Motorsport-Club Daun e.V.

im ADAC

Clubinformation

6. Jahrgang | 1. Quartal | Heft 20

Walter Röhrl im Gespräch mit P. Schlömer und P. Hubertz

Impressum:

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

Vorsitzender: Peter Schlömer, Trierer Straße 4, 5568 Daun, Tel: 06592/1356 o. 3074

Redaktion: Norbert Kettenhofen, Jahnstraße 10, 4000 Düsseldorf 1, Tel: 0211/379861

Liebe Motorsportfreunde,

in der heutigen Zeit wird es immer schwieriger, dem interessierten Motorsportfan seinen Sport in der ihm gebührenden Art und Weise zu präsentieren. Für einen Verein stellen sich leider immer mehr Probleme dar, etwas "Vernünftiges" auf die Beine zu stellen.

Wir glauben allerdings, immer noch auf der richtigen Ebene zu fahren, was auch die Vielzahl unserer besuchten Veranstaltungen 1989 bewiesen hat. Besondere Freude hatten wir daran, daß ein großer Teil unserer aktiven Freunde immer wieder mit dabei waren, und so für alle Beteiligten ein Jahr des Motorsports war, in dem so viele schöne Veranstaltungen besucht und selbst durchgeführt werden konnten, wo jeder viel Spaß und viel Freude hatte.

Auch 1990 glauben wir wieder ein Veranstaltungsprogramm für den Verein gefunden zu haben, das für jeden etwas bietet. Ob interne Orientierungsfahrten, Fahrradturnier, Besuch von Rallyeveranstaltungen oder die geplante Clubfahrt im August, alles wird sicherlich wesentlich zur Vereinsgestaltung und Freude aller Beteiligten beitragen.

Ich darf mir wünschen, daß in diesem Jahr wieder so viel Beteiligung am Vereinsleben sein wird wie im letzten Jahr. Vieleicht gelingt es uns allen aber auch, noch mehr Interessenten für "unseren" Sport zu finden, für einen Sport, der eine lange Tradition hat, den aber leider immer mehr Leute mit oft unfairen Mitteln, und unsachlichen Argumenten versuchen zu zerstören.

Bis zur Jahreshauptversammlung am Samstag, den 24.03.90 im Vereinslokal "**ZUM DORFBRUNNEN**" verbleibe ich mit sportlichen Grüßen

P. Schlömer, 1. Vorsitzender

Beim Race of Champion auf dem Nürburgring

MSC Daun e.V.

im ADAC

Einladung

zur

Jahreshauptversammlung

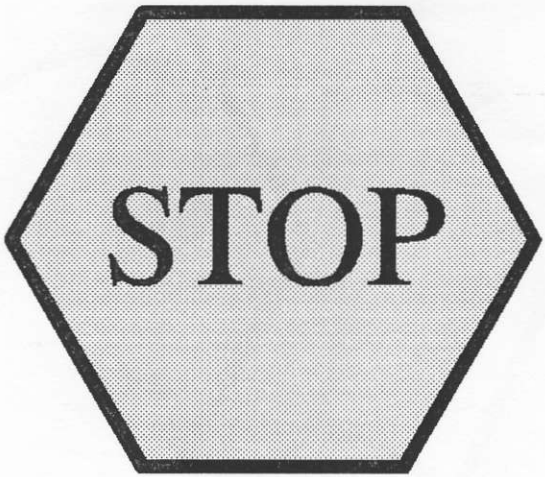
Freitag, 24.3.1990, 19.30 Uhr

im Clublokal

Gasthaus "Zum Dorfbrunnen"

Tagesordung

1. Feststellung der Stimmliste
2. Bericht des Vorsitzenden
3. Berichte der Referenten
4. Berichte des Schatzmeisters und der Rechnungsprüfer
5. Planung für 1990
6. Anträge(Schriftlich bis 11.3.90 an den Vorstand)
7. Verschiedenes



Beifahrer-Schulung

Am 13.4.1990, 11.00 Uhr
im
Gasthaus "ZUM DORFBRUNNEN"
Für alle Mitglieder und Interessenten

Veranstaltungsablauf

11.00 - 12.30 Begrüßung und Schulung
12.30 - 13.30 Mittagessen
13.30 - 15.00 Schulung
15.30 - 18.00 Praktische Übung

Es sind folgende Hilfsmittel mitzubringen:

Bleistift, Folienstift, Lineal, Stoppuhr, Taschenrechner
Kartenbrett

Die Veranstaltung ist kostenlos.
Das Mittagessen wird ebenfalls gestellt

Es werden folgende Aufgabenstellungen behandelt:

Chinesenzeichen, Würmchen, Koordinaten

Um die Veranstaltung besser planen zu können, bitten wir die Interessenten sich bis zum 7.4. zu dieser Schulung anzumelden. Benutzen Sie dazu die im Heft befindliche Antwortkarte.

Monte Carlo: Bravo Armin

Unfaire Machenschaften von Lancia?

Die "Monte" 1990 wird in den Rallye-Annalen einen besonderen Platz einnehmen. Staubfreie Prüfungen geben hierfür wohl kaum den Ausschlag. Daran muß man sich wohl oder übel gewöhnen. Spannung und Dramatik sind vielmehr die Kriterien. Zwei nahezu gleichwertige Fahrer auf zwei etwa gleichwertigen Fabrikaten polierten das reichlich angekratzte Gütesiegel der Rallye-WM auf. Didier Auriol/Bernard Occelli (Lancia Delta integrale 16V) und Carlos Sainz/Luis Moya (Toyota Celica GT 4WD) spielten Katz und Maus. Mehrfach wechselte die Führung, mehrfach lagen beide zeitgleich in Front. In der Rollenverteilung besetzte dabei Sainz mit bravour die Position des Jägers. Den "moralischen Siegen" des letzten Jahres sollte endlich der große, längst fällige, Durchbruch folgen. Zeigten die Uhren für "El Matador" in den Etappenzielen Aubenas 14 und Gap 12 Sekunden Differenz zu Auriol an, so waren es vor dem Finale noch ganze lumpige vier Sekunden. Ein Novum für den Rallyeklassiker. Der erbitterte französisch/spanische Zweikampf degradierte das illustre Verfolgerfeld zu Statisten. Vorjahressieger Biasion kam rasch zu der Erkenntnis, das mörderische Tempo der Führenden nicht mithalten zu können. Ganze 2,26 Minuten Rückstand vor dem Finale zu Teamkollegen Auriol. Dario Cerrato hatte auf dem Jolly-Club Integrale als Vierter 4,11 Minuten, Schwarz 5.42 Minuten (Toyota) und Salonen (Teamkollege Mikkola war mit Antriebswellenschaden schon out) mit dem für die vorherrschenden Streckenverhältnisse völlig untermo-torisierten Mazda gar 8.12 Minuten Abstand. Die Mitsubishi von Vatanen sowie Eriksson standen mit Motorexitus am Rande der Piste. Und Bruno Saby versuchte nach Bekanntschaft mit einem Betonklotz wenigstens wieder Anschluß an die Top Five zu finden. Den Col de Turini (die erste Final-WP fiel einer Mediziner-Demo zum Opfer) überquerte Sainz zehn Sekunden schneller als Auriol, worauf dieser bei den folgenden drei Prüfungen konterte und sich dank besserer Streckenkenntnisse mit zehn Sekunden absetzte. Lancia sah sich mit regulären Mitteln in der wohlmöglichen Verliererrolle und wechselte kurzerhand den Turbolader. Sainz bekam somit in der Folge nasse Augen. Er kämpfte wie ein Stier. Es nütze nichts. Auriol fuhr ihm auf und davon. Im Ziel trennten die Beiden satte 52 Sekunden. Ein merkwürdiger Abstand, wenn auf der gesamten Strecke zuvor um Sekunden gefeilscht wurde. Toyota-Teamchef Ove Andersson legte Protest gegen das Auriol-Auto ein, da Air-Restriktor und Turbolader nicht verplombt wa-

ren. Die Sportkommissare wiesen den Einspruch zurück. Für diesen "Fehler" sei nicht Lancia, sondern die Organisatoren verantwortlich. Gegen die Entscheidung legte daraufhin das Toyota Team Europe Berufung bei der FIA ein. Man muß allerdings kein Hellseher sein, um das Ergebnis der FIA vorherzusagen: Bei einer französischen Veranstaltung und einem italienischen Fahrzeug, besetzt gar noch mit Gallier, sollte es mit dem Teufel zugehen, wenn Toyota Recht bekommen wird. Wetten daß? Neben dem faszinierenden Duell Auriol - Sainz und Lancia - Toyota gelang einem Team der Durchbruch zur Weltspitze: Armin Schwarz/Klaus Wicha. Bei ihrem ersten Monte- und Toyota-Werkseinsatz belegten sie einen sensationellen fünften Platz. Dreimal fuhren sie die zweitbeste Zeit. Armin Schwarz hatte sein Planziel "ich will unter die Top Ten kommen" mehr als erreicht. "Eine Steigerung ist noch möglich," meinte der 26jährige Franke. "Auf Asphalt kenne ich das Auto nur zu 90 % ." Sein Resümee: "Bis auf einen Plattfuß in Burzet (kostete über 2 Minuten und wahrscheinlich Platz 4) und Brems probleme (Radbremszylinder undicht) am Turini war nicht viel los..." In der Gruppe N glänzten Michael Gerber/Peter Thul (werksunterstützter Mitsubishi Galant des AM-Team) mit einem fünften Rang und 18. Gesamtplatz. Als Belohnung treten die Youngster jetzt auch in Portugal an. Teamkollege Jochi Kleint zeigte mit AM-Chef Walter Schleicher auf einem gemieteten Lancia integrale des ASTRA-Teams alte Klasse. Das Ende kam an 9. Stelle liegend jedoch bereits am ersten Tag in Form eines Überschlages. "Monte-Denkmal" Klaus Fritzinger hörte bei seiner 18. Teilnahme auf die Ansagen von TV- und RundfunkModeratorin Stephanie Tücking. Mit der Toyota Celica GT 4WD gaben sie eine gute Vorstellung, die jedoch durch Motorprobleme kurz vor Schluß der "Großen Schleife" ihr Ende fand.

-DiNo-

Motorsport-Club Daun e.V.
im ADAC

Terminkalender 1990

24.3.	Jahreshauptversammlung
13.4.	Beifahrerschulung (siehe S. 4/5)
12.5.	Orientierungsfahrt (VAG-Pokal)
24.6.	Fahrradturnier
6.-7.7.	Int. Hunsrück-Rallye
12.8.	MSC-Ausflug
8.-9.9.	Formula-Rallye-Gründautal
20.10.	Orientierungsfahrt (FORD-Pokal)
7.-9.12.	Eifelrallye, (Race of Champions ???)
29.12.	Nachtorientierungsfahrt (VAG-Pokal)