Motorsport-Club Daun e.V.

im ADAC

Clubinformation

6. Jahrgang 4. Quartal Heft 24

4. Platz bei der Rallye Monte Carlo, Armin Schwarz

Impressum:

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

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

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

Auflage: 200 Stück, erscheint jedes Quartal und zu besonderen Anlässen

Motorsport-Club Daun e.V.

im ADAC

Einladung

zur

Jahreshauptversammlung

Freitag, den 8.3.1991, 19.30 Uhr

im Clublokal

Gasthaus "ZUM DORFBRUNNEN"

Tagesordnung

1. Feststellung der Stimmliste
2. Bericht des Vorsitzenden
3. Berichte der Schatzmeister und der Rechnungsprüfer
4. Berichte der Referenten
5. Entlastung des Vorstandes
6. Wahlen (Vorstand und Rechnungsprüfer)
7. Planungen für das lfd. Jahr
8. Anträge
9. Verschiedenes

24-Stunden-Rennen als attraktives Zahlenspiel

Zu den Klassikern bei den Tourenwagen-Langstreckenrennen zählt neben den ADAC-24-Stunden auf dem Nürburgring auch das zweimal rund um die Uhr gehende Match im belgischen Spa Francorchamps. Aus beiden Wettbewerben ging BMW bekanntlich als Doppelsieger hervor. Für die Entwicklungs-Ingenieure bringen extreme Prüfungen dieser Art wertvolle Erkenntnisse für den Serien-Automobilbau, die sich trotz Simulation mit dem Computer so nicht nachvollziehen lassen. BMW hat den Einsatz in Belgien einmal genau recherchiert.

Die Strecke Hamburg-Florenz (I) beträgt gut 16OO Kilometer. Für Urlauber mit dem Auto heißt das einen strammen Tag lang Anreise mit mindestens fünf längeren Halten. Zum Vergleich: In Spa fuhr das siegreiche BMW M Team Schnitzer mit dem Trio Cecotto/Giroix/Oestreich die doppelte Distanz in exakt 21 Stunden, 44 Minuten und 8,32 Sekunden. Dabei wurden 468 Runden mit einem Durchschnittstempo von 149,4 km/h zurückgelegt.

Elfmal hielt der M3 mit einer Gesamtdauer von 7 Minuten und 25 Sekunden an der Box. Das bedeutet, daß der M3 in durchschnittlich 4O Sekunden mit 1OO Liter Benzin gespeist wurde und vier nagelneue Yokohama-Slicks erhielt. Das Motoroel bekam insgesamt dreimal eine Auffrischung, zweimal erfolgte ein Wechsel der vorderen und einmal der hinteren Bremsbeläge.

In den fast 22-Stunden Rennzeit (über zwei Stunden fehlten wegen eines Unfalls und einer Unterbrechung) drehte sich die Kurbelwelle des Siegermotors exakt 9 117 277

Mal. Die Kardanwelle übertrug die Antriebskraft in 6 877 968 Umdrehungen vom Motor auf die zwei Antriebswellen, die 1 61O 765 Mal rotierten. Auch die vier Kolben legten einen enormen Weg zurück. Jeder dieser metallenen Rundkörper sauste über 1 586,4O6 Kilometer auf und ab.

Die Techniker haben weiter errechnet, daß die drei Fahrer insgesamt 14 O41 Mal "in den Gängen gerührt" haben. Am meisten hielten sie sich in der dritten Fahrstufe auf. Sie wurde 4621 Mal eingelegt. Zum Vergleich die anderen Gänge: 1. 48O Schaltvorgänge (pro Runde also einmal), 2. 282O, 4. 42OO und 5. 186O.

-DiNo-

Marken-WM wieder an Lancia

Die Hoffnungen des Kölner Toyota Team Europe nicht nur Carlos Sainz/Luis Moya zur Fahrer-WM-Krone zu verhelfen, sondern auch das Marken-Championat zu gewinnen, machte der Lancia Doppelsieg von Auriol und Kankkunen bei der Rallye Italien zunichte. Die seit nunmehr einem Jahrzehnt in den Lancia-Martini-Farben auftretende Werksmanschaft aus Turin sicherte sich zum neunten Mal die Marken-Weltmeisterschaft. Für den Lancia Delta HF ist es der vierte Titel in Folge.

In der EM konnte der Belgier Robert Droogmans auf dem werksunterstützten Delta des italiennischen Jolly-Club-Team Platz eins erzielen. Zum achten Mal hintereinander gewann ein Lacia-Pilot die Jahreswertung - für die italienische Automarke gleichzeitig der dreizehnte EM-Titel. Hinzu kommt der Gewinn der deutschen Meisterschaft, die an Holzer/Wendel (AM-Holzer-Team) ging

Eine stolte Bilanz für die erfolgreichenste Marke im Rallyesport. Gott sei Dank hat die 90er Saison aber auch gezeigt, daß die Konkurenz, insbesondere auf der WM-Bühne, mächtig aufgerpstet hat und in der Lage ist, die Vorherrschaft der Truppe um Claudio Lombardi in Frage zu stellen. Freuen wir unsd auf 1991, das wohl interessanteste Rallye-(WM) Jahr seit langem.

-DiNo-

Motorsport-Club Daun e.V.

im ADAC

Kurzausschreibung

Veranstaltung:	**Orientierungsfahrt um den Wanderpokal der Fa. VAG Gessner & Söhne Daun**
Durchführung:	**Freitag, den 29.3.1991**
Aufgabenbesprechung:	**Freitag, den 29.3. 91, 10.30 Uhr**
Start 1. Fahrzeug:	**11.01 Uhr, Gasthaus "ZUM DORFBRUNNEN"**
Ankunft:	**ca. 19.00 Uhr, Gast "ZUM DORFBRUNNEN" (Zwangspause mit Mittagessen)**
Startgeld:	**bei Anmeldung bis zum 23.3.91, DM 25,00 am Veranstaltungstag, DM 30,00**
Streckenlänge:	**ca. 250 Km**
Aufgabenstellung:	**eingezeichnete Strecke**
Preise:	**1. Platz Wanderpokal, bis zum 3. Platz Sachpreise, bis zum 5. Platz Plaketten**
Siegerehrung:	**im Anschluß an die Veranstaltung**

Zum Thema Voranmeldung unbedingt die letzte Seite lesen!!!

Ford und Delecour stahlen Toyota bei der Monte die Schau

Im Pressezentrum von Aubenas in der Ardèche sind Detail-Infos über Francois Delecour gefragt. Insider können damit aufwarten - für sie ist der 4. Platz und eine Bestzeit nach der ersten Etappe der Rallye Monte Carlo mehr logisch als sensationell. Denn mit dem Werks Ford Sierra Cosworth 4x4 verfügt der Franzose endlich über einen potenten Untersatz.

Als zu Beginn der Finalprüfung Delecour 41 Sekunden vor Weltmeister Carlos Sainz liegt, tippen die Agenworden: Delecour fällt auf Rang drei zurück. Sainz erbt den Sieg und Biasion wird mit mässigen Leistungen noch Zweiter der Monte 91.

"El Matador" ist kein strahlender Gewinner. Francois Delecour und seine charmante Copilotin Anne-Chantal Pauwels haben ihm kräftig zu schaffen gemacht. 61 Sekunden lag der 28jährige Fanzose in der Ardèche hinter Leader Sainz - vor dem Finale waren es noch lumpige 9 Sekunden. Und in der "Etape Finale" konnte der Toyota-Chauffeur nur schwer kont-

turkollegen schon emsig ihren Abschlußtext. Sie müssen ihn neuschreiben. Denn der Col de Turini ist mal wieder zum Schicksalsberg geern: Der aggressivfahrende Ford-Neuling war in sechs der neun WPs schneller.

Auf der allerletzten Prüfung, buch-

stäblich in Sichtweite des Triumphes, geschah dann das für Delecour/Pauwels Unfaßbare: 16 km vor dem Ziel brach ein Querlenker. Der Cossie rutschte von der Bahn wobei ein Reifen beschädigt wurde. Fast sechs Minuten büßten die Lokalmatadore am Turini auf Sainz ein. Die "Grande Nation" trauerte mit ihnen.

Neben dem phantastischen Auftritt von Delecour verblaßten die beiden anderen Ford-Werks-Teams mit Alex Fiorio (1O.) und Malcolm Wilson (7.). Enttäuschend das Abschneiden von Fiorio, der zwar mit Differential- und Turboproblemen zu kämpfen hatte, in der Regel jedoch beachtlich langsamer als sein britischer Kollege war.

Eine Demonstration seines Können zeigte Armin Schwarz auf dem zweiten Werks Toyota. Zu einem Reifenschaden und Trouble mit der Gegensprechanlage am ersten Tag kam zu Beginn der zweiten Etappe eine Kollision mit einem Stein hinzu. Vier Minuten kostete auf der langen Burzet-Prüfung der Reifenwechsel. Der Oberreichenbacher startete daraufhin eine furiose Aufholjagd. Arne Hertz, heuer Navigator des Deutschen, ist wohl lange nicht mehr so rasant in einem Rallyeauto chauffiert worden.

Das Kurvenlabyrinth von Sisteron nach Thoard ist gefürchtet. Im Januar hat Väterchen Frost in der kurzen und steilen Bergaufpassage im letzten Drittel der 4O km-Schinderei sein Stammquartier. Der Griff nach den richtigen Reifen ist somit das reinste Pokerspiel. Während die Top-Fahrer auf Nummer sicher gingen und Spikes wählten, setzte Armin auf Slicks: Traumzeit! Ganze 66 Sekunden drückte er Sainz und 44 Sekunden Delecour aufs Haupt!

Zwei weitere Bestzeiten brachten den zweimaligen deutschen Meister auf Platz vier der Gesamtwertung, dem bisher besten Ergebnis seiner WM-Karriere.
Im Rummel um Delecour ging beinahe unter, daß 1991 in Monte Carlo die fünfjährige Siegesserie von Lancia ein Ende fand. Miki Biasion profitierte vom Pech der Konkurrenten und wurde mit einer farblosen Vorstellung Zweiter. Teamkollege Juha Kankkunen landetete beim fast schneelosen WM-Auftakt auf Rang fünf.
Mit Bestzeiten konnten die Werks-Lancias nicht aufwarten. Lediglich Vorjahresgewinner Didier Auriol, von Claudio Lombardi ins Jolly Club-Team verbannt, trumpfte zweimal auf, ehe der Fina Delta integrale 16V nach zeitraubenden Elektrikproblemen und anschließendem Motorschaden zur Seite gestellt wurde. Bruno Saby erzielte ein Topergebnis und landete nach diversen Reifenproblemen hinter Kankkunen auf Position sechs.
Keiner der beiden unter chronischem Leistungsmangel leidenden Werks Mazda 323 GTX sah das Ziel. Schon nach der 2. WP konnte Hannu Mikkola (Motorschaden) die Heimreise antreten. Der neue spanische Teamgefährte Jesus Puras zeigte viel Herz. In WP 15 war's wohl des Guten zuviel: Abflug. Misubishi-Treter Timo Salonen wurde 8. Kenneth Eriksson, noch ausgepowert von der Paris - Dakar und durch Treibstoffprobleme weit abgeschlagen, erhielt von Teamchef Cowan vor dem Finale dienstfrei.
Und die deutschen Crews? Mitsubishi Motors Deutschland mußte gleich einen Totalausfall seiner neuen Mannschaft verbuchen. Gerber/Thul kamen nur ein paar Meter weit, als eine abgebrochene Motoraufhängung den Garaus bescherte. Holzer/Wendel machten zu Beginn der dritten Etappe Bekannschaft mit einer Mauer. Als Ronald seine Aufmerksamkeit einem auflaufenden Konkurrenten schenkte, ging ihm die Straße aus. Kühlewein/ Semen hatten endlich mal das Glück auf ihrer Seite. Nach jahrelangem Pech wurden sie mit dem schon antiquierten Lancia Delta HF 4WD beste bundesrepublikanische Privatiers.

-DiNo-

Rallye-Marken-WM

Kein Solo mehr für Lancia

Die Leistungsdichte in der Rallye-WM 91 ist größer geworden. Beim Prestigekampf um die Marken-WM-Krone wird es wohl kaum nur bei einem Lancia - Toyota-Duell bleiben. "Nur Lancia schlagen, das allein wird nicht mehr reichen, um zu gewinnen," prognostizierte Toyota Teamchef Ove Andersson bereits zu Saisonbeginn realistisch.
Den Beweis brachte schon die erste

Standortbestimmung, die Rallye Monte Carlo, bei der mit Ausnahme von Nissan, Subaru und VW alle aktuellen Werks-Crews vertreten waren. Ford erhielt durch den überzeugenden Auftritt von Francois Delecour die besten Referenzen. Den schon sicher geglaubten Sieg vereiltete buchstäblich auf den letzten Metern ein defekter Querlenker.

Das Toyota Team Europe hat sich mit der 91er Zielvorgabe Marken-Weltmeister zu werden viel vorgenommen. Die Konkurrenz ist nicht nur größer geworden - sie hat auch gewaltig aufgerüstet. Sieht man einmal von Nissan (Einstieg mit Stig Blomqvist und David Llewelin ab Safari geplant) und den immer noch als "Tests" deklarierten sporadischen VW-Werkseinsätzen ab, haben mit Ford, Lancia, Mazda, Mitsubishi, Subaru und Toyota immerhin sechs Werke ein mehr oder minder umfangreiches Programm geplant. Bei der Vergabe des WM-Titels dürften Ford, Lancia und Toyota jedoch die besten Karten haben.

Lancias fünfjährige "Monte"-Siegesserie wurde zwar von Toyota (Carlos Sainz) eingestellt, doch gelang es den Italienern - wenn auch deutlich abgeschlagen - mit Miki Biasion (2.), Juha Kankkunen (5.), Bruno Saby (6.) und Yves Loubet (9.) vier Delta integrale 16V unter die Top Ten zu bringen.

Während die Mazda-Truppe (chronischer Leistungsmangel) schon früh die Koffer packen mußte (Hannu Mikkola WP 3, Jesus Puras WP 15) kam mit Timo Salonen (8.) immerhin noch ein Mitsubishi unter die ersten Zehn. Kenneth Eriksson Rückstand (Treibstoffprobleme) war so groß, daß er von Teamchef Cowan vor dem Finale dienstfrei erhielt. Für Ford sah das Resultat weitaus besser aus: Der phantastische Francois Delecour wurde Dritter (moralischer Sieger), Malcolm Wilson 7. und Alex Fiorio 1O. Die Gruppe N gestaltete sich zu einem eindeutigen Ford-Markenpokal. Hinter dem Gewinner Christophe Spiliotis (12.) belegten gleich vier weitere Sierra Cosworth 4x4 die nächsten Positionen.

Ford Motorsport-Manager Peter Ashcroft gab vor der "Monte" bekannt, mit mindestens drei Teams (Ausnahme Safari und 1OOO-Seen-Rallye) alle WM-Läufe zu bestreiten. Ein noch umfangreicheres Mammutprogramm hat sich die Toyota-Truppe von Ove Andersson auferlegt: Bei allen elf Marken-WM-Läufen soll die Celica Turbo 4WD eingesetzt werden. Neben den amtierenden Champions Carlos Sainz/Luis Moya (E) und Armin Schwarz/Arne Hertz (D/GB) sind Altmeister Björn Waldegard/Fred Gallagher S/GB), Mikael Ericsson/ Claes Billstam (S) sowie Marc Duez/ Klaus Wicha (B/D) verpflichtet.

Mindestens sieben Läufe sind für Sainz und Schwarz vorgesehen. Zum Einsatz kommen im Regelfall zwei Autos. Eine Ausnahme bildete die Monte Carlo (3. Wagen Duez/Wicha = 11. Platz) und wird die Safari sein, für die Waldegard (4 Siege) be-

reits mächtig Vorarbeit leistet. Mit wieviel Teams und mit wem die nur zur Fahrer-WM zählenden Wettbewerbe (Neuseeland, Elfenbeinküste) beschickt werden, wird von Fall zu Fall entschieden. Die Schweden-Rallye ging ohne offizielle TTE-Beteiligung über die Bühne.

-DiNo-

Beim ADAC Gau Turnier , "Wer ist Meister auf zwei Rädern" in Speicher, erreichte Anne Steffens aus Steinborn mit 0 Fehlern den 3. Platz.

Der MSC Daun wird vermutlich Ende diesen Jahres einen Rallye-Sprint veranstalten.
Dieser Veranstaltungstyp hat den gleichen Stellenwert wie Rallye 200 .
Termin: voraussichtlich 21.9.91

Die diesjährige ADAC "Deutschland-Rallye" findet vom 18.7.- 21.7. statt.

Die Hunsrück-Rallye 1991 wird vom 4.7. - 7.7. durchgeführt.

Liebe Clubmitglieder,

am 29.3.91 steht wieder eine Orientierungsfahrt ins Haus. Die Ausarbeitung einer solchen Fahrt, diese hat eine Länge von ca. 250 Km, kostet den zuständigen Fahrtleiter viel Zeit und ist mit viel Aufwand verbunden. Um so trauriger ist es dann, wenn an einer solchen Verstaltung gerade mal 8-9 Teams teilnehmen.
Das erzeugt bei demjenigen, der die Fahrt vorbeitet hat, sehr viel Frust. Außerdem trägt es nicht zur Bereitschaft bei, nochmals eine Fahrt zu organisieren.
Daher hat der Vorstand beschlossen, daß sich zu dieser Fahrt mindesten 10 Teams bis zum 23.3.91 angemeldet haben müssen. Ansonsten wird diese Fahrt nicht stattfinden.
Bitte benutzt daher beiliegenden Anmeldebogen und schickt diesen an:

Karl Fries, Schweizstraße 2, 5568 Daun

Weitere Anmeldebögen liegen im Clublokal aus!