

Clubinformation

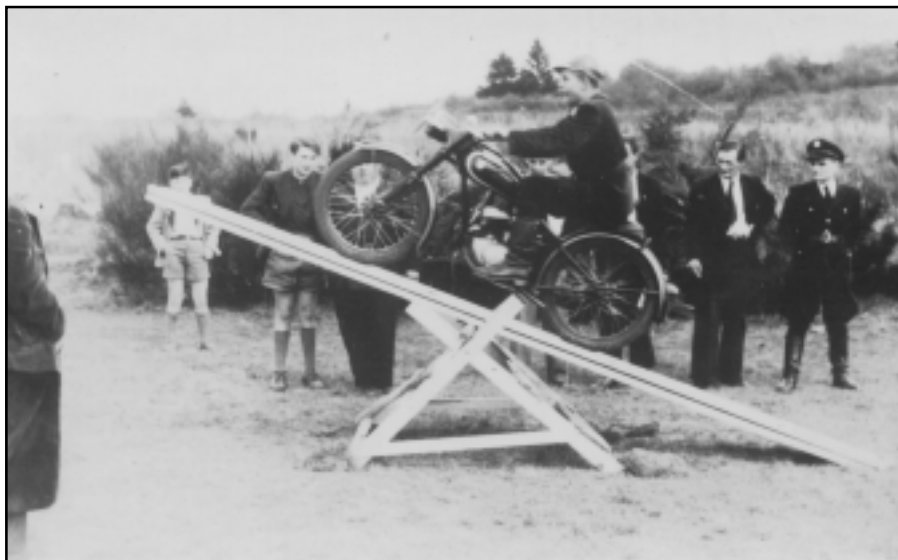
Der MSC Daun wird 50 Jahre

Liebe Mitglieder und Freunde des Motorsport-Club Daun.

Wieder geht ein in motorsportlicher Hinsicht ereignisreiches und erfolgreiches Jahr zu Ende. Mit der Durchführung der Eifel-Rallye (natürlich mit den besten Beurteilungen) durch die VG Eifel-Rallye und die Durchführung der Wertungsprüfung Erzweiler bei der Deutschland-Rallye haben die Mitglieder und Freunde des MSC Daun maßgeblich dazu beigetragen, 2 Großveranstaltungen Wirklichkeit werden zu lassen. Vor Jahren noch unvorstellbar, jetzt Wirklichkeit. Vom 20. bis 21. Juli 2002 findet in Daun ein Lauf zur Deutschen Rallyemeisterschaft statt, veranstaltet durch die VG Eifel-Rallye und unter Federführung von Rallyeleiter Karl Fries. Vom 23. bis 25 August kommt die Rallye-Weltmeisterschaft endlich auch nach Deutschland, ein Ereignis, auf das viele seit Jahren hingearbeitet haben. Selbstverständlich wird sich der MSC Daun auch an dieser Veranstaltung, mit einem hoffentlich großen Aufgebot an Helfern, beteiligen. Es ist vorgesehen, die WP1 im Bereich Neumagen/Drohn durchzuführen. Ein weiterer Höhepunkt betrifft das 50-jährige Vereinsjubiläum, welches im Rahmen des Helferabends für die Eifel-Rallye am 31.8.2001 gebührend gefeiert werden soll.



1. Reiler Motorcross, H. Schlömer u. G. Knötgen



Die Anfänge des MSC Daun. Geschicklichkeitsturnier auf „Zimmers Wies“

Impressum:

Clubinformation Motorsport-Club Daun e.V. im ADAC, 13. Jahrgang, 4. Quartal 2001, Ausgabe Nr. 42

Herausgeber: Motorsport-Club Daun e.V. im ADAC

Vorsitzender: Peter Schlömer, Trierer Straße 4, 54550 Daun, Tel. 06592/1356 o. 3074

Redaktion: Norbert Kettenhofen, Jahnstraße 10, 40215 Düsseldorf, Tel. 0211/3850585, e-mail:nkettenhofen@compuserve.com

Saisonrückblick Team Peter Schlömer und Björn Schlömer

Unsere diesjährige Saison begann im März mit der Rallye Costa-Brava in Spanien. Bei diesem WM-Lauf fuhren wir jeweils im Begleitprogramm zwischen den Wertungsläufen der Ral-



lye. Dem Veranstalter war das sehr recht, konnte er so die Zuschauer dazu bewegen, an ihrem Zuschauerpunkten zu bleiben, und nicht noch zu anderen Prüfungen des Tages zu fahren. Somit konnte ein eventuelles Verkehrschaos wegen der vielen Zuschauer vermieden werden.

An drei Tagen standen für uns 7 Wertungsprüfungen mit insgesamt 150 km auf dem Programm. Nachdem man von der Küste ca. 60 km in das Landesinnere fährt, beginnen dort die engen Straßen, wobei meistens nur im 2ten und 3ten Gang gefahren werden

kann. Hier hatten wir auch erstmalig Bremsprobleme, die aufgrund mangelnder Kühlung auftraten, denn durch die geringe Durchschnittsgeschwindigkeit fehlte einfach Kühlluft. Trotzdem waren wir froh, bei hochsommerlichen Temperaturen ein paar schöne Tage an der Costa Brava erlebt zu haben.

Anfang Mai ging es schon traditionsgemäß zur Pyhrn-Eisenwurzen-Rallye nach Oberösterreich. Als Vorwagen fuhren wir dort die komplette Veranstaltung mit 200 WP-Kilometern mit. Die wunderschönen Berg.-u. Talstraßen mit bis zu 700 Metern Höhenunterschied hatten es in diesem

Jahr in sich. Das Wetter wechselte oft in wenigen Minuten zwischen Sonnenschein und Regen, und so war die Wahl der Reifen (Slicks oder Regenreifen) sehr schwierig. Aber das ist eben Rallye, und wie heißt es so schön: Das Wetter ist für alle gleich.

Ende Mai fuhren wir als 0-Wagen bei der Rallye „Fränkisches Weinland“. Diese ebenfalls zur Rallye-Challenge zählende Veranstaltung diente uns dazu, Erfahrungen für unsere Veranstaltung zu sammeln, und um Werbung zu betreiben, die uns letztendlich ei-

nige Starter brachte.

Im Juli hatten wir dann mit der Rallye 200 in Oberehe ein kleines Heimspiel. Auch hier war es wichtig, dass wir und eine Abordnung des Vereins gesehen wurden, denn einige Teilnehmer fanden dann im August auch den Weg nach Daun.



Die Deutschland-Rallye fuhren wir in diesem Jahr nicht mit, denn wir hatten die Aufgabe, mit unserem Verein bei der Streckensicherung mitzuhelfen, und da war jeder gefragt, denn es ging darum, die Veranstaltung zum WM-Lauf zu bringen, was ja auch geschehen ist, worüber wir alle sicherlich glücklich sind.

So konnten wir uns auf unsere Rallye im August, die Eifel-Rallye konzentrieren. Ein Lauf zur Rallye-Challan-

ge, und ein Bewährungslauf für ein höheres Prädikat, nämlich die Deutsche Rallyemeisterschaft, waren angesagt. So galt es für jedermann, sorgfältig und genau zu arbeiten. Wie schon zur Tradition geworden, hatten wir u.a. 33 historische Fahrzeuge am Start. Unsere Aufgabe bestand darin, als 0-Wagen der Histo dafür zu sorgen, dass die Startzeiten genau eingehalten wurden, und eventuelle Zeitlücken überbrückt wurden. Diese Aufgabe hatte sehr gut geklappt, und die Histo-Fahrer waren froh, in der Eifel eine schon professionell organisierte Veranstaltung fahren zu können. So hoffen wir, im Jubiläumsjahr des Vereins wieder ein tolles Histo-Starterfeld präsentieren zu können. Die Weichen sind dafür gestellt. Und das bei einem Lauf zur Deutschen Rallyemeisterschaft.

Unter dem Motto „Eine Hand wäscht die Andere“ fuhren wir Ende September zur Limes-Rallye nach Hessen. Dort hatten wir einen Gegenbesuch zugesagt, was mit dem Auftritt von E. Homann mit seinem Werks-Audi von 1985 zu tun hatte. Die Rallye 200 hat in Hessen einen hohen Stellenwert, und wir waren froh, etwas dazu beizutragen.

Traditionsgemäß findet die letzte Rallye der Histo im November statt. Die Rallye Köln-Ahrweiler mit ihren 120 WP-Kilometern rund um die Ahr und am Nürburgring bietet für alle Fahrer einen würdigen Abschluß. Bei schönem, allerdings frostigem Wetter musste man sehr konzentriert fahren. Trockene, nasse, vereiste Straßen, viel Laub und Dreck ließen einige vom „rechten“ Weg abbringen. Bei uns ging alles gut, und wir waren stolz und glücklich darüber, die Rallyes der Saison 2001 ohne Ausfall bestritten zu haben.

Herzlichen Dank an alle, die uns tatkräftig unterstützt haben.

Einladung

zur

Jahreshauptversammlung

des MSC Daun e.v. im ADAC

am

22.12.2001 um 19.30 Uhr

Sehr geehrtes Vereinsmitglied,

am Samstag, den 22. Dezember 2001, um 19:30 Uhr, findet im Dauner "Steakhaus zum Dorfbrunnen" eine ordentliche Jahreshauptversammlung statt.

Folgende Tagesordnungsthemen wurden festgelegt.

1. Begrüßung durch den Vorsitzenden
2. Festsetzung der Stimmliste
3. Bericht des Vorsitzenden
4. Bericht des Sportwarts
5. Bericht des Kassenwarts
6. Bericht der Kassenprüfer
7. Entlastung des Vorstandes
8. Beschlußfassung über ggf. vorliegende Anträge
9. Ausblick auf das Jahr 2002

Anträge zu Ziffer 8 der Tagesordnung können bis 3 Tage vor der Veranstaltung (19. Dezember) beim Vorsitzenden schriftlich begründet eingereicht werden.

Peter Schlömer
- 1. Vorsitzender -

Termine 2002

<i>Termine Rallye DM 2002</i>	Datum	Wochentage	
ADAC-Oberland-Rallye, Schongau/Oberbayern	08. - 09. März	Freitag	Samstag
ADAC/PRS-Havellandrallye, Berlin-Brandenburg	06. - 07. April	Samstag	Sonntag
ADMV-Pneumant-Rallye, Lutherstadt Wittenberg	27. - 28. April	Samstag	Sonntag
ADAC/AvD-Castrol-Rallye Thüringen, Pößneck/Plauen	01. - 02. Juni	Samstag	Sonntag
ADAC-Saarland-Rallye, Merzig/Saar	28. - 29. Juni	Freitag	Samstag
ADAC Eifel-Rallye, Daun/Eifel	20. - 21. Juli	Samstag	Sonntag
ADAC-3-Städte-Rallye, Straubing/Bayern	25. - 26. Oktober	Freitag	Samstag
ADAC Rallye Deutschland 2002 (WM-Lauf)	22. - 25. August	Donnerstag	Sonntag
Helferabend Eifel-Rallye, 50 Jahre MSC Daun	31. August		

Countdown für den Weltmeisterschafts 2002

20. ADAC Rallye Deutschland-Rallye 2001

Die 20. Auflage der internationalen ADAC Rallye Deutschland vom 05. bis 08. Juli 2001 sollte zugleich die Letzte sein. An der Realisierung dieses Vorhabens haben rund 90 Helfer des MSC Dann e.V. jedenfalls tatkräftig mitgeholfen.



Die bereits am Mittwoch von Daun aus gestartete Aufklärungsdrohne (Airforce No. 1) landete trotz Bremscheibenbruch zielsicher im amerikanischen Golfgelände von Baumholder.

Am Freitag, dem 06. Juli rollte dann die Logistikkarawane ohne Fahrzeugpapiere bis vor das Lager. Kurz bevor der reichlich mitgebrachte Hopfenblütentee zu brodeln begann,



konnte eine Reproduktion des Kfz-Scheines die US-MP zu einer Freigabe von Mannis humanitärem Hilfstransporter bewegen. Eine Kerntruppe arbeitswilliger MSC'ler begab sich planmäßig gegen 16:00 Uhr zur WPErweiler um dort die beiden Zuschauerpunkte, wie üblich mit zuwe-

nig Material, aufzubauen. Wer an diesem schwülen Nachmittag keine Eisenpfähle einschlug, der schlug wenigstens nach Schnaken. Von Hunger und Durst geplagt erreichten wir nach dieser Schwerstarbeit mit letzter Kraft das Lager, wo zwischenzeitlich bereits weitere MSC-Helfer angekommen waren und ihr Nestlein für die Nacht bereitet hatten.

Auch das Ballermann-Geschwader erreichte von Palma via Findel kommandiert letztlich mit feuerroten Gesichtern und geschwollenen Füßen vom „jet-lag“ noch das rettende MSC-Camp. Nun konnte die traditionelle Lagerfete endlich erst richtig losgehen. Feurio, es war -wie immer- eine gelungene Nacht und alle hatten einen Riesenspaß

Am Samstagmorgen wurde nach dem



Frühstück mit reichlichen Koffeinfusionen kurzerhand der Einsatzplan bekanntgegeben und schon setzte sich die Kolonne in ihre Einsatzräume in Bewegung. Dort warteten bereits unsere „Latecomer“, die zusätzlich von Daun, aber stocknüchtern, angereist waren. Kurz vor 12:00 Uhr war es endlich soweit und der heimliche Zweck unserer Anreise erfüllte sich, als „unser Walter“ mit seinem gelben Porsche an uns vorbei so richtig stehen ließ. Wer behauptet, ihn habe es bei der Vorbeifahrt des deutschen Rallye-Gottes nicht gegruselt, der lügt. Anschließend fuhren seine Jünger, -- Grönholm, Delecour, Bugalski, Schwarz über die Piste, bevor als nächster Höhepunkt die Startnummer 78 erwartet wurde. Irgendwie müssen die zahlreichen, internationalen Zuschauer durch eine gezielt gesteuerte Ansage des Streckensprechers gemerkt haben, daß unser MSC-Team da kommt. Jedenfalls

ging ein tosender Jubel durch das Erzweiler Tal, den sonst kein Fahrer vorher oder nachher annähernd er-



reichen konnte. Auch das abschließende Highlight an der Strecke wurde vom MSC durch Einsatz eines Geisterfahrers gesetzt. Der Lagerabend war somit vom Gesprächsstoff her gerettet.

Es wurde gegessen, getrunken, gesungen und gelacht bis in den frühen Sonntagmorgen. Die Erstteilnehmer fanden die Lagerveranstaltung einfach super. Die coolen Routiniers unter uns planten bereits das Jubiläumslager 2002 mit Höhenfeuerwerk und bengalischer Beleuchtung des Camping-Klos.

Ach ja, zum einleitenden Satz bleibt noch klarzustellen, daß unsere Arbeit bei der 20. Auflage der Deutschland-Rallye dazu beigetragen hat, daß die „Deutschland 2002“ als Lauf zur World-Rallye-Championship (WRC) aufgestiegen ist.



Vom 22. bis 25. August 2002 werden wir erstmals bei einem WM-Lauf in Deutschland dabei sein können.. Packen wir's an!

HG

JAHRESRÜCKBLICK 2001

Ein Jahr mit Höhen und Tiefen, das Rallye - Team Chris Bangert und Karl Fries

Mit frischem Mut und neuem Auto starteten wir in die Rallye-Saison 2001, nachdem wir Karl's 50. Geburts-



tag gebührend gefeiert hatten und das neue Auto, ein VW Polo GTI, wieder hervorragend von Martin Kiefer und Albert Schäfer vorbereitet worden war. Wir waren sehr zuversichtlich, weil uns der Polo besser lag als der Citroen Saxo und weil VW Racing Hannover mit dem neuen Polo GTI ein wettbewerbsfähigeres Auto entwickelt hatte, als es der alte Polo 16V war. Die Rückkehr zum Polo ermöglichte uns zusätzlich zum ADAC Rallye Junior Cup die Teilnahme an der VW Polo Challenge, bei der wir das ganze Jahr über von einem VW Racing-Team vor Ort betreut wurden.



Aber dann kam alles anders als erwartet. Schon bei der Auftaktveranstaltung in Berlin zwang uns ein Ge-

triebeschaden zur Aufgabe. Die Folge war, dass wir die Oberland-Rallye in Oberbayern zu vorsichtig angingen und nur Platz 7 belegen konnten. Bei der Vogelsberg-Rallye in Hessen gelang uns endlich der Durchbruch mit dem 2. Rang im Junior Cup und dem 1. Platz in der VW Challenge. Wir hatten das neue Auto jetzt im Griff und waren auch mit seiner Leistung zufrieden. Es folgten nun die absoluten Höhepunkte der Saison und unserer bisherigen Rallye-Karriere.

Die Deutschland-Rallye in Trier und die Eifel-Rallye in Daun. Vergessen waren die Rückschläge und die 'atmosphärischen Störungen' im Team, hervorgerufen durch eine schlechte Vorstellung in Zwickau und den ungeplanten Ausfall zweier Rallyes durch meinen fünfwöchigen Studienaufenthalt in Israel. Die Teilnahme an einem

Euro-pa-meisterschaftslauf über drei anstrengende Tage zusammen mit dem Weltmeister und den Besten der deutschen Meisterschaft war eine enorme Herausforderung und ein Riesenerlebnis für das ganze Team.

Am ersten Tag der 'Deutschland' in Trier und in den Moselweinbergen war es sehr heiß, sodass wir bald Probleme mit den Bremsen hatten (Mama weiß jetzt ziemlich genau, wo man in Trier und Umgebung nach

Bremsbelägen fragen kann). Der zweite Tag auf dem rauhen Truppenübungsplatz in Baumholder bescherte uns einen Getriebeschaden, den Martin und Albert unter riesigem Zeitdruck meisterlich in den Griff bekamen, was ihnen die Bewunderung der VW-Profis und der 'Schrauberkonkurrenz' einbrachte. Das Getriebe hielt, und nach dem dritten Tag im Saarland fuhren wir mit einem der kleinsten Autos im Feld als Klassensieger und als 29. Im Gesamtklassement über die Zielrampe in Trier.

Dann nahte unter großer Presseankündigung die heimische Eifelrallye. Im Vorjahr konnten wir einen hervorragenden 2. Platz im ADAC Rallye Junior Cup belegen, und das wollten wir in diesem Jahr wiederholen. Da 'Karl der Große' wieder die Fäden ziehen



mußte, saß erneut Michael Wenzel auf dem Beifahrersitz und leistete auch diesmal gute Arbeit, um so mehr, als er den ganzen Tag über mit einer Magen-Darm-Grippe kämpfte, aber tapfer durchhielt.

Lohn der Qual und meiner fahrerischen Leistung: 2. Platz im Cup und in der Klasse und 17. Gesamtrang. Lohn der hervorragenden Organisation unter Karl's Gesamtleitung, die Eifel-Rallye wird im nächsten Jahr Lauf zur Deutschen Meisterschaft.

Da wir durch die ausgefallenen Rallyes keine Chance mehr auf einen vorderen Cupplatz mehr hatten, wollten wir bei den letzten drei Veranstaltungen nur 'gut aussehen' und völlig unbelastet 'volles Risiko' gehen. An der

Ostsee in Neustadt/Holstein gelang uns dies mit dem dritten Rang nur bedingt wegen einer falschen Reifen-



wahl, aber im Saarland lief es am ersten Tag, Freitag, prima. Wir fuhren nicht nur eine WP-Bestzeit, sondern führten am Ende des Tages nach fünf Prüfungen das Feld sogar an. Samstags in WP 6 waren wir dann wohl doch zu schnell und verabschiedeten uns mit einer kapitalen Rolle aus der Veranstaltung. Nachdem wir das ganze Jahr über keinen Blechschaden angerichtet hatten, mußten unsere Mechaniker für die abschließende Drei-Städte-Rallye nochmal ihr ganzes Können aufbieten und zusammen mit Götz Heimer viele Nächte opfern, um das Auto rechtzeitig einsatzbereit zu haben. Ohne die Unterstützung der Firma Löhr wäre das nicht möglich gewesen. Schließlich konnten wir mit unserem wie neu aussehendem Polo planmäßig in Straubing an den Start gehen, und zunächst lief es auch ganz gut. Aber dann beendeten wir die kuriose Saison 2001 wie wir sie begonnen hatten, mit einem Getriebeschaden. Da tröstete es uns nur wenig, dass unser Polo nicht der einzige mit diesem Defekt ausgefallene war und VW Racing den Schaden großzügig ersetzte. Obwohl diese Saison insgesamt als verkorkst abgehakt werden muß und der Polo nach wie vor mit der Getriebeanfälligkeit einen Schwachpunkt bietet, bescherte sie uns trotzdem mit

der Deutschland-Rallye und der Eifel-Rallye unvergeßliche Momente in einem schönen Team-Sport. Wir hatten

mit diesem Auto trotz allem viel Spaß und haben bewiesen, dass wir unter den deutschen Nachwuchs-Rallyeteams vorne mitfahren können, obwohl die Leistungsdichte im Cup noch nie so hoch war. Das ist versöhnlich und macht ein wenig zufrieden.

Als Nachtrag ist noch zu erwähnen, dass ich zur Belohnung für den Klassensieg bei der Deutschland-Rallye von Ford zu einem Test des Ford Puma Kit-Car nach England eingeladen wurde. Dieser Test, an dem 24 junge Rallye-Piloten aus ganz Europa teilnahmen, fand im Anschluss an die RAC-Rallye in Branbury statt. Das war eine große Ehre für mich, da außer mir nur noch Dark Liebehenschel

aus Deutschland dabei war. Allerdings kam ich erwartungsgemäß nicht in die zweite Runde, da ich einer der wenigen ohne Rennerfahrung in einem solch 'heißen' Auto war. Trotzdem war es toll und hat viel Spaß gemacht, das Kit-Car zu bewegen. Letzte Woche sind nun auch die Würfel für die Zukunft gefallen, in der Karl's und meine Wege sich trennen werden. Karl wird sich ganz auf seine schwierige Aufgabe als Rallyeleiter der Eifel-Rallye konzentrieren, und mich wird mein Beruf ins Ausland führen. Ich erfülle zunächst Fotoaufträge in Südamerika und habe mich anschließend für ein Fotostudium in



USA beworben, sodass ich voraussichtlich eine zweijährige Rallye-Pause einlege. Wir waren ein tolles Team und haben vier schöne Jahre Rallye-Sport erlebt. Deshalb möchten wir uns zum Schluß ganz herzlich bedanken - bei unserem Service-Team Martin Kiefer, Albert Schäfer, Hännens Simonis und Götz Heimer für die hervorragende Arbeit in den vergangenen Jahren, die durchgearbeiteten und durchgefeierten Nächte, den Zusammenhalt als Sieger und als Verlierer - bei unseren Sponsoren und Werbepartnern Meeth Fenster, Löhr Automobile, VW Racing, ADAC Mittelrhein, VDD Werbeagentur, Fa. Clemens Meerfeld, Miez Lehmborg und Reifen Vergölst für die hervorragende Zusammenarbeit - beim MSC Daun und seinen Mitgliedern für die tolle Unterstützung. Zuletzt gilt unser Dank Mama und Papa Bangert für das Gelingen der vier Jahre durch ihren unermüdlichen Einsatz in Pressearbeit, Catering, seelischer und medizinischer Betreuung, Organisation, Management und Team-Leitung.

Glatt durchgestartet

Bereits wenige Wochen nach dieser Einschätzung durch die Rallyeexperten und einem exzellenten Zeugnis durch den DMSB-Beobachter kam aus Frankfurt die Nachricht „Deutsche Rallyemeisterschaft in der Eifel“. Die Veranstaltergemeinschaft hatte im ersten Anlauf von der obersten Motorsportbehörde Deutschlands den Zuschlag auf den vakanten 7. Lauf zur Deutschen Rallyemeisterschaft bekommen. Nach einigem Hin und Her bei der Terminfrage steht fest, dass vom 19. bis 21. Juli 2002 die besten Rallyeteams Deutschlands in Daun antreten werden.

Technische Daten der Rallye
Gesamtlänge: 430,90km
Gesamtlänge der WPs 142,70 km

Es gibt viel zu tun,

Karl Fries

(Zeitplan nächste Seite)

Der Rasterzeitplan der Eifel-Rallye 2002 steht fest:*Freitag, 19. Juli 2002*

08.00 – 16.00 Uhr*	Besichtigung der Wertungsprüfungen
18.00 – 21.00 Uhr	Technische Abnahme Löhr Automobile
18.00 – 20.00 Uhr	Prolog Historic
20.00 Uhr	Fahrerpräsentation auf der Rampe

Samstag, 20. Juli 2002

08.00 Uhr	Start Etappe I, Marktplatz Daun
08.45 – 12.10 Uhr	Wertungsprüfungen 1 bis 6, Bereich Salmwald und Ober-/Niederstadtfeld
13.15 – 17.00 Uhr	Wertungsprüfungen 7 bis 12, Bereich Mehren, Sarmersbach, Dreis-Brück
17.50 Uhr	Etappenziel Rampe vor Hotel Stadt Daun

Sonntag, 21. Juli 2002

08.00 Uhr	Start Etappe II, Marktplatz Daun
08.45 – 11.00 Uhr	Wertungsprüfungen 13 – 16, Gillenfeld und „Vulkaneifel“ (Hontheimer Mühle – Willwerscheid) Service Firma Meeth Fenster, Wallscheid
12.00 Uhr	Ziel, Rampe vor Hotel Stadt Daun, Openair Rallyeparty Innenhof Hotel Stadt Daun
15.00 Uhr	Siegerehrung Innenhof Hotel Stadt Daun

Gelungene Generalprobe

Mit dem Gesamtsieg von Guido Senge und Co-Pilot Detlef Paeslack aus Lohmar endete die ADAC Eifel-Rallye mit Start und Ziel in Daun. In ihrem Toyota Celica GT-Four waren sie nach 12 Wertungsprüfungen über rund 105 Kilometer und einer Fahrzeit von 1:02.24 Stunden genau 1.27 Minuten schneller als die Vorjahressieger Markus Moufang/Hartmut Walch im BMW M3. Den entscheidenden Vorsprung verschaffte sich Senge auf den 6 Prüfungen der Vormittagsrunde, als er vor allem auf der Prüfung in Ulmen auf dem losen Untergrund die Vorteile seines Allradantriebes am Toyota nutzen konnte. Den dritten Gesamtrang belegten Norbert Moufang und Co-Pilotin Michaela Frenzel in einem Opel Kadett C. Norbert Moufang baute damit seine Challenge-Führung in der Region Süd weiter aus und hat schon vorzeitig die maximal erreichbaren 100 Punkte auf seinem Konto. Die Teilnehmer des ADAC Rallye Junior Cup sorgten auch in Daun wieder für Aufsehen. Ihre seriennahen Fahrzeuge zählen zu den leistungsschwächsten im Starterfeld. Mit seinem vierten Sieg beim fünften Saisonlauf machte Holger Knöbel aus Rheda-Wiedenbrück einen weiteren Schritt in Richtung Cup-Sieg. Dabei fuhr der 25-jährige Maschinenbaustudent sensationell auf den zehnten Gesamt-Platz des gut besetzten Challenge-Laufes. Seinen zweiten Junion-

Cup-Platz aus dem letzten Jahr konnte Lokalmatador Chris Bangert verteidigen. „Es ist schon ein tolles Gefühl bei der Rallye vor der eigenen Haustür so einen Erfolg zu feiern“, freute sich der 23-jährige, der wie Knöbel einen VW Polo pilotiert. Niklas Birr hatte im Citroen Saxo die Cup-Führung inne, als ihn in WP 6 ein Reifenschaden stoppte. Spannend wurde es beim Kampf um den dritten Platz. Im Ziel fehlten Tina Grewe (VW Polo) gerade mal vier Sekunden auf Rico Kämpfner im Citroen Saxo und damit auf den dritten Platz. In der Jahreswertung verbesserte sich Tina Grewe allerdings auf Rang drei.

Zu den Pechvögeln der Rallye gehörten zwei Fahrer, die normalerweise in der deutschen Rallye-Meisterschaft unterwegs sind. Andreas Gerst aus dem pfälzischen Edenkoben fuhr in seinem kleinen Skoda Felicia Kit-Car respektlos in der Spitze mit. Zeitweise lag er auf dem vierten Gesamtrang. Ein Reifenschaden zwang ihn aber in der sechsten Wertungsprüfung zum Wechseln auf der Strecke. Trotz fünf Minuten Strafzeit belegte er in der Schlussrechnung noch den 16. Gesamtrang. Weniger gut erging es Frank Höhner. Der Westerwälder wollte seinen Honda Integra einem letzten Test vor dem nächsten DM-Lauf unterziehen. Höhner lag in seiner Klasse deutlich in Front und in der Gesamtwertung auf Rang acht, als er

ebenfalls in WP 6 von der Strecke rutschte. Der unbeschädigte Honda Integra war allerdings ohne fremde Hilfe nicht mehr auf die Straße zu bekommen.

Gaststar der Rallye war der zweimalige Deutsche Rallye-Meister Matthias Kahle. In einem Gruppe-B-Lada führte er das Feld der 35 historischen Rallye-Fahrzeuge an und lockte viele zusätzliche Fans an die Rallye-Strecken. „Eine schöne Rallye mit noch schöneren Wertungsprüfungen.“ Dem Lob des Lausitzers ist nicht hinzuzufügen.

„Das ist genau das Ergebnis, das wir uns erhofft hatten,“ erklärte Armin Kohl (Wittlich) zufrieden. Der Sportleiter des ADAC Mittelrhein weiter: „Es ist im Interesse des ADAC Mittelrhein, diese Veranstaltung weiter zu fördern. Hier ist die gesamte Rallye-Kompetenz des ADAC Mittelrhein engagiert. Ich bin mir sicher, dass diese Crew auch höhere Aufgaben erfüllen kann.“ Die Eifel-Rallye zählte heuer als Lauf zur Rallye-Challenge, der zweiten Liga im deutschen Rallye-Sport. Sie wird unter der Leitung von Karl Fries (Daun) von sechs Ortsclubs des ADAC Mittelrhein durchgeführt und hat sich für das kommende Jahr um einen Lauf zur Deutschen Rallye-Meisterschaft beworben.

Text: Jürgen Hahn