

Fern- schnell- gut

Bayerwald-Rallye
Classic



Sie ist die jüngste Veranstaltung im Classic-Masters-Kalender und die schnellste dazu: Die Bayerwald-Rallye nahe der tschechischen Grenze war Ende der siebziger Jahre eine der beliebtesten Bestzeitenrallyes in Deutschland. Viel geändert hat sich durch den Namenszusatz „Classic“ nicht. Eigentlich sogar gar nichts...

1976 senkte Walter Röhl persönlich die erste Startflagge der Bayerwald-Rallye: Heiße Kadetten, sägende 911er und schnorchelnde 02er BMW machten sich auf, um den Bayerischen Wald rund um Kötzing unsicher zu machen. Genau 30 Jahre später herrschte dasselbe Bild vor: Walter Röhl persönlich senkte die Startflagge der Bayerwald-Rallye Classic im zum Bad avancierten Kötzing und heiße Ka-



Auch wenn kein Schnee lag: Das Team Ihrer Zeitschrift war unterwegs im '77er Trainings-Kadett GT/E, mit dem einst Walter Röhl und Jochen Berger für die Rallye Monte Carlo übten

detten, sägende 911er und schnorchelnde 02er BMW machten den Bayerischen Wald mindestens genauso unsicher wie damals. Und dass es heute um Gleichmäßigkeit und nicht mehr um Bestzeit ging, fiel dem ungeübten Betrachter auf den ersten Blick sicher nicht auf...

Für eine so besondere Rallye musste natürlich für das Redaktionsteam, welches erstmals durch den seit 1961 auf dem Beifahrersitz agierenden Jürgen Illig verstärkt wurde, ein

außergewöhnliches Auto her. Gefunden haben wir es bei den ausgesprochen hilfsbereiten Leuten vom Opel-Werksmuseum. Als wir die Koordinaten 1976 und Walter Röhl durchgaben, wusste Opels Oberdenkmalpfleger Heinz Zettl ganz genau, was der Schlüssel zum Glück sein musste: Das Trainingsauto von Walter Röhl und Jochen Berger der '77er Rallye Monte Carlo in Form eines in Werksfarben lackierten Opel Kadett GT/E Baujahr 1976.



Und wie 1976 war der Walter wieder da, um uns persönlich auf die Reise zu schicken. Mit den Worten „machts mir mei Auto net kaputt“ entließ uns Walter Röhl auf die zweitägige Reise durch seine Vergangenheit. Nun ja, Reise könnte man meinen, wegen der wundervollen Landschaft mit ihren weitgehend verkehrsbefreiten Straßen. Rallyechef Herbert Pongratz – im normalen Leben der Oberchefhauptzeitnahmeleiter der meisten namhaften Rallyes in Deutschland – hatte sich aber seine eigenen Vorstellungen von einer Bayerwald-Reise gemacht: Wenn alle ein bisschen schneller fahren, dann sind auch die Zeitnehmer schneller fertig und können gleich wieder eingesetzt werden. So waren schon beim Prolog am Freitagabend mal eben knapp 30 Zeitnahmen zu absolvieren, bei denen es kein Nachteil war, wenn der Wagen die 100-PS-Marke empfindlich überschritten hatte. Da natürlich alles ordnungsgemäß mit einem Schnitt von unter 50

km/h berechnet war, ging es zwar mit rechten Dingen zu, trotzdem muss man ja auch manchmal aus dem Stand losfahren oder abbiegen. Und das traf besonders die schwachbrüstigen Fahrzeuge in Kombination mit nervenschwachen Piloten. Fürs nächste Jahr weiß man es: Herbert Pongratz nimmt das große Messer, also brauchen die Piloten das größere – dann passt alles zusammen. Wir wollen ja nicht vergessen, dass die Bayerwald zum ersten Mal im Classic-Masters-Kalender vertreten war, da ist Feinabstimmung noch erlaubt. Und wie sagte Eberhard Blumenstock, der unangefochten beste Lichtschrankenfahrer des Landes: „Ich bin hier extra hergekommen, weil es ein bisschen schneller ist als sonst. Und wenn man

sich alles genau anschaut, dann kann man auch mit 40 PS alles schaffen. Man muss eben nur schnell genug durch die erste Lichtschranke fahren, dann schafft man auch die zweite.“ Recht hat er.

Steine des Anstoßes waren vielmehr ein rund 50 Meter langes Schotterstück, welches ausgerechnet bergauf und in einem insgesamt sechs Mal zu befahrenden Rundkurs lag. Nun steht es ja nirgendwo, dass 50 Meter Schotter bei einer Rallye verboten sind, früher wurden die gleichen Autos über 5000 Kilometer auf einem solchen Belag von Lüttich nach Rom und zurück geprügelt (siehe Eugen Böhringer). Ärgerlich war es halt nur für Fahrer von zu tiefgelegten Autos wie mancher Renault Alpine,



Schnelle Eingreiftruppe: Bei der Bayerwald-Rallye schadete es gar nichts, wenn die PS-Zahl – wie hier beim Porsche von Norbert Henglein/Günter Röthel – im deutlich dreistelligen Bereich lag



Ton, Steine, Scherben: Unerwartete 50 Meter Schotter verlangten entweder nach einem...



...beherzten Drift oder nach einer besonderen Linie unter Einbeziehung der Flora am Rande...



...wenn man sich nicht den Vorsprung durch Technik in einem Sport Quattro sichern konnte

Glasklar:
Stefan und
Alexander Rott
beeindruckten die
Konkurrenz a) mit
ihrem Sieg und b) mit
Lichtschranken-
Durchfahrten im
dritten Gang



Renn-Ass Hans Düngfelder beschirmte sich und seinen Porsche mit völlig falschem Material



Auch wenn es bei diesem Alfa Bertone aussieht wie bei einer Bestzeitenrallye: Es sollte schon gleichmäßig gefahren werden. Naja – gleichmäßig schnell ist schließlich auch gleichmäßig



Die Damenpokal-Siegerinnen Roberta Springer und Katrin Krämer kannten sich vorher nicht

die allerdings auch regelmäßige Frontalzusammenstöße mit zu dick gepinselten Zebrastreifen beklagen müssen ... Nun war jedoch dieses Schotterstück 14 Tage vor der Rallye noch feinsten Asphalt, und als es bei der Schlussbeachtung vor der Rallye bemerkt wurde, ließ sich aufgrund des Rundkurses das Roadbook einfach nicht mehr ändern. Sie können die Schotterreifen also wieder abbestellen, nächstes Jahr ist alles wieder glatt gebügelt.

Wer hat denn nun eigentlich gewonnen? Eberhard Blumenstock hat die Konkurrenz an den Lichtschranken zwar wie immer nach Strich und Faden kräftig verhauen, allerdings wurde der sympathische Schwabe durch einen kleinen Schreib-/Lesefehler seinerseits (er hatte eine Zeit falsch übernommen) aussichtslos ins Hausfrauenmittelfeld zurückgereicht. Aber

auch die Nummer 2 im Lande, Norbert Henglein mit Co. Günter Röthel konnte sich nicht bis zum Ende über die Führung freuen. Gleich vier Teams steckten den Klobfabrikanten am Schluss noch in die Teigtasche. So war es das Vater-Sohn-Gespann Stefan und Alexander Rott, welches der verblüfften Konkurrenz vorführte, wie man im Triumph volle Elle im dritten Gang durch die über 80 Lichtschranken knallen kann und trotzdem – nein, deswegen – am Ende der Sieger ist. Respekt, meine Herren.

Den zweiten Platz durfte sich dank starkem Opel und noch stärkerem Jürgen Illig auf dem Beifahrersitz der Autor dieser Zeilen ans Revers heften, obwohl ich mich hier ganz klar bei den nach uns Platzierten entschuldigen muss, da ich ganz deutlich über meine Verhältnisse gefahren bin und das ganz sicher so schnell

nicht wieder vorkommen wird. Schon bei der Württembergischen Classic werde ich höchstens 13. Versprochen.

Da die für das Team Henglein gestarteten Dr. Michael Eiselt und Miriam Wedlich auf dem dritten Platz landeten, konnte sich Norbert Henglein am Ende wenigstens noch über den Sieg in der Mannschaftswertung freuen. Wenn gleich er freundlich bei der Siegerehrung anmerkte, dass man über den Punkt der Stallregie noch mal dringend sprechen müsste...

Nein, Norbert, müssen wir nicht: Du bist schließlich jetzt Führer in der Classic-Masters-Wertung für Nachkriegsfahrzeuge. Da muss man auch gönnen können...

Text: Thomas Senn

Fotos: M. Grimm/R. Springer/tse