

....oder wie Gott in Belgien

....oder

"Häuserkampf in den Ardennen", aber obwohl dieser Untertitel genauso stimmen würde, schien er uns doch etwas zu gewagt. Der zweite Lauf nach der Boucles de Spa zur Belgischen Meisterschaft war gleichzeitig ein Europameisterschaftslauf mit Koeffizient 5 und ein Lauf zur Luxemburgischen Rallyemeisterschaft.

Da der Mitropa-Cup mittlerweile zum größten Teil in Kriegsgebieten ausgetragen wird, und Pflutl und ich Männer des Friedens sind, beschlossen wir, einmal Richtung Westen zu ziehen, um dort etwas Rallyeluft zu schnuppern. Der Veranstalter bot 330 km Wertungsprüfung auf überwiegend welligem Asphalt an, die am Freitagnacht und Samstags mit 26 Wertungsprüfungen und 650 km Gesamtstrecke zu bewältigen waren. Start + Zielort war Dinant, ein Städtchen etwa wie Cochem an der Mosel. Das schöne Städtchen liegt an der Maas und lebt hauptsächlich vom Fremdenverkehr.

Zwei Wochen vor der Rallye legten wir 700 Autobahnkilometer zurück, um unsere Trainingsunterlagen in Dinant zu besorgen. Wir trainierten die 11 verschiedenen Prüfungen vor allem nachts, da ein Großteil der Rallye in den Nächten stattfand. Schon beim Training begleiteten uns Lagerfeuer am Rande der Strecke. Die Bevölkerung ist in Belgien sehr rallyebegeistert und verzeiht Staub und Lärm beim Trainieren. Am Wochenende vor der Rallye brachten Erdmann und ich den Kadett nochmal auf Vordermann, bis uns um 21.00 Uhr das Blech wegflog. Die vergessenen Haubenhalter sorgten bei 140 auf der Autobahn für eine dem Dach angepaßte Motorhaube und für schlechte Sichtverhältnisse. Doch eine Montagliche Nachtschicht und der gute Kontakt von Hans Kögl zu seinem Lackierer ließen den Kadett wieder aussehen wie früher.

Am Mittwochabend fuhren Pflutl und ich Richtung Dinant, kamen um 3 Uhr morgens an, trainierten alle Prüfungen noch einmal und legten uns um 6 Uhr morgens für ein paar Stunden frierend in den BMW. Nachdem wir einen guten Kaffee im Cafe de Ardennais getrunken hatten, übernahmen wir unser Ferienhäuschen in Hastiere. Hier waren wir für die nächsten 3 Tage und Nächte untergebracht. Erdmann und Sigi kamen am Donnerstag abend mit dem Gespann nach. Am Freitagvormittag fand die Technische Abnahme beim ortsansässigen Opel-Dealer statt, bei der die Technischen Kommissare außer einem verplombtem Getriebe nichts sehen wollten.

Nach der Starterliste konnte man von einem Dreikampf zwischen DeMevis/Lux auf einem A-Mazda, der bereits die Boucles de Spa im Februar gewonnen hatte, sowie den beiden Ford Escort-Piloten Droogmans/Joosten und Snijers/Colebunders ausgehen. Von Bruno Thiry mit dem Gruppe A Opel Astra konnte man nur optisch etwas erwarten. Als Favorit in der Gruppe N wurde Milissen mit einem N-Ford Sierra Cosworth gehandelt. Der Veranstalter verwöhnte uns mit Startnummer 32 und kleinlaut zwischen lauter A 8-Autos starteten wir als 28.tes Auto um 19.30



*Uhr in Dinant zur ersten Schleife.*

*Auf der Anfahrt zur ersten Sonderprüfung kamen wir durch die kurze Verbindungsetappe etwas in Zeitprobleme und absolvierten die erste ZK mit 80 km/h, worauf wir reuevoll und mit Rückwärtsgang zur ZK fuhren. Das Einstellen der Zusatzscheinwerfer hatte uns ebenfalls aufgehalten. Durch die leichte Anfangshektik kamen wir auch gleich in der ersten Kurve in Schwierigkeiten, aber es reichte trotzdem zusammen mit Andre Gallo zur Klassenbestzeit. Das Peugeot Team Gallo/Pfeifer übernahm auf den folgenden Prüfungen die Führung in der N 3, während das Gesamt De Mevius vor Snijers anführte.*

*In WP 2 hatten wir es dann unseren wohlgeformten Körpern zu verdanken, daß der Kadett nach einer ungewollten Zweiradeinlage wieder auf den Asphalt zurückfiel. Eine frisch aufgesplittete Straße sorgte bei einigen Teilnehmern für Schwierigkeiten. Die folgenden Wertungsprüfungen waren zwischen circa 7 und 18 km lang, verliefen mindestens durch 3 Ortschaften und wurden von hunderten von Zuschauern begleitet. Für schnelle Zeiten war gutes Licht und Streckenkenntnis bei den Teilnehmern erforderlich. Wir merkten schnell, daß unsere Scheinwerfer viel zu niedrig für diese Wertungsprüfungen befestigt waren, da meist nach ein paar hundert Metern die Straße unsere Einstellung bereits zunichte machte. Um 2 Uhr morgens endeten die ersten beiden Schleifen wieder in Dinant. Wir waren nach wie vor noch zweiter in der Klasse und 21 Plätze vor uns führte De Mevius mit 3 Sekunden das Feld vor Snijers an. Erdi und Sigi im LT unterwegs waren nach jeder Prüfung zur Stelle und erledigten einen guten Job, so genehmigten wir uns noch ein paar Pils im Rallyzelt, in dem um 3 Uhr morgens noch die Hölle los war.*

*Am Samstag wurde um 11 Uhr vormittags wieder gestartet. Snijers fuhr nun eine Bestzeit nach der anderen und übernahm die Führung. In Wertungsprüfung 12 wurde die Prüfung genau als wir am Start standen für 30 Minuten unterbrochen. Einige Anwohner mußten zur Arbeit. Nachdem wir wieder gestartet wurden, und auf einer breiten Landstraße bergab mit unserem guten vierten Gang das Ziel ersehnten, mußten wir einem mitten auf der WP rangierenden 5er BMW und dessen beiden weiblichen Einweisungshilfen ausweichen, wobei es sogar Pfluftl ein leichtes Stöhnen entlockte.*

*Unser Kadett lief wie ein Uhrwerk, außer Reifenwechseln und Öl nachsehen brachte er Erdi und Sigi kaum in Verlegenheit. Wertungsprüfung 9,16 und 23 beinhaltete eine enge R 1 zwischen Häusern, bei der man entweder rangieren oder gezielt die Handbremse einsetzen mußte. Diese Stelle beschäftigte mich schon während des Trainierens. Beim ersten Durchgang funktionierte die Sache mit der Handbremse auch ganz gut, doch beim zweiten Durchgang drehte es unseren Kadett bereits in der 20 m vorher liegenden L 3 um 180 Grad. Da standen wir nun mit dem Rücken zur WP zwischen zwei Häusern. Fahrlehrer Pfluftl schrie nur "Rückwärts", und wir durchfuhren die Spitzkehre im Rückwärtsgang. An der Reaktion der vielen Zuschauer sahen wir, da es so heute noch keiner gemacht hatte. Die letzten 5 Prüfungen wurden wieder in der Nacht gefahren. Snijers bekam nun technische Probleme und mußte in der vorletzten Prüfung De Mevius wieder vorbei las-*



sen.

*Gegen 23 Uhr kamen wir wieder in Dinant an. Von den 90 Autos waren 53 im Ziel und De Mevius/Lux waren die Schnellsten vor Snijers und Droogmans. Vierter wurde Thiry im A-Astra als schnellster Zweiradler. Die Gruppe-N-Führung behielt Milissen bis ins Ziel als Gesamtfünfter. Im Rallyezelt war kaum ein Stehplatz zu ergattern, so daß wir den Morgen in einer nahegelegenen Pizzeria erlebten. Die sonntägliche Siegerehrung fand im Casino von Dinant statt, die zu einem schönen Abschluß einer rundum schönen Rallye wurde.*

*reive*