

## Rallye Vorderpfalz 1980 - 5.Lauf zum Kadett-Cup

Wie in Rallye-Kreisen bekannt, ist die Vorderpfalz eine reine Teer-Rallye. Hier sind alle WP's bekannt. Um den Heimvorteil der Lokalmatadore auszugleichen, ist diese sehr trainingsintensiv. So waren auch wir ein Wochenende vorher nach Ludwigshafen aufgebrochen, um unser Gebetbuch zu fertigen. Mit von der Partie war auch das Team Sepp Schölderle/Franz Ehrengut, die ebenfalls für das Münchner Opel-Sport-Zentrum Wickenhäuser fahren. Unsere Freude währte jedoch nicht lange, da sich bei uns schon nach der ersten Schleife das Getriebe verabschiedete. So stellten wir unser Auto erst einmal vor unserem Quartier ab und trösteten uns bei einem Pils, und noch einem, und noch einem ..... So fiel natürlich dieses Training weitgehend ins Wasser und wir mußten unverrichteterdinge wieder abziehen.

Am Samstag darauf war es dann soweit. Um 16.15 Uhr fuhren wir, das Team Erwin Weber/Wolfgang Wagner, mit der Startnummer 101 (von 280 Teilnehmern) wieder als erstes Kadett-Cup-Team über die Startrampe. Die erste WP war nicht weit entfernt, da es sich um einen Rundkurs vor dem Rathaus handelte. Dieser erwies sich als fahrerisch nicht sehr anspruchsvoll (1 x 90° rechts, 5 x 90° links), doch es fanden sich hier trotz des regnerischen Wetters einige tausend Zuschauer ein und das kann sicher nur zum Vorteil des deutschen Rallye-Sports sein.

Mit der nächsten Sonderprüfung ging es dann richtig los. Zu fahren waren 10 Runden Hockenheim-Ring. Wie zu erwarten, wurde unter den Cup-Fahrern hart gefaltet. Bei dem nächsten Rundkurs gab es dann einen harten Kampf zwischen J. Helduser, meinem größten Konkurrenten, und mir, den ich für mich entscheiden konnte. Am Ende dieses Abschnittes führten wir bereits mit 30 Sekunden Vorsprung vor dem Zweiten das Feld der C-Kadett-Fahrer an. Größere Schwierigkeiten bereitete uns dann das Herzstück der Vorderpfalz, die 19 km lange Sprintprüfung Waldleiningen. Hier waren wir anfangs sehr schnell, doch plötzlich eine unübersichtliche Links 4, die etwa nach 100 m in eine Links 2 zumachte. Hier waren wir entschieden zu schnell und wir verformten uns Auto kalt in der Leitplanke. Der Motor stand sofort. Es vergingen etwa 5 Sekunden, bis wir wieder klar waren. Ich drehte am Zündschloß, der Motor sprang wider Erwarten sofort an und wir waren erleichtert, als sich das rechte Vorderrad noch drehte. Trotz qualmenden Vorderrad und glimmenden Teppichboden fuhren wir die ganze Wertungsprüfung noch durch. Am Ziel angekommen atmeten wir erst einmal auf und ich stieg aus, um den Schaden zu begutachten: verbogene Frontpartie, Rahmen gestaucht, Lenker gestaucht, Kühler hängt nur noch am Schlauch. Wir reparierten alles notdürftig und dachten, nur nicht aufgeben. So schleppten wir uns in die erste Zwangspause. Hier wartete schon unser Wickenhäuser-Service, der uns ja bei jedem Lauf mit besonders dafür geeigneten Mechanikern und einem speziell ausgerüsteten Servicewagen unterstützt. Sie vollbrachten das Wunder. Sie schraubten, klopfen, hämmerten, klebten und siehe da, nach 1 1/4 Stunden mühevoller Arbeit stand

das Auto wieder betriebsfähig da. Zu diesem Zeitpunkt lagen wir auf dem 14. Platz. Von da ab starteten wir eine Aufholjagd. Wir fuhren Bestzeit an Bestzeit und zur 2. Zwangspause lagen wir wieder an 4. Stelle. Hier wurde nochmals alles gecheckt, schon ging es wieder weiter. Wir wollten noch auf den 3. Platz vorrücken. So fuhren wir in Waldleiningen wieder, was das Zeug gehalten hat. Mit 11 Minuten 40 Sekunden fuhren wir eine Traumzeit, mit der wir die Vorjahresbestzeit von Peter Holub um 14 Sekunden unterboten. Leider wurde die letzte WP (mit 23 km) aus Zeitgründen nicht mehr gefahren und so reichte es nicht mehr ganz für den 3. Platz. Nach dieser 12stündigen nächtlichen Strapaze wurden wir am Ziel mit Sekt empfangen. Wir freuten uns über unseren 4. Platz im Kadett-Cup, mit dem wir unsere Kadett-Cup-Führung trotzdem weiter ausbauen konnten.

Erwin