Emirate erwerben muß.

Sie wurden vom Fahrleiter der Veranstaltung (Hans Peereboom, z.Zt. in Dubai lebender holländischer Staatsbürger) persönlich begrüßt und bekamen von ihm sehr gute Tipps für die kommenden Tage der Rallye. Eine besondere Attraktion im Hyatt-Hotel ist eine Eishalle, die sich in der Mitte von Geschäften innerhalb des Hotel-Traktes befindet. Vom Hotel aus machten die beiden in einem Taxi eine Stadtrundfahrt und begaben sich auf die Suche nach einem geeigneten Auto zum Abfahren der Strecke.

Sie erreichten ihr Ziel sehr schnell und stiegen vom Taxi auf einen Geländewagen um. Nun konnten die anfangen die Strecke zu besichtigen. Als erstes fuhren Pawel und Horst die 4 Wertungsprüfungen im Hatta-Gebirge ab, welche ca. 120 km von Dubai entfernt liegen. Die Rallye-Strecke führt dort über steinige, schwierige Pässe und Geröll-Wadis (ausgetrocknete Flußbetten).

Die gesamte Veranstaltung findet bei Tageslicht statt, da eine Orientierung in der Wüste bei Dunkelheit unmöglich ist. Weiterhin bleibt zu erwähnen, daß der Einbruch der Dunkelheit sehr plötzlich hereintritt. Anschließend besichtigten sie die anderen Rallye-Strecken, die in der Umgebung des Hafengebietes Jeble-Ali liegen.

Diese Prüfungen haben einen ganz anderen Charakter als in Hatta. Dort sieht die Wüste so aus, wie wir sie aus dem Bilderbuch kennen. Rund um einen nichts als feiner Sand, hohe Dünen und freilaufende Kamele. Die Streckenbesichtigung beanspruchte einige Tage, denn der richtige Weg durch die Wüste muß-

te erst einmal gefunden werden.

Am 28.11.1992 holten die Teilnehmer ihre Autos aus dem Zoll, um die in das Opel-Autohaus in Dubai zu überführen. Dank der Unterstützung von Herrn Abdul Hamid Hussain bekamen das Team Noakowski/Müller und Graf Praschma/Kronenberg in dem Autohaus die Möglichkeit ihre Autos und die gesamten Ersatzteile sowie Werkzeug u.s.w. unterzubringen und das Auto dort für die Rallye vorzubereiten.

Mittlerweile waren auch der Service aus Deutschland (Axel Speck und Claudia Grüne) eingetroffen und kümmerten sich um die Einzelheiten, während die Fahrer weiter die Strecke besichtigten. Weiterhin erhielten sie von Opel einen Pick-Up mit einem Opel-Service-Mechaniker für den Zeitraum der Rallye.

Am 01.12.1992 - Tag der Technischen Abnahme fand im Opel-Autohaus eine Pressekonferenz statt. Die Resonanz war sehr groß, da man seit 5 Jahren das 1. Mal wieder Opel-Fahrzeuge am Start hatte. Am kommenden arabischen Wochenende (Donnerstag, den 03.12. - Freitag, den 04.12.1992) wurde die Rallye dann gestartet. Der Start und auch gleichzeitig die 1. Wertungsprüfung fand auf einer sandigen Piste, ca. 1 km vom Hyatt-Hotel entfernt statt. Diese Wertungsprüfung wurde aus einem Helikopter gefilmt und live im Fernsehen übertragen.

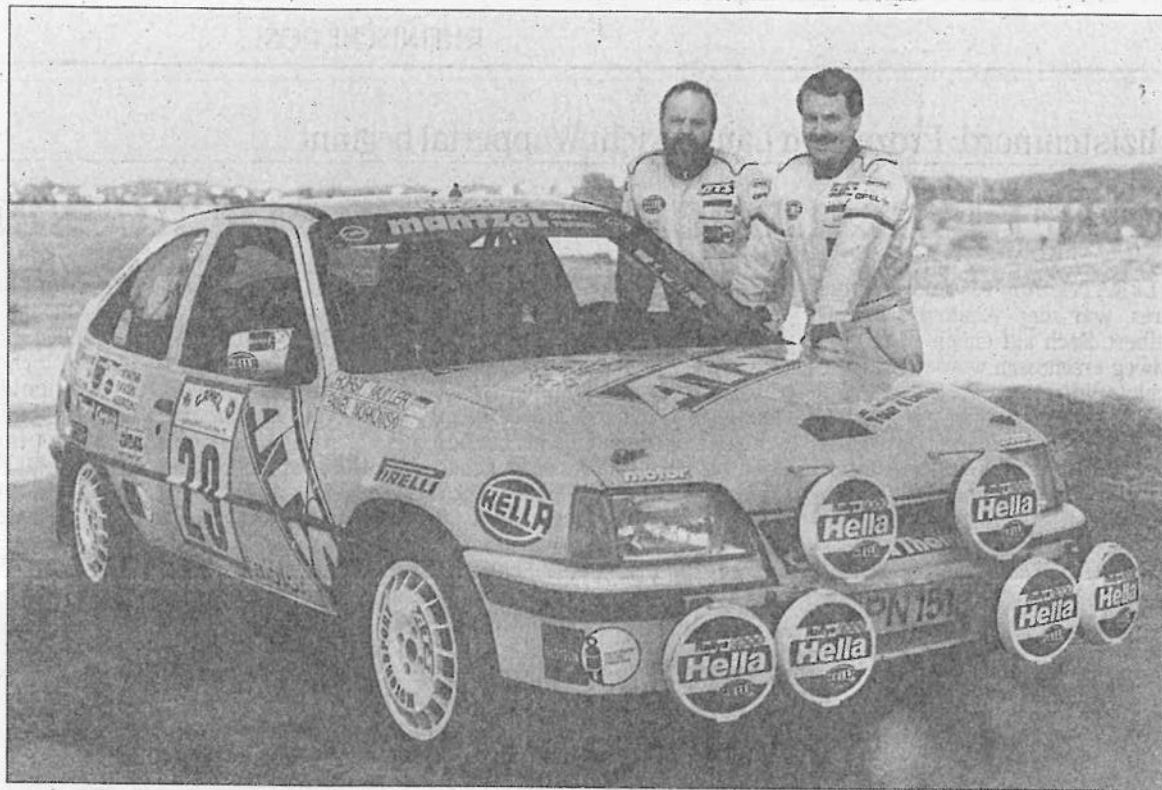
Von dort aus fuhren die Rallye-Fahrzeuge dann nach Hatta in die Steinwüste. Viel Pech hatten schon in der 2. Wertungsprüfung das Team Andreas Graf Praschma und Michael Kronenberg mit ihrem Opel Astra. Die beiden fuhren sich in einer Sanddüne unglücklich fest. Es dauerte 1 Stunde bis die beiden das Auto freigeschaufelt hatten. Die Zeitüberschreitung bedeutete leider für die beiden das Ende der Rallye. Der Mantzel Kadett von Noakowski/Müller, der extra für diesen Einsatz sehr aufwendig und gründlich vor-

bereitet wurde, überstand diese sogenannten Hatta-Prüfungen ohne nennenswerten Schaden, und die Crew meldete sich sehr verstaubt und durchgerüttelt unter den TOP TEN an diesem Abend im Hyatt-Hotel zurück.

Schon zu diesem Zeitpunkt war der Mantzel Kadett das einzige 2-Radgetriebene Auto im gesamten Feld. Die 2. Etappe führte durch die Sandprüfungen im Hafengebiet Jeble Ali. Die Sanddünen waren meterhoch und die Fahrzeuge tauchten regelrecht in den Sand ein. Die Scheibenwischer wurden dazu benötigt, den feinen Sand von der Windschutzscheibe zu wischen. Pawel und Horst kämpften mit dem 2-Rad im Sand wie verrückt. Ein im Sand versteckter Stein zerstörte den Reifen samt Felge.

Das erste Problem ist da. Dabei gehen 20 von den vorhandenen 30 Minuten verloren. Bei den kommenden Prüfungen wurden sie einige Male durch steckengebliebene Fahrzeuge blockiert. Leider stellte sich am Ende heraus, daß die Zeit um 4 Minuten überschritten war und die beiden aus der Wertung waren. Durch den beherzten Einsatz, haben Pawel und Horst trotz des Ausfalls am arabischen Golfs, viele Freunde gefunden. Es liegen ihnen bereits Einladungen zur Qatar-Rallye und Dubai-Rallye 1993 vor.

Den letzten Tag des Aufenthaltes in Dubai verbrachte das Team in dem schönen Beach Hotel. In der Nacht vom 06. auf den 07. Dezember verließen die gemeinsam die Wüste und flogen nach Frankfurt zurück. Aber nicht für immer, denn allen hat dieses Erlebnis so gut gefallen, daß sie dieses gerne mit einem Allradfahrzeuge wiederholen würden.



Großer Erfolg für Mettmanner Rallye-Teams

Alle Anwärter für das Siegereppchen der Euro-Rallye-Trophée 1993 waren bei der 41. Wisla-Rallye in Polen am Start. Darunter befanden sich auch die beiden Mettmanner Teams Pawel Noakowski/Horst Müller (Foto) mit ihrem Opel Kadett

GSI und Bernd Hackmann mit seinem polnischen Beifahrer M. Knapik auf Opel Astra GSI. Trotz zweier platter Reifen und einem beschädigten Gartenzaun konnte das Team Noakowski/Müller einen 3. Platz in ihrer Klasse und

somit auch einen 3. Platz bei der Euro-Rallye-Trophée erringen. Sie schafften also den „Sprung auf das Siegerpodest“. Das 2. Mettmanner Team Hackmann/Knapik wurde 4. in der Klasse und 5. der Euro-Rallye-Trophée.

Mettmanner Rallye - Team fuhr aufs Treppchen

Super-Tip 43. Woche
Samstag, 30. Oktober 1993

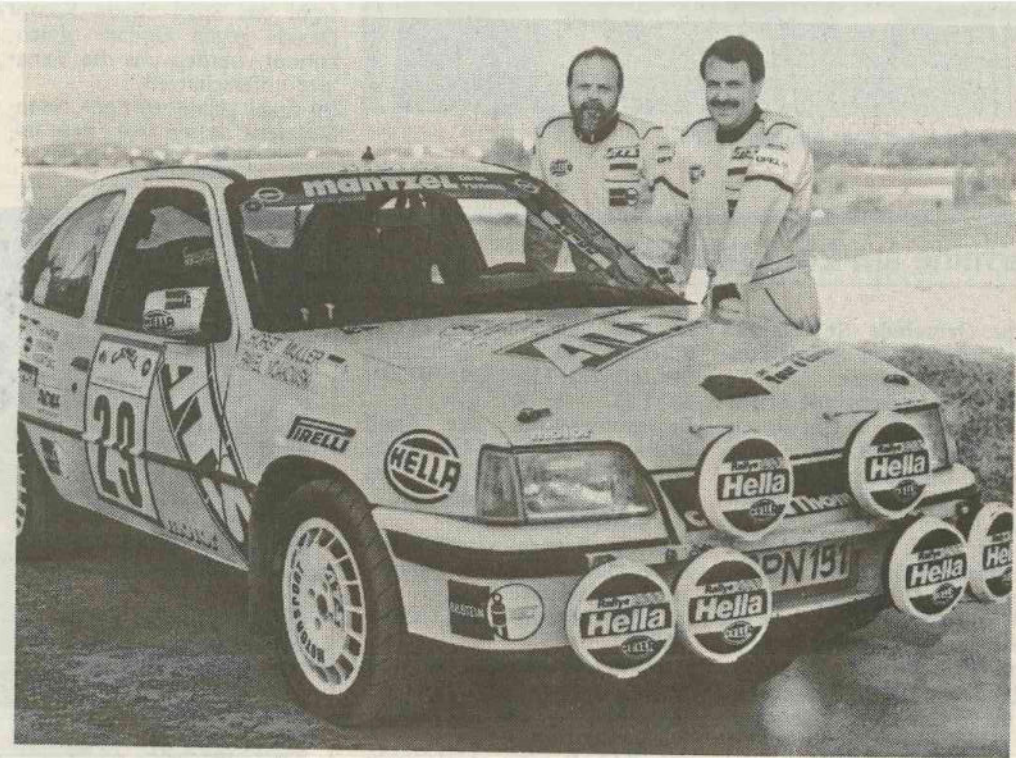
Alle Anwärter für das Siegereppchen der Euro-Rallye-Trophée 1993 waren bei der 41. Wisla-Rallye in Polen am Start. Darunter auch wieder die beiden Mettmanner Teams Pawel Noakowski/Horst Müller mit ihrem Opel Kadett GSI und Bernd Hackmann mit seinem für diese Veranstaltung erfahrenen polnischen Beifahrer M. Knapik auf Opel Astra GSI.

Der Kampf um Sekunden begann am Freitag bei hochsommerlichen Temperaturen. Die Streckenführung war, wie jedes Jahr bei dieser Veranstaltung, sehr anspruchsvoll und alle Teams kamen auf ihre Kosten. Bei den serpentinartigen Pässen, welche dem Team Noakowski/Müller besonders liegen, strahlte am Samstag nicht nur die Sonne, sondern auch die zahlreich erschienenen Zuschauer.

Trotz zweier platter Reifen und einem 3. Platz in ihrer Klasse und somit auch einen 3. Platz bei der diesjährigen Euro-Rallye-Trophée erringen. Sie schafften also

den „Sprung auf das Siegerpodest“. Das 2. Mettmanner Team mit Hackmann/Knapik wurde 4. in der Klasse und 5. der Euro-Rallye-Trophée.





Erfolge für Mettmanner Rallye-Teams

Im Kampf um Sekunden erreichten die beiden Mettmanner Rallye-Teams Noakowski/Müller (Foto) und Hackmann/Knapke bei der Euro-Rallye-Trophée hervorragende dritte und fünfte Plätze in der Gesamtwertung. Bei guten äußere-

ren Bedingungen und der anspruchsvollen Strecke in Polen wurden den zahlreich erschienenen Zuschauern sportliche Höchstleistungen gezeigt. Das Team Noakowski/Müller belegte in ihrer Klasse trotz zweier platter Reifen und eines

demolierten Gartenzaunes den dritten Platz, den sie auch in der Gesamtwertung verteidigten. Das Team Hackmann/Knapke wurde vierter in ihrer Klasse und konnte somit einen fünften Platz in der Gesamtwertung erreichen.





Besucherbe-
die Vermark-
talhalle soll,
m Aufgaben-

örtlichen Rei-
Mettmanner
eine Aktivitä-
e in Velbert
ist daran ge-
eschäftsführer
zusetzen. Der
verein soll sich
den Verkauf von
anzieren. Im
t bislang nur
eine. cz

Noakowski/Müller

8. Platz bei Dubai-Rallye

METTMANN. Die heimischen Rallyefahrer Noakowski/Müller setzen ihren Erfolg bei der Middle-East-Meisterschaft mit einem 8. Gesamtrang bei der Internationalen Dubai-Rallye fort. Durch mittlerweile fünf Veranstaltungen in arabischen Ländern waren sie für die schwierige Rallye gewappnet. Sie setzten auf ihren betagten Ford Sierra 4x4 und ihre Taktik „Schnell - aber nicht zu schnell“. Mit dieser Taktik hatten sie bereits bei der Internationalen Katar Rallye erfolgreich den 5. Platz erreicht. Trotz Probleme mit der Lenkung und mehrerer Plattfüße erkämpften sie sich den 8. Platz im Gesamt und den 4. Platz in der Klasse. Unmittelbar nach der Zielankunft wurde das Auto von der engagierten Service-Crew durchgecheckt, defekte Teile getauscht, die Karosserie gerichtet und neu verschweißt, da im Februar ein Start in Abu Dhabi geplant ist.

KURZ BERICHTET

Bürgerschützen

Die Mettmanner Bürgerschützen werden zum Jahresabschluß am 30. Dezember. Treffpunkt ist um 14.30 am Jubiläumsplatz.

Neujahrskonzert

Die Kreisstadt Mettmann Kreissparkasse Düsseldorf Montag, 1. Januar, um 8 Uhr Neandertalhalle zum 8. zert. Es treten auf: A. (Tenor), Tobias Buhner, Claudia Visca (Sopran), S. Lodiker. Eintrittskarten Mark im Stadthall

Kinoprogramm

Das Mettmanner Kinoprogramm für den 31. Dezember: „Ein Film“ 15 Uhr, 20.30 Uhr, 17 Uhr

!
dung:
„sspaß“
erk,
Artikel mit
chungen



Wüsten-Abenteuer mit Mut und Fingerspitzengefühl bestanden:

Noakowski/Müller bei Internationaler Qatar Rallye auf einem sensationellen 5. Gesamtrang!

Aufgrund ihres Bekanntheitsgrades am Arabischen Golf bei der Dubai-Rallye '92, Oman Rallye '93 und nicht zuletzt durch den 12. Platz im Gesamt bei der Qatar Rallye '94 erhielt das Team für dieses Jahr wieder eine Einladung zum Persischen Gold. Am Donnerstag, 26. Oktober, um 14 Uhr wurden die 53 Teilnehmer der Qatar-Rallye '95 auf die Piste durch die Wüste geschickt.

Es waren vier Wertungsprüfungen bei Tag und sechs Wertungsprüfungen in der Nacht zu fahren. Besonders nachts in der Geröll-Wüste zu fahren ist ein Erlebnis der dritten Art. Kaum Orientierung und Durchschnittsgeschwindigkeiten von 90 bis 140 km/h läßt so manchen Traum, die Rallye zu gewinnen, an einem Stein oder Loch zerplatzen. Aufgrund ihrer Erfahrung hatte das Team Noakowski/Müller den Ford-Sierra 4x4 in Deutschland für die Wüste bestens vorbereitet.



Ihre selbstauferlegte Taktik - schnell, aber nicht zu schnell - und aufgrund der hervorragenden Reifen konnten sie am zweiten Tag als Vierte die erste Etappe beenden. Am nächsten Tag wurden 12 Wertungsprüfungen gefahren. Noakowski/Müller versuchten die gute Position zu halten, mußten aber ihre Taktik aufgeben. Eine härtere Gangart wurde eingeschlagen, denn auf dem fünften Platz lauerte der Führende in der Gruppe N auf Mitsubishi Galant VR 4 RS Peter Cherry (UAE).

Die vor Ort organisierende indisch/philippinische Service-Crew war nun gefordert. Bei Außentemperaturen von über 35 Grad C wurde es den beiden sehr heiß im Cockpit.

In Wertungsprüfung 13 traf man an einer Kuppe „absolut voll“ einen Stein. Das Ergebnis waren zwei Plattfüße. Dennoch erreichte man das Ziel in der vorgegebenen Zeit.

In WP 16 zerplatzte aufgrund der vielen Sprungkuppen der rechte hintere Stoßdämpfer. In WP 19 zerstörte man den Tankschutz und hatte zusätzlich einen kleinen Riß im Tank, somit wurde das Team gebremst und man mußte den späteren Gruppe-N-Sieger vorbeiziehen lassen. Die letzten drei Prüfungen wurde verhalten gefahren, um den fünften Platz im Gesamt zu retten.

Zusätzlich wurden Noakowski/Müller das bestplatzierte Team aus

Europa und gewannen die Mannschaftswertung zusammen mit Abdulla Bakhashab/Bobby Willis (KSE) und Christopher Rees/Frank Richer (GB). Gewonnen hat die Int. Qatar-Rallye '95 Khalifa Al Mutawi/Mubarak Al-Hajri (UAE) auf Toyota GT 4.

Endergebnis: 1. Khalifa Al Mutawi (UAE)/Mubarak Al-Hajri (QA), Toyota Celica GT 4, A8, 02:25:27; 2. Suhail Khalifa (UAE)/Khalid Malik (UAE), Toyota Celica GT 4, A8, 02:25:39; 3. Abdullah Bakhashab (KSA)/Bobby Willis (GB), Escort RS Cosworth, A8, 02:27:02; 4. Peter Cheny (UAE)/Stuart Fleming (UAE), Mitsubishi Galant, N4, 03:22:51; 5. Pawel Noakowski (GER)/Horst Müller (GER), Ford Sierra 4x4, A8, 03:24:35.

Mit Rallyewagen durch die Wüste

Mettmänner überzeugten auf Halbinsel Qatar

Mettmann. Anfang April fand der 1. Lauf zur Middle-East Rallye Meisterschaft in Qatar, einer kleinen Halbinsel im Persischen Golf, statt. 49 Teams aus Europa und Arabien fuhren in die Wüste, um die sehr harten und steinigten Pisten in und um die Hauptstadt Doha (Hauptstadt von Qatar) zu bewältigen.

Unter den Teilnehmern war auch der Ex-Weltmeister und mehrfache Deutsche Meister Peter Diekmann mit dem Lokalmatador Fahd Bin M. Al-Thani auf einem Mitsubishi Galant VR 4. Ein Motorschaden unmittelbar vor dem Start verhinderte jedoch eine erfolgreiche Teilnahme. Aber am Start waren die Mettmänner Pawel Noakowski/Horst Müller, die schon Wüstenerfahrung haben, und Claudia Speck/Gaby Kimmeskamp. Beide Teams setzten auf die Allradtechnik von Ford und der technischen Beratung von Axel Speck. Die Fahrzeuge wurden letztes Jahr in Oman eingesetzt und direkt von Qatar nach Oman verschifft. Vor der Rallye mußten ei-

nige Veränderungen vorgenommen werden. Ein Motorwechsel war nötig.

Die Rallye selbst ging über drei Tage und eine Strecke von 950 Kilometern. Am ersten Tag wurden sechs Wertungsprüfungen in der Umgebung von Doha gefahren. Am zweiten und dritten Tag bewegten sich die Autos in die Wüste der Halbinsel. Besondere Schwierigkeiten bereitete die Staubentwicklung und die Nachwertungsprüfungen.

Orientierungskünste der Beifahrer waren gefragt. Noakowski/Müller lösten die Aufgabe hervorragend. Fünf Tage hartes Training und seitenlange Aufschriebe zahlten sich aus. Ein 14. Platz in der Gesamtwertung war der verdiente Lohn für die Mettmänner Piloten. Für das Damenteam Speck/Kimmeskamp war es der erste Wüsteneinsatz. Trotz einiger Orientierungsprobleme landeten die jungen Mütter auf einem sehr guten 17. Platz. Mit Blick auf die hohen Temperaturen im Auto ist diese Leistung besonders hoch zu bewerten.



Wüsteneinsatz für Aktive des AC Mettmann

Der Auftakt zum Middle-East-Championship in Qatar (kleine Halbinsel im Persischen Golf) fand unter Beteiligung einiger Teams des Mettmanner Automobilclubs statt. Pawel Noakowski/Horst Müller, die schon über Wüstenerfahrung verfügten, versuchten mit Claudia Speck/Gaby Kimmeskamp erneut ihr Glück auf schwierigem Gelände. Beide Crews setzten auf die bewährte Allradtechnik der Ford Sierra - die technische Betreuung oblag Axel Speck.

Die »Qatar International Rallye« führte in drei Tagen über fast ein tausend Kilometer. Hohe Anforderungen stellten die Wüstenetappen. Insbesondere die Staubentwicklung und die Nacht-Prüfungen machten den Aktiven zu schaffen. Navigationskünste der

Copiloten waren gefragt. Noakowski/Müller lösten diese Aufgabe meisterhaft: Fünf Tage hartes Training und seitenlange Aufschriebe zahlten sich aus. Lohn der Mühe: Rang vierzehn der Gesamtwertung.

Nicht weniger überraschend war das Ergebnis der beiden jungen Mütter Speck/Kimmeskamp, die ihr »Wüsten-Debüt« mit dem siebzehnten Gesamtplatz abschlossen. Keineswegs nur unter Berücksichtigung der hohen Temperaturen im Fahrzeug eine sportliche Höchstleistung. Die dritte deutsche Mannschaft mit Jutta Beisiegel/Mike Kronenberg (Opel Kadett) mußte vorzeitig die Segel streichen. Zu forscher Fahrweise führte zum Abriß eines vorderen Federbeins.

Rallye Qatar/VAE

Deutsche Kameltreiber

Der grosse Favorit zum ersten Lauf der Middle-East-Meisterschaft im arabischen Qatar, einer kleinen Halbinsel im Persischen Golf, war Mohammed Bin Sulayem. Der reiche Sohn eines Ölscheichs, musste sich mit seinem Ford Escort Cosworth allerdings Suhail K. Al Maktoum, der mit einem Toyota Celica teilnahm, geschlagen geben.

49 Top-Teams aus Europa und Arabien bestritten die Qatar-Rallye, unter ihnen sollte auch der mehrfache deutsche Meister Peter Diekmann als Copilot des Lokalmatadors Fahad Bin M. Al-Thani sein, doch am Mitsubishi Galant VR-4 ging der Motor bereits vor dem Start hoch, und so war das Abenteuer für Diekmann bereits zu Ende, bevor es überhaupt begonnen hatte. Zwei deutsche Paarungen erreichten allerdings das Ziel: Pawel Noakowski/Horst Müller und die beiden Damen Claudia Speck mit Navigatorin Gabriele Kimmeskamp (beide Ford Sierra Cosworth) kamen als 16. bzw. 19. nach drei Tagen und 950 beschwerlichen Kilometern ins Ziel. Die dritte deutsche Paarung, Jutta Beisiegel mit Copilot Mike Kronenberg, blieb nach zu forscher Fahrweise mit einem abgerissenen vorderen Federbein am Opel Kadett liegen.

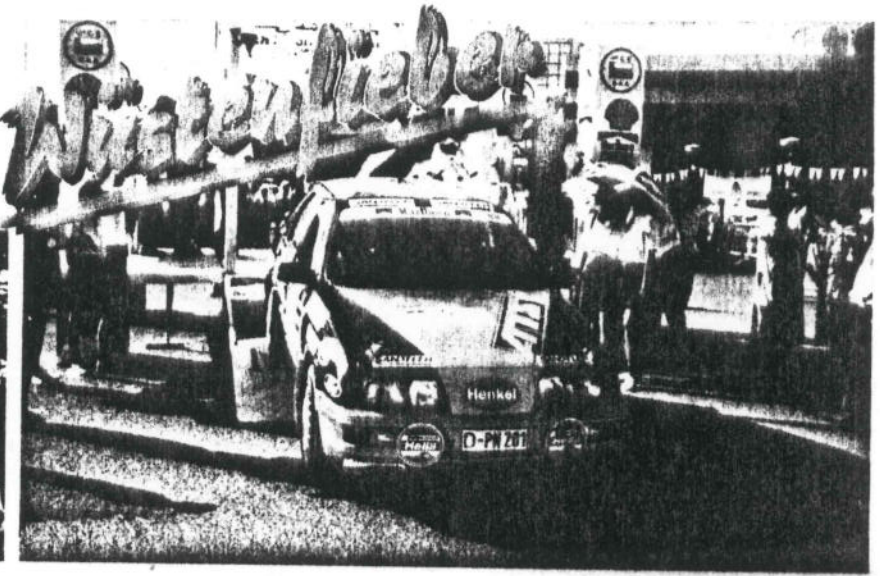
P. N.

sport
report

Nr. 4 Mai 1994

Sengende Hitze und dichter Staub: Stoff, der Abenteuer-geschichten schreibt. Mit Hella und einem frontgetriebenen Opel Kadett waren Pawel Noakowski und Horst Müller bei der „Rallye Dubai“ dabei, mit

einem Ford Sierra 4x4 bei der „Oman International Rallye“.



Hella aktuell
Heft 59, Mai 1995

sport
report

Nr. 10 Dezember 1995

Noakowski/Müller 5. der Qatar Rallye '95
Wüstenfüchse unter sich

Auf Einladung der Organisatoren der Qatar Rallye nahmen die Düsseldorfer Pawel Noakowski/Horst Müller (12. des Gesamtklassament '94) auf ihrem für die Wüste bestens vorbereiteten Ford Sierra 4x4 erneut das Abenteuer in Angriff. Vier Tag- und sechs Nacht-WPs mußten die dreiundfünfzig Starter bei der ersten Etappe meistern. Ein Erlebnis der „dritten Art“ ist es, nachts durch die Geröhlwüste zu fahren: Kaum Orientierung und Durchschnittsgeschwindigkeiten von 90 bis 140 km/h lassen

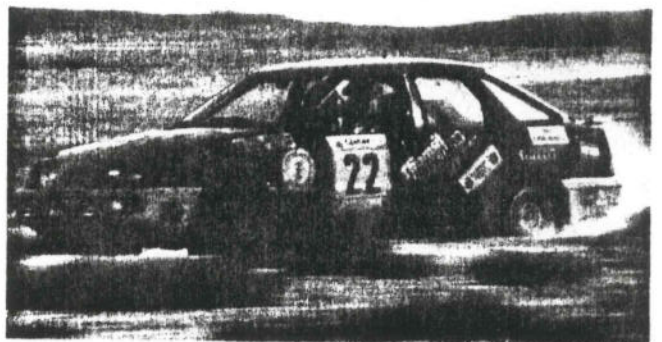
manchen Traum um Siegeslorbeer an einem Stein oder einem Loch zerplatzen.

Die Taktik der Nordrheiner, schnell, aber nicht zu schnell zu fahren, ging auf: Im Ziel der ersten Etappe wurden sie als Vierte notiert. Um die Plazierung zu halten, mußte am nächsten Tag (12 WPs) die Vorgehensweise geändert werden. Eine härtere Gangart war angesagt, zumal bereits auf dem fünften Platz mit Mitsubishi-Pilot Peter Cherry (JAE) der führende der Gruppe N herumturnte

Die vor Ort organisierte indisch/philipinische Servicecrew war neben dem Rallyeteam bei Temperaturen von über 35 Grad gefordert, zumal ihnen die Chauffeure einige zusätzliche Arbeit machten. So trafen Noakowski/Müller in WP 13 beim Überfahren einer Kuppe einen Stein: zwei Plattfüße. Es sollte noch härter kommen: Drei WPs später quittierte bei den vielen Sprungkuppen der rechte hintere Stoßdämpfer seinen Dienst. In WP 19 wurde der Tankschutz zerstört - ein kleiner Riß im Tank bremste die Crew ein, den späteren Gruppe N-Sieger mußte man passieren lassen.

Die letzten drei Prüfungen wurde verhalten gefahren, um den fünften Gesamtplatz zu retten. Darüber hinaus wurden Noakowski/Müller bestplatziertes Team aus Europa und gewannen zusammen mit Abdulla Bakhashab/Bobby Willi (KSE) sowie den Briten Christopher Rees/Frank Richer die Mannschaftswertung. Gewonnen wurde die „Qatar '95“ von Khalifa Al Mutawi/Mubarak Al-Hajri (JAE/QA) auf einem Toyota GT 4.

Noakowski/DiNo



In die Wüste geschickt:
Noakowski/Müller wurden 5. bei der „Qatar '95“
Foto: Privat

Noakowski/Müller bei Internationaler Qatar Rallye auf einem sensationellen 5. Gesamtrang!

Aufgrund ihres Bekanntheitsgrades am Arabischen Golf bei der Dubai-Rallye '92, Oman Rallye '93 und nicht zuletzt durch den 12. Platz im Gesamt bei der Qatar Rallye '94 erhielt das Team für dieses Jahr wieder eine Einladung zum Persischen Golf. Am Donnerstag, 26. Oktober, um 14 Uhr wurden die 53 Teilnehmer der Qatar-Rallye '95 auf die Piste durch die Wüste geschickt.

Es waren vier Wertungsprüfungen bei Tag und sechs Wertungsprüfungen in der Nacht zu fahren. Besonders nachts in der Geröll-Wüste zu fahren ist ein Erlebnis der dritten Art. Kaum Orientierung und Durchschnittsgeschwindigkeiten von 90 bis 140 km/h läßt so manchen Traum, die Rallye zu gewinnen, an einem Stein oder Loch zerplatzen. Aufgrund ihrer Erfahrung hatte das Team Noakowski/Müller den Ford-Sierra 4x4 in Deutschland für die Wüste bestens vorbereitet.



Ihre selbstauferlegte Taktik - schnell, aber nicht zu schnell - und aufgrund der hervorragenden Reifen konnten sie am zweiten Tag als Vierte die erste Etappe beenden. Am nächsten Tag wurden 12 Wertungsprüfungen gefahren. Noakowski/Müller versuchten die gute Position zu halten, mußten aber ihre Taktik aufgeben. Eine härtere Gangart wurde eingeschlagen, denn auf dem fünften Platz lauerte der Führende in der Gruppe N auf Mitsubishi Galant VR 4 RS Peter Cherry (UAE).

Die vor Ort organisierte indisch/philippinische Service-Crew war nun gefordert. Bei Außentemperaturen von über 35 Grad C wurde es den beiden sehr heiß im Cockpit.

In Wertungsprüfung 13 traf man an einer Kuppe „absolut voll“ einen Stein. Das Ergebnis waren zwei Plattfüße. Dennoch erreichte man das Ziel in der vorgegebenen Zeit.

In WP 16 zerplätzte aufgrund der vielen Sprungkuppen der rechte hintere Stoßdämpfer. In WP 19 zerstörte man den Tankschutz und hatte zusätzlich einen kleinen Riß im Tank, somit wurde das Team gebremst und man mußte den späteren Gruppe-N-Sieger vorbeiziehen lassen. Die letzten drei Prüfungen wurde verhalten gefahren, um den fünften Platz im Gesamt zu retten.

Zusätzlich wurden Noakowski/Müller das bestplatzierte Team aus

Europa und gewannen die Mannschaftswertung zusammen mit Abdulla Bakhashab/Bobby Willis (KSE) und Christopher Rees/Frank Richer (GB). Gewonnen hat die Int. Qatar-Rallye '95 Khalifa Al Mutawi/Mubarak Al-Hajri (UAE) auf Toyota GT 4.

Endergebnis: 1. Khalifa Al Mutawi (UAE)/Mubarak Al-Hajri (QA), Toyota Celica GT 4, A8, 02:25:27; 2. Suhail Khalifa (UAE)/Khalid Malik (UAE), Toyota Celica GT 4, A8, 02:25:39; 3. Abdullah Bakhashab (KSA)/Bobby Willis (GB), Escort RS Cosworth, A8, 02:27:02; 4. Peter Chery (UAE)/Stuart Fleming (UAE), Mitsubishi Galant, N4, 03:22:51; 5. Pawel Noakowski (GER)/Horst Müller (GER), Ford Sierra 4x4, A8, 03:24:35.

Noakowski/Müller

8. Platz bei Dubai-Rallye

METTMANN. Die heimischen Rallyefahrer Noakowski/Müller setzen ihren Erfolg bei der Middle-East-Meisterschaft mit einem 8. Gesamtrang bei der Internationalen Dubai-Rallye fort. Durch mittlerweile fünf Veranstaltungen in arabischen Ländern waren sie für die schwierige Rallye gewappnet. Sie setzten auf ihren betagten Ford Sierra 4x4 und ihre Taktik „Schnell - aber nicht zu schnell“. Mit dieser Taktik hatten sie bereits bei der Internationalen Katar Rallye erfolgreich den 5. Platz erreicht. Trotz Probleme mit der Lenkung und mehrerer Plattfüße erkämpften sie sich den 8. Platz im Gesamt und den 4. Platz in der Klasse. Unmittelbar nach der Zielankunft wurde das Auto von der engagierten Service-Crew durchgecheckt, defekte Teile getauscht, die Karosserie gerichtet und neu verschweißt, da im Februar ein Start in Abu Dhabi geplant ist.

RHEINISCHE POST

Donnerstag, 28. Dezember 1995 - Nr. 300

Middle-East-Rallye:

Erfolge in der Wüste

METTMANN. Anfang April fand der 1. Lauf zur Middle-East-Meisterschaft in Qatar, eine kleine Halbinsel im Persischen Golf, statt. 49 Top-Teams aus Europa und Arabien begaben sich in die Wüste um die sehr harten und steinigen Pisten in und um Doha (Hauptstadt von Qatar) zu bewältigen. Unter den genannten Teilnehmern waren auch Mettmanner Teams am Start: Pawel Noakowski/Horst Müller, die schon einige Wüstenerfahrung haben, und Claudia Speck/Gaby Kimmeskamp. Beide Teams setzten auf die bewährte Allradtechnik der Ford Sierra und die technischen Betreuung durch Axel Speck.

Auch der Ex-Weltmeister und mehrfache Deutscher Meister Peter Diekmann mit dem Lokalmatador Fahad Bin M. Al-Thani auf einem Mitsubishi Galant VR 4 waren am Start. Ein Motorschaden unmittelbar vor dem Start verhinderte jedoch deren erfolgreiche Teilnahme.

Die Fahrzeuge der Mettmanner Crews wurden schon letztes Jahr in Oman eingesetzt und direkt von Oman nach Qatar verschifft.

Die Rallye erstreckte sich über drei Tage und eine Länge von 950 Kilometer. Am ersten Tag wurden nur sechs kurze Wertungsprüfungen in der Umgebung von Doha gefahren. Am zweiten und dritten Tag bewegten sich die Rallyeautos in die Wüste der Halbinsel. Besondere Schwierigkeiten bereiteten hierbei die Staubentwicklung und die Nachwertungsprüfungen. Orientierungskünste der Beifahrer waren gefragt. Noakowski/Müller lösten diese Aufgaben hervorragend. Sie verfehlten nur knapp einen Platz unter den ersten Zehn und erreichten einen 14. Platz in der Gesamtwertung. Nicht weniger überraschend war das Ergebnis der beiden jungen Mütter Speck/Kimmeskamp. Obwohl beide seit Jahren im Rallyeauto zu Hause sind, war es der erste Wüsteneinsatz für das Team. Trotz einiger Orientierungsprobleme beendeten sie die Rallye mit einem 17. Gesamtplatz. Leider erreichte das dritte deutsche Team, Jutta Beisiegel mit ihrem Beifahrer Mike Kronenberg, nicht das Ziel. Zu forsche Fahrweise führte zum Abriß eines vorderen Federbeins an dem Opel Kadett.

Zwei Teams des Mettmanner Automobilclubs im Ziel

Mit dem Allrad durch die Wüste

Anfang April fand der 1. Lauf zur Middle-East-Meisterschaft in Qatar, eine kleine Halbinsel im Persischen Golf, statt. 49 Top-Teams aus Europa und Arabien begaben sich in die Wüste um die sehr harten und steinigen Pisten in und um Doha (Hauptstadt von Qatar) zu bewältigen. Unter den genannten Teilnehmern befand sich auch Ex-Weltmeister und mehrfache Deutscher Meister Peter Diekmann mit dem Lokalmatador Fahad Bin M. Al-Thani auf einem Mitsubishi Galant VR 4. Ein Motorschaden unmittelbar vor dem Start verhinderte jedoch eine erfolgreiche Teilnahme.

Aber am Start: Pawel Noakowski/Horst Müller, die schon einige Wüstenerfahrung haben, und

Claudia Speck/Gaby Kimmeskamp. Beide Teams setzten auf die bewährte Allradtechnik der Ford Sierra und der Technischen Betreuung durch Axel Speck. Die Fahrzeuge wurden schon letztes Jahr in Oman eingesetzt und direkt von Oman nach Qatar verschifft.

Vor der Rallye hatten die Teams noch einiges an den Fahrzeugen vorzubereiten. Hierbei war auch ein Motorwechsel an einem Fahrzeug nötig. Die verwendeten Ersatzteile wurden schon vor Wochen in den Mittleren Osten geschickt.

Die Rallye erstreckte sich über drei Tage und eine Länge von 950 km. Am ersten Tag wurden nur sechs kurze Wertungsprüfungen in der Umgebung von Doha ge-

fahren. Am zweiten und dritten Tag bewegten sich die Rallyeautos in die Wüste der Halbinsel. Besondere Schwierigkeiten bereiteten hierbei die Staubentwicklung und die Nachwertungsprüfungen.

Orientierungskünste der Beifahrer waren gefragt. Noakowski/Müller lösten diese Aufgabe hervorragend, fünf Tage hartes Training und seitenlange Aufschriebe zahlten sich aus. Zusammen mit einer sehr überlegten Fahrweise verfehlten die Beiden nur knapp einen Platz unter den Top Ten und erreichten einen 14. Platz in der Gesamtwertung bei der starken einheimischen Konkurrenz.

Nicht weniger Überraschend war das Ergebnis der beiden jungen Mütter Speck/Kimmeskamp. Obwohl beide seit Jahren im Rallyeauto zu Hause sind, war es der erste Wüsteneinsatz für das Team. Trotz einiger Orientierungsprobleme beendeten sie die Rallye mit einem 17. Gesamtplatz. Unter Berücksichtigung der hohen Temperaturen im Fahrzeug eine absolute sportliche Höchstleistung.

Leider erreichte das dritte deutsche Team, Jutta Beisiegel mit ihrem Beifahrer Mike Kronenberg nicht das Ziel. Zu forsche Fahrweise führte zum Abriß eines vorderen Federbeins an dem Opel Kadett.

Super-Tip 3. Woche
Samstag, 23. Januar 1993 (67)

Mettmanner Rallye - Team Noakowski / Müller beim Wüstenrennen



Mettmanner Rallyefahrer mit ihrem Fahrzeug beim Start in der Wüste.

Kürzlich flogen Pawel Noakowski und sein Beifahrer Horst Müller nach Dubai, um an der internationalen Dubai-Rallye teilzunehmen. Nach einem 6 1/2 stündigen Flug sahen sie einen beeindruckenden Sonnenaufgang über dem Arabischen Golf. Um 6.30 Uhr arabischer Zeit landeten sie auf dem sehr modern ausgebauten Flughafen in Dubai. Dubai ist das zweitgrößte der insgesamt sieben Emirate, die zusammen die Vereinigten Arabischen Emirate bilden und ist zugleich führendes Wirtschaftszentrum.

Es liegt an der südlichen Küste des Golfes, im süd-östlichen Teil der arabischen Halbinsel. Das Emirat umfaßt eine Gesamtfläche von 3.885 qkm. Dubai hat eine subtropisches, trockenes Klima mit einem Temperaturbereich von ca. +10—+30 Grad C im Winter und bis zu +48 Grad C im Sommer. Die Stadt hat ca. 500.000 Einwohner und die Nationalsprache ist Arabisch. Englisch gilt hier als die allgemein verbreitete Geschäftssprache. Bei der Ankunft des Rallye-Teams herrschte dort „Winter“, ca. +30 Grad C.

Um nach Dubai einreisen zu dürfen, benötigt jeder, abgesehen von den Bürgern der umliegenden Staaten ein Einreisevisum, das über Hotels, Reiseveranstalter, private Sponsoren, oder wie in diesem durch den AL NASR Motor Club beantragt werden kann. Nach Erledigung dieser Formalitäten am Flughafen von Dubai führen sie zum Metropolitan Beach Club, einem Hotel, welches ca. 15 km außerhalb der Stadt am Strand gelegen ist.

Hier ist nun für die nächsten 2 Wochen das Zuhause für die meisten deutschen Rallye-Teilnehmer mit Swimming-Pool, Palmen, Sand, Strand und Blick auf den Arabischen Golf. Unter anderem waren auch noch Team, wie Katrin Krabbe als Beifahrerin von Silka Fritzingler und Andreas Graf Praschma mit seinem Mettmann Beifahrer Michael Kronenberg dort untergebracht.

Am nächsten Morgen führen Pawel und Horst mit Katrin Krabbe und Silka Fritzingler ins Rallyezentrum, welches sich in dem sehr exklusiven Hyatt Hotel in Dubai-Stadt befand. Dort beantragten die beiden ihren arabischen Führer, den jeder Besucher der Emirate erwerben muß.

Sie wurden vom Fahrleiter der Veranstaltung (Hans Peereboom, z.Zt. in Dubai lebender holländischer Staatsbürger) persönlich begrüßt und bekamen von ihm sehr gute Tips für die kommenden Tage der Rallye. Eine besondere Attraktion im Hyatt-Hotel ist eine Eishalle, die sich in der Mitte von Geschäften innerhalb des Hotel-Traktes befindet. Vom Hotel aus machten die beiden in einem Taxi eine Stadtrundfahrt und begaben sich auf die Suche nach einem geeigneten Auto zum Abfahren der Strecke.

Sie erreichten ihr Ziel sehr schnell und stiegen vom Taxi auf einen Geländewagen um. Nun konnten die anfangen die Strecke zu besichtigen. Als erstes führen Pawel und Horst die 4 Wertungsprüfungen im Hatta-Gebirge ab, welche ca. 120 km von Dubai entfernt liegen. Die Rallye-Strecke führt dort über steinige, schwierige Pässe und Geröll-Wadis (ausgetrocknete Flußbetten).

Die gesamte Veranstaltung findet bei Tageslicht statt, da eine Orientierung in der Wüste bei Dunkelheit unmöglich ist. Weiterhin bleibt zu erwähnen, daß der Einbruch der Dunkelheit sehr plötzlich hereintritt. Anschließend besichtigten sie die anderen Rallye-Strecken, die in der Umgebung des Hafengebietes Jebble-Ali liegen.

Diese Prüfungen haben einen ganz anderen Charakter als in Hatta. Dort sieht die Wüste so aus, wie wir sie aus dem Bilderbuch kennen. Rund um einen nichts als feiner Sand, hohe Dünen und freilaufende Kamele. Die Streckenbesichtigung beanspruchte einige Tage, denn der richtige Weg durch die Wüste muß-

te erst einmal gefunden werden.

Am 28.11.1992 holten die Teilnehmer ihre Autos aus dem Zoll, um die in das Opel-Autohaus in Dubai zu überführen. Dank der Unterstützung von Herrn Abdul Hamid Hussain bekamen das Team Noakowski/Müller und Graf Praschma/Kronenberg in dem Autohaus die Möglichkeit ihre Autos und die gesamten Ersatzteile sowie Werkzeug u.s.w. unterzubringen und das Auto dort für die Rallye vorzubereiten.

Mittlerweile waren auch der Service aus Deutschland (Axel Speck und Claudia Grüne) eingetroffen und kümmerten sich um die Einzelheiten, während die Fahrer weiter die Strecke besichtigten. Weiterhin erhielten sie von Opel einen Pick-Up mit einem Opel-Service-Mechaniker für den Zeitraum der Rallye.

Am 01.12.1992 - Tag der Technischen Abnahme - fand im Opel-Autohaus eine Pressekonferenz statt. Die Resonanz war sehr groß, da man seit 5 Jahren das 1. Mal wieder Opel-Fahrzeuge am Start hatte. Am kommenden arabischen Wochenende (Donnerstag, den 03.12. - Freitag, den 04.12.1992) wurde die Rallye dann gestartet. Der Start und auch gleichzeitig die 1. Wertungsprüfung fand auf einer sandigen Piste, ca. 1 km vom Hyatt-Hotel entfernt statt. Diese Wertungsprüfung wurde aus einem Helikopter gefilmt und live im Fernsehen übertragen.

Von dort aus führen die Rallye-Fahrzeuge dann nach Hatta in die Steinwüste. Viel Pech hatten schon in der 2. Wertungsprüfung das Team Andreas Graf Praschma und Michael Kronenberg mit ihrem Opel Astra. Die beiden führen sich in einer Sanddüne unglücklich fest. Es dauerte 1 Stunde bis die beiden das Auto freigeschaufelt hatten. Die Zeitüberschreitung bedeutete leider für die beiden das Ende der Rallye. Der Mantzel Kadett von Noakowski/Müller, der extra für diesen Einsatz sehr aufwendig und gründlich vor-

bereitet wurde, überstand diese sogenannten Hatta-Prüfungen ohne nennenswerten Schaden, und die Crew meldete sich sehr verstaubt und durchgerüttelt unter den TOP TEN an diesem Abend im Hyatt-Hotel zurück.

Schon zu diesem Zeitpunkt war der Mantzel Kadett das einzige 2-Radgetriebene Auto im gesamten Feld. Die 2. Etappe führte durch die Sandprüfungen im Hafengebiet Jebble Ali. Die Sanddünen waren meterhoch und die Fahrzeuge tauchten regelrecht in den Sand ein. Die Scheibenwischer wurden dazu benötigt, den feinen Sand von der Windschutzscheibe zu wischen. Pawel und Horst kämpften mit dem 2-Rad im Sand wie verückt. Ein im Sand versteckter Stein zerstörte den Reifen samt Felge.

Das erste Problem ist da. Dabei gehen 20 von den vorhandenen 30 Minuten verloren. Bei den kommenden Prüfungen wurden sie einige Male durch steckengebliebene Fahrzeuge blockiert. Leider stellte sich am Ende heraus, daß die Zeit um 4 Minuten überschritten war und die beiden aus der Wertung waren. Durch den beherzten Einsatz, haben Pawel und Horst trotz des Ausfalls am arabischen Golfs, viele Freunde gefunden. Es liegen ihnen bereits Einladungen zur Qatar-Rallye und Dubai-Rallye 1993 vor.

Den letzten Tag des Aufenthaltes in Dubai verbrachte das Team in dem schönen Beach Hotel. In der Nacht vom 06. auf den 07. Dezember verließen die gemeinsam die Wüste und flogen nach Frankfurt zurück. Aber nicht für immer, denn allen hat dieses Erlebnis so gut gefallen, daß sie dieses gerne mit einem Allradfahrzeuge wiederholen würden.

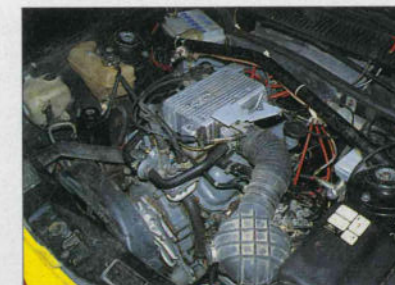


drei 'Plattfüße' pro Veranstaltung, folglich werden beim Beladen des Frachtcontainers Prioritäten verlagert. 500 Kilogramm Ersatzteile sind trotzdem einzuplanen, darunter mehrere Ersatzmotoren. Allgegenwärtiger Staub behindert nicht nur menschliche Atmungsorgane, sondern setzt den Triebwerken nicht minder gefährlich zu.

hießen die Stationen eines gemischten Doppels, das auch künftig im Gespräch bleiben will. Pawel Noakowski hegt ähnliche Pläne, selbst wenn der verbissene Kampf um Zehntelsekunden seit dem erfolgreichen Comeback in den Hintergrund getreten ist. In der Wüste zählen Erfahrung, Disziplin, Geschick - und ausreichende Reserven. Vorsichtshalber ist der Fahrzeugbestand weiter aufgestockt worden und umfaßt jetzt vier Allrad-Sierra. Man kann ja nie wissen...

Claudia Speck warfen in Katar gleich drei Defekte zurück, wohingegen sich neuentwickelte Motoraufhängungen aus Alu-Schwingmetallen problemlos bewährten. Für dieses Produkt zeigte selbst die etablierte Konkurrenz Interesse und milderte mit spontanen Bestellungen die fünfstelligen Einsatzkosten. Geschäftskontakte im mittleren Osten sind für Jungunternehmer Axel Speck mehr als nur angenehme Randerscheinung, die eigene Sportkarriere ruht seit Abschluß des Maschinenbaustudiums. 1985 erfolgten erste Gehversuche bei nationalen Rallies, im Dunstkreis von Schotterpisten und Sprungkuppen lernte er auch seine heutige Ehefrau kennen. Ford Escort, VW Golf, Kadett D und schließlich Peugeot 205

Text und Foto: Carsten Krome
Archivbilder



teilige Leichtmetallfelgen bei, die mit Pirelli der Dimension 185/620-15 bestückt wurden. Die italienische Ware brillierte im heißen Sand durch erstaunlich geringen Verschleiß; lediglich messerscharfe Steine gefährdeten die naturgemäß empfindlichen Flanken. Heute verbucht Pawel Noakowski maximal

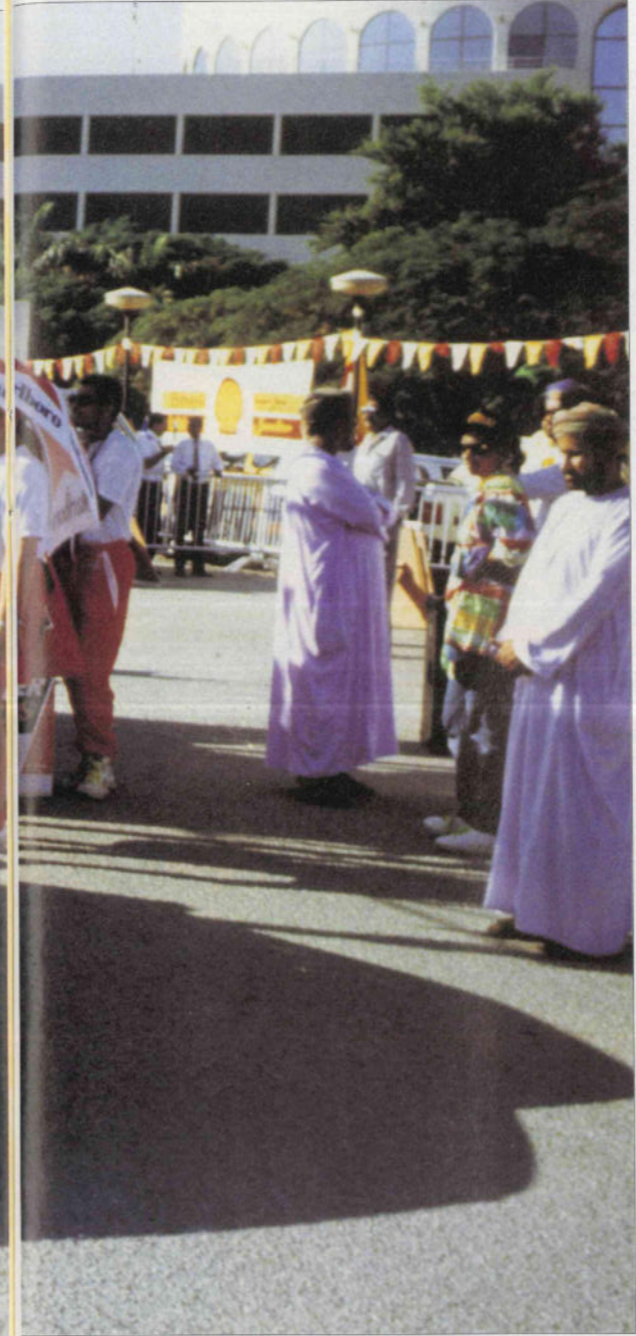


warf im eigenen Konstruktionsbüro den Computer an und berechnete für den 1300 Kilogramm schweren Viertürer passende Fahrwerksdaten, die Partnerunternehmen Bilstein und Eibach übernahmen die Realisierung. Dem Motor verordnete Axel Speck maßvolle Modifikationen; nicht zu-

letzt durch die Fertigung spezieller Nockenwellen stieg der Output dennoch auf 180 PS. Dem serienmäßigen Fünfgang-Getriebe attestierte der frühere Mitarbeiter von Perfektionist Ruedi Eggenberger ausreichende Haltbarkeit, für beide Differenziale empfahl er je 60 Prozent Sperrwirkung. ATS steuerte ein-



Wüstenfieber



Pawel Noakowski / Horst Müller

Sportive Weltenbummler

Sengende Hitze, dichter Staub und meterweite Flugeinlagen am Steuer eines Ford Sierra: Stoff, der Abenteuergeschichten schreibt und Män-

nerträume weckt. Junge Mütter glaubt man in dieser Umgebung nicht anzutreffen, doch einmal mehr trägt der Schein. Wenige Monate nach der Geburt ihres ersten Sohnes im November 1993 machte sich Claudia Speck mit Ehemann Axel auf den Weg nach Katar, um den Spuren eines Düssel-



der Sportsfreundes zu folgen. Pawel Noakowski hatte das Wüstenfieber schon im Winter 1992 gepackt, als er mit einem frontgetriebenen Opel Kadett bei der Rallye Dubai gestartet war. Zwar blieb er mangels Traktion im Geröll stecken und mußte aufgeben, doch der Frust hielt sich in Grenzen. Gleich nach seiner Heimkehr besorgte der gebürtige Pole allradgetriebenes Gerät und trat zur Oman International Rally an. Aus einem Ford Sierra 4x4 wurden bald zwei Schwesterfahrzeuge, betreut von einem schlagkräftigen Privatteam.

Motorsport beraubt. Eines Tages berichtete Journalist Manfred Möll über die Rallye Dubai und den Wunsch der Veranstalter nach deutschen Teilnehmern. Dank großzügiger Übernahme der Transportkosten wurde man schnell handelseinig und reiste ins Land der Petro-Millionäre, die sich mit modernster Technologie eingedeckt hatten. So blieb für Noakowski und Copilot Horst Müller neben bleibenden Eindrücken die Forderung nach vergleichbarem Material, das letztlich in Belgien gefunden wurde. Der Allrad-Sierra mit 2800 ccm großem Einspritzmotor und 150 PS aus sechs Zylindern drängte sich als Basisfahrzeug nahezu auf, wochenlange Vorbereitungsarbeiten in der Düsseldorfer Werkhalle folgten dem Kauf. Diplom-Ingenieur Axel Speck







Henkel-Polska

Henkel

SAUTECHNIK Ceresit Thomsit

TIRELLI

AUTO SPORT

125

HORST MULLER PAWEŁ NOKOWSKI

TIRELLI

SANDTLER

Henkel

SANDTLER

BILSTEIN

Ceresit Thomsit

MITSUBISHI

BILSTEIN

SANDTLER

SANDTLER

D-NM 797

Wüstenfieber



Pawel Noakowski / Horst Müller

Sportive Weltenbummler

Sengende Hitze, dichter Staub und meterweite Flugeinlagen am Steuer eines Ford Sierra; Stoff, der Abenteuer geschichten schreibt und Män-

nerträume weckt. Junge Mütter glaubt man in dieser Umgebung nicht anzutreffen, doch einmal mehr trägt der Schein. Wenige Monate nach der Geburt ihres ersten Sohnes im November 1993 machte sich Claudia Speck mit Ehemann Axel auf den Weg nach Katar, um den Spuren eines Düssel-

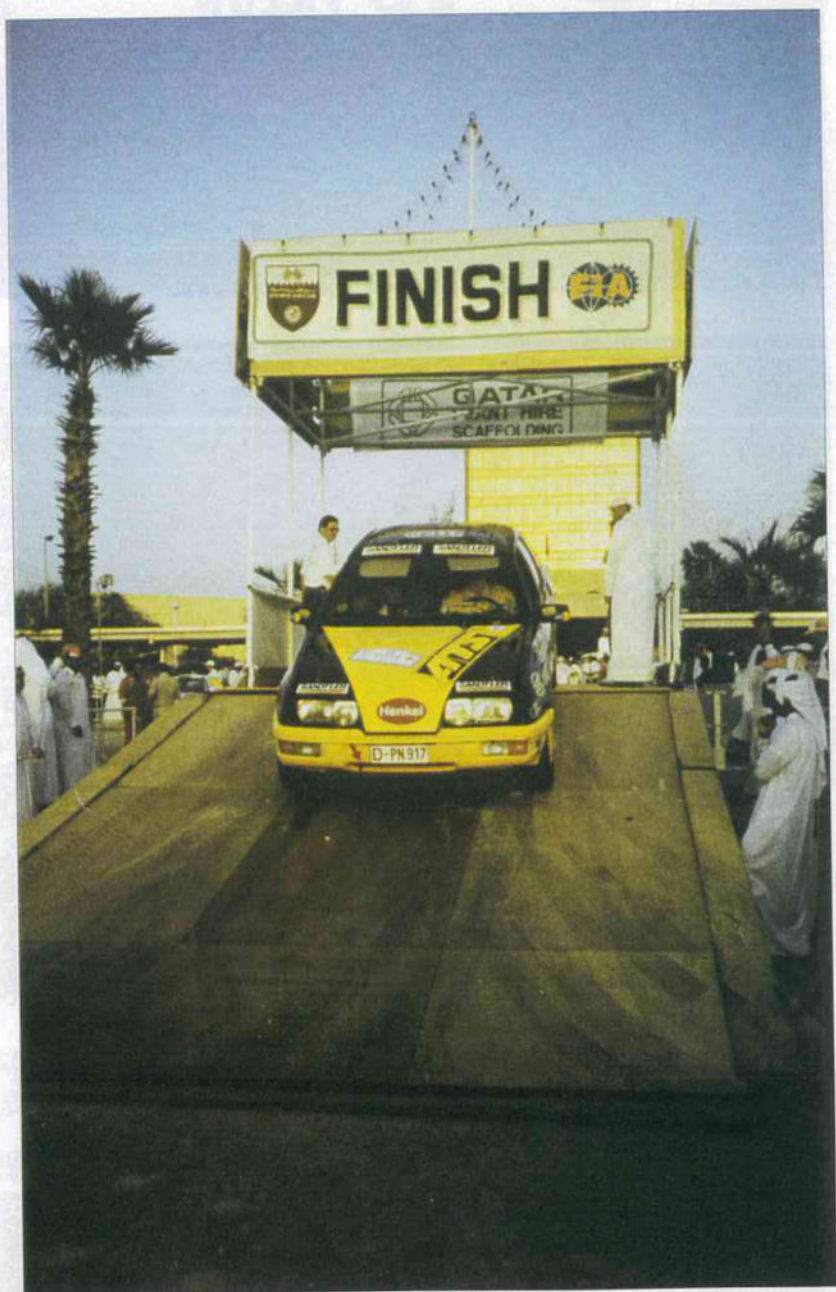


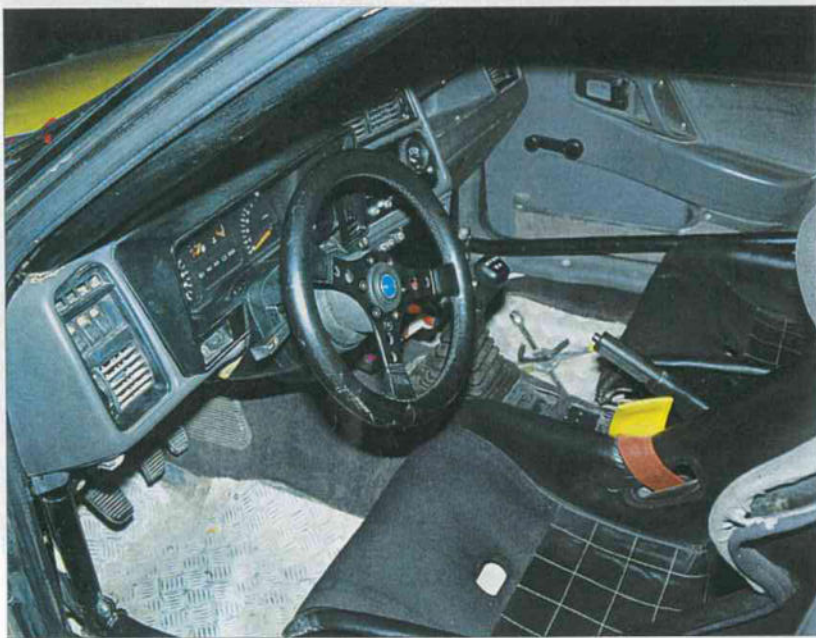


dorfer Sportsfreundes zu folgen. Pawel Noakowski hatte das Wüstenfieber schon im Winter 1992 gepackt, als er mit einem frontgetriebenen Opel Kadett bei der Rallye Dubai gestartet war. Zwar blieb er mangels Traktion im Geröll stecken und mußte aufgeben, doch der Frust hielt sich in Grenzen. Gleich nach seiner Heimkehr besorgte der gebürtige Pole allradgetriebenes Gerät und trat zur Oman International Rally an. Aus einem Ford Sierra 4x4 wurden bald zwei Schwesterfahrzeuge, betreut von einem schlagkräftigen Privatteam.

Für Pawel Noakowski bedeutete der Aufbruch in neue Dimensionen viel, ein schwerer Unfall hatte ihn lange Zeit ans Krankenbett gefesselt und beinahe der Freude am

Motorsport beraubt. Eines Tages berichtete Journalist Manfred Möll über die Rallye Dubai und den Wunsch der Veranstalter nach deutschen Teilnehmern. Dank großzügiger Übernahme der Transportkosten wurde man schnell handelseinig und reiste ins Land der Petro-Millionäre, die sich mit modernster Technologie eingedeckt hatten. So blieb für Noakowski und Copilot Horst Müller neben bleibenden Eindrücken die Forderung nach vergleichbarem Material, das letztlich in Belgien gefunden wurde. Der Allrad-Sierra mit 2800 ccm großem Einspritzmotor und 150 PS aus sechs Zylindern drängte sich als Basisfahrzeug nahezu auf, wochenlange Vorbereitungsarbeiten in der Düsseldorfer Werkhalle folgten dem Kauf. Diplom-Ingenieur Axel Speck





warf im eigenen Konstruktionsbüro den Computer an und berechnete für den 1300 Kilogramm schweren Viertürer passende Fahrwerksdaten, die Partnerunternehmen Bilstein und Eibach übernahmen die Realisierung. Dem Motor verordnete Axel Speck maßvolle Modifikationen; nicht zu-

letzt durch die Fertigung spezieller Nockenwellen stieg der Output dennoch auf 180 PS. Dem serienmäßigen Fünfgang-Getriebe attestierte der frühere Mitarbeiter von Perfektionist Ruedi Eggenberger ausreichende Haltbarkeit, für beide Differenziale empfahl er je 60 Prozent Sperrwirkung. ATS steuerte ein-

teilige Leichtmetallfelgen bei, die mit Pirelli der Dimension 185/620-15 bestückt wurden. Die italienische Ware brillierte im heißen Sand durch erstaunlich geringen Verschleiß; lediglich messerscharfe Steine gefährdeten die naturgemäß empfindlichen Flanken. Heute verbucht Pawel Noakowski maximal



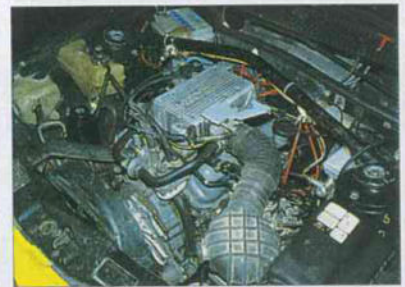


drei 'Plattfüße' pro Veranstaltung, folglich werden beim Beladen des Frachtcontainers Prioritäten verlagert. 500 Kilogramm Ersatzteile sind trotzdem einzuplanen, darunter mehrere Ersatzmotoren. Allgegenwärtiger Staub behindert nicht nur menschliche Atmungsorgane, sondern setzt den Triebwerken nicht minder gefährlich zu.

Claudia Speck warfen in Katar gleich drei Defekte zurück, wohingegen sich neuentwickelte Motoraufhängungen aus Alu-Schwingmetallen problemlos bewährten. Für dieses Produkt zeigte selbst die etablierte Konkurrenz Interesse und milderte mit spontanen Bestellungen die fünfstelligen Einsatzkosten. Geschäftskontakte im mittleren Osten sind für Jungunternehmer Axel Speck mehr als nur angenehme Randerscheinung, die eigene Sportkarriere ruht seit Abschluß des Maschinenbaustudiums. 1985 erfolgten erste Gehversuche bei nationalen Rallies, im Dunstkreis von Schotterpisten und Sprungkuppen lernte er auch seine heutige Ehefrau kennen. Ford Escort, VW Golf, Kadett D und schließlich Peugeot 205

hießen die Stationen eines gemischten Doppels, das auch künftig im Gespräch bleiben will. Pawel Noakowski hegt ähnliche Pläne, selbst wenn der verbissene Kampf um Zehntelsekunden seit dem erfolgreichen Comeback in den Hintergrund getreten ist. In der Wüste zählen Erfahrung, Disziplin, Geschick - und ausreichende Reserven. Vorsichtshalber ist der Fahrzeugbestand weiter aufgestockt worden und umfaßt jetzt vier Allrad-Sierra. Man kann ja nie wissen...

Text und Foto: Carsten Krome
Archivbilder





drei 'Plattfüße' pro Veranstaltung, folglich werden beim Beladen des Frachtcontainers Prioritäten verlagert. 500 Kilogramm Ersatzteile sind trotzdem einzuplanen, darunter mehrere Ersatzmotoren. Allgegenwärtiger Staub behindert nicht nur menschliche Atmungsorgane, sondern setzt den Triebwerken nicht minder gefährlich zu.

Claudia Speck warfen in Katar gleich drei Defekte zurück, wohingegen sich neuentwickelte Motoraufhängungen aus Alu-Schwingmetallen problemlos bewährten. Für dieses Produkt zeigte selbst die etablierte Konkurrenz Interesse und milderte mit spontanen Bestellungen die fünfstelligen Einsatzkosten. Geschäftskontakte im mittleren Osten sind für Jungunternehmer Axel Speck mehr als nur angenehme Randerscheinung, die eigene Sportkarriere ruht seit Abschluß des Maschinenbaustudiums. 1985 erfolgten erste Gehversuche bei nationalen Rallies, im Dunstkreis von Schotterpisten und Sprungkuppen lernte er auch seine heutige Ehefrau kennen. Ford Escort, VW Golf, Kadett D und schließlich Peugeot 205

hießen die Stationen eines gemischten Doppels, das auch künftig im Gespräch bleiben will. Pawel Noakowski hegt ähnliche Pläne, selbst wenn der verbissene Kampf um Zehntelsekunden seit dem erfolgreichen Comeback in den Hintergrund getreten ist. In der Wüste zählen Erfahrung, Disziplin, Geschick - und ausreichende Reserven. Vorsichtshalber ist der Fahrzeugbestand weiter aufgestockt worden und umfaßt jetzt vier Allrad-Sierra. Man kann ja nie wissen...

Text und Foto: Carsten Krome
Archivbilder



teilige Leichtmetallfelgen bei, die mit Pirelli der Dimension 185/620-15 bestückt wurden. Die italienische Ware brillierte im heißen Sand durch erstaunlich geringen Verschleiß; lediglich messerscharfe Steine gefährdeten die naturgemäß empfindlichen Flanken. Heute verbucht Pawel Noakowski maximal

warf im eigenen Konstruktionsbüro den Computer an und berechnete für den 1300 Kilogramm schweren Viertürer passende Fahrwerksdaten, die Partnerunternehmen Bilstein und Eibach übernahmen die Realisierung. Dem Motor verordnete Axel Speck maßvolle Modifikationen; nicht zu-

letzt durch die Fertigung spezieller Nockenwellen stieg der Output dennoch auf 180 PS. Dem serienmäßigen Fünfgang-Getriebe attestierte der frühere Mitarbeiter von Perfektionist Ruedi Eggenberger ausreichende Haltbarkeit, für beide Differenziale empfahl er je 60 Prozent Sperrwirkung. ATS steuerte ein-



Wüstenfieber



Pawel Noakowski / Horst Müller

Sportive Weltenbummler

Sengende Hitze, dichter Staub und meterweite Flugeinlagen am Steuer eines Ford Sierra: Stoff, der Abenteuergerichten schreibt und Män-

nerträume weckt. Junge Mütter glaubt man in dieser Umgebung nicht anzutreffen, doch einmal mehr trägt der Schein. Wenige Monate nach der Geburt ihres ersten Sohnes im November 1993 machte sich Claudia Speck mit Ehemann Axel auf den Weg nach Katar, um den Spuren eines Düssel-



dorfer Sportsfreundes zu folgen. Pawel Noakowski hatte das Wüstenfieber schon im Winter 1992 gepackt, als er mit einem frontgetriebenen Opel Kadett bei der Rallye Dubai gestartet war. Zwar blieb er mangels Traktion im Geröll stecken und mußte aufgeben, doch der Frust hielt sich in Grenzen. Gleich nach seiner Heimkehr besorgte der gebürtige Pole allradgetriebenes Gerät und trat zur Oman International Rally an. Aus einem Ford Sierra 4x4 wurden bald zwei Schwesterfahrzeuge, betreut von einem schlagkräftigen Privatteam.

Für Pawel Noakowski bedeutete der Aufbruch in neue Dimensionen viel, ein schwerer Unfall hatte ihn lange Zeit ans Krankenbett gefesselt und beinahe der Freude am

Motorsport beraubt. Eines Tages berichtete Journalist Manfred Möll über die Rallye Dubai und den Wunsch der Veranstalter nach deutschen Teilnehmern. Dank großzügiger Übernahme der Transportkosten wurde man schnell handelseinig und reiste ins Land der Petro-Millionäre, die sich mit modernster Technologie eingedeckt hatten. So blieb für Noakowski und Copilot Horst Müller neben bleibenden Eindrücken die Forderung nach vergleichbarem Material, das letztlich in Belgien gefunden wurde. Der Allrad-Sierra mit 2800 ccm großem Einspritzmotor und 150 PS aus sechs Zylindern drängte sich als Basisfahrzeug nahezu auf, wochenlange Vorbereitungsarbeiten in der Düsseldorfer Werkhalle folgten dem Kauf. Diplom-Ingenieur Axel Speck

