rallye racing
motormagazin
4,-DM
Januar 1977

# Dünne Besetzung

**Der letzte Lauf zur Rallye-Europameisterschaft, die „Polski-Fiat-Rallye Warschau", konnte am Endstand der EM – Sieger B. Darniche – nichts mehr ändern. Lediglich eine Punkt-, nicht aber eine Platzverbesserung für den drittplazierten Andrzej Jaroszewicz wäre möglich gewesen. Nachdem der Pole aber bei der Spanien-Rallye einen seiner drei Lancia-Stratos atomisiert und sich selbst eine Beinverletzung zugezogen hatte, verzichtete er ganz auf den Start vor heimischem Publikum. Auch der mit Startnummer drei angekündigte Spanier Zanini sah nun keinen Grund mehr für die weite Reise. So gewann die einheimische Paarung Ciecierzynski/Rozanski mit einem Polski Fiat 125 diese Rallye.**

Da die Europameisterschaft für normale Osteuropäer praktisch ohne Nährwert ist, sah die Starterliste doch recht dünn aus. Von der dortigen Prominenz waren weder die russischen Lada und Moskwitsch noch die mitteldeutschen Wartburg und Trabant oder die tschechischen Skoda da. Ganz zu schweigen von den Renault-Einzelfahrern Ferjancz, Tschoubrikov oder Hubacek. Sie alle schonten sich für eine Rallye in der DDR, wo es um den „Cup für Frieden und Freundschaft" (eine Art sozialistische Europameisterschaft) ging. Die Bedeutung dieses Cups unterstreicht auch die Tatsache, daß Stawowiak statt seines kostbaren Fiat-Abarth Spider – das gute Stück mußte geschont werden – einen Polski-Fiat 125 an den Start brachte.

Der bundesdeutsche Holger Bohne erhielt von Andrzej Jaroszewicz, der auch Polski-Fiat-Sportdirektor ist, einen Gruppe 1-Fiat 125. Petersen/Bockelmann (Porsche Carrera), Schweiger/Wendel (Alpine A310), Lummert/Diekmann (BMW 2002) und Schou/Petan (VW Golf) komplettierten das deutsche Aufgebot, während aus Österreich lediglich Sulc/Weixelbraun (Porsche Carrera) und Dietmayer/Schurek (VW Golf) gekommen waren.

Die weite Anreise hatten auch der belgische Champion-Service und der Sachs-Renndienst auf sich genommen, um ihre Leistungen auch einmal in Polen anzubieten. Daß dies manchmal trotz mannigfaltiger Veranstalterauswahl nicht ganz einfach ist, mußte Sachs-Renndiensleiter Max Nitzschner kurz vor dem Ziel erfahren, als er den Bus genau da plazieren wollte, wo er bereits vor dem Start gestanden hatte. Die allgewaltige Polizei ließ ihn nicht mehr hin, selbst Spezialauswelse halfen da nicht. Erbost trollte sich Max Nitzschner von dannen.

Kaum hatten in strömendem Regen und aufkommendem Nebel die Teilnehmer die Startrampe verlassen, parkte einer der Favoriten schon am Straßenrand: Jussi Kynsilehto, zusammen mit rallye racing-Mitarbeiter Martin Holmes im Werks-Polski-Fiat, wollte in der ersten Prüfung gerade vom vierten in den fünften Gang schalten, als die Kupplung vorzeitig ihr Leben aushauchte. Eine Prüfung weiter erwischte es Stawowiak mit Zündungsproblemen und Krupa (Renault R12) mit Antriebswellenschaden.

Sulc fuhr erwartungsgemäß in der Spitzenposition, aber je dichter der Nebel wurde, desto besser setzten sich Ciecierzynski und vor allen Dingen Jerzy Landsberg mit einem Renault R5 in Szene. Landsberg, der mit diesem Gefährt im Osten immer für Aufsehen sorgt – sei es, weil er ganz weit vorne fährt, oder sei es, weil er ganz weit im Wald steht –, schien mit dem Wägelchen radargelenkt durch die Nebel-Suppe zu stechen. Jochen Schweiger: „Wir waren noch gar nicht so lange zu einer Wertungsprüfung gestartet und tasteten uns den Sichtverhältnissen entsprechend voran. Da wurde es plötzlich von hinten heil, und schon stach der Landsberg – obwohl eine Minute später gestartet – an uns vorbei. Vom Schreck erholt, versuchte ich mich an ihn dranzuhängen, aber es war unmöglich. Der fuhr, als wäre strahlender Sonnenschein!"

Dem Finnen Möller, der vorher noch meinte, dieses Wetter und die schmierigen Straßen seien genau das Richtige für ihn, wurde die Waschküche genauso zum Verhängnis wie dem schnellen Schweden Bengt Lundström. Während Möller auf freier Strecke ein Brükkengeländer abrasierte, kappte Lundström drei Bäume am Straßenrand einer Wertungsprüfung. Beifahrer Sager hatte zuvor noch stolz seine Aufschriebe herumgezeigt, die zweifarbig angelegt waren. „Grün ist normales Wetter und rot Nebel", erklärte er dazu. Er hätte vielleicht dreifarbig arbeiten sollen!

In der einzigen Pause, fünfzehn Stunden nach dem Start, fehlten Sulc, Dietmayer, Schweiger und Lummert. Sulc und Lummert hatten den gleichen Abzweig verpaßt. Da das Bordbuch anfänglich ziemlich exakt auch auf die falsche Strecke paßte, merkten beide erst nach mehreren Kilometern den Irrtum. „Das hätte zehn Strafminuten gekostet, und damit wäre ich auf Platz fünf oder noch weiter hinten angekommen. Also hörte ich auf", meinte der österreichische Porsche-Treter. Allerdings war Sulc zu diesem Zeitpunkt schon auf den zweiten Platz zurückgefallen. In der 15. der insgesamt 33 Wertungsprüfungen hatte Ciecierzynski die Führung von ihm übernommen, die er dann bis ins Ziel auch nicht mehr abgab.

Schweiger war ohne Benzin mitten in der vorletzten Prüfung vor der Pause liegengeblieben. Als er nach Ewigkeiten Benzin bekommen hatte und – schon außer Wertung – durch das Ziel fuhr, hatte die Zeitnahme dort bereits eine Zielzeit von ihm und wollte gar nicht glauben, daß er jetzt erst ankäme. Wegen der auch in anderen Fällen konfusen Zeitnahme mußte diese Prüfung schließlich neutralisiert werden. Wäre dies nicht geschehen, hätte der Sieger der Rallye Landsberg geheißen. Ob seine Zeiten allerdings in Ordnung waren, wissen die Götter. Sah es nach dieser Neutralisation zuerst ein bißchen so aus, als hätte der Sponsor Polski-Fiat zugunsten des Fabrikates Polski-Fiat etwas daran gedreht, so kommt man beim Vergleich der gefahrenen Zeiten doch zu dem Ergebnis, daß die Sache in Ordnung ist. Acht Bestzeiten, zwölf zweiten und sechs dritten Plätzen von Ciecierzynski stehen ebenfalls acht Bestzeiten, aber nur fünf zweite und auch sechs dritte Plätze von Landsberg gegenüber.

Petersen/Bockelmann und Bohne/Hänsch wurden lange unter den zehn besten Teams geführt. Während dies bei Petersen (9. Platz) so blieb, rutschte Bohne durch die Strafpunkte bei einer Radarkontrolle ab. Trotzdem kann man festhalten, daß er nichts verlernt hat. Optisch war er bester Mann im Feld. Daß sein Gerät nicht der beste Polski-Fiat war, der je vom Band gelaufen ist, konnte man deutlich sehen.

**Wilfried Nanz**

**Polski-Fiat-Rallye Warszawa (35. und letzter Lauf zur Rallye-Europameisterschaft), Polen, 5—9. November 1976**

1. Ciecierzynski/Rozanski (Polski-Fiat 125) 9918,6 Pkte.; 2. Landsberg/Muszynski (Renault 5TS) 9960,4 Pkte.; 3. Bien/Jedinak (Polski-Fiat 125) 10505,0 Pkte.; 4. Lattari/Borowski (BMW 2002 turbo) 10545,8 Pkte.; 5. Groblewski/Czerwoniec (Polski-Fiat 125) 10895,2 Pkte.; 6. Ziemski/Mieroszniec (BMW 2002ti) 10909,0 Pkte.; 7. Varisella/Brzozowski (Polski-Fiat 125) 10948,2 Pkte.; 8. Masiowiec/Biolawas (Polski-Fiat 125) 10959,9 Pkte.; 9. Petersen/Bockelmann (Porsche Carrera) 11038,0 Pkte.; 10. Wozowicz/Wozowicz (Polski-Fiat 125) 11061,2 Pkte.

Die Sieger der Rallye Warschau in voller Aktion: Ciecierzynski/Rozanski dominierten in ihrem Heimatland.

Jerzy Landsberg trieb den kleinen Renault 5 TS bei der Rallye Warschau auf einen ausgezeichneten zweiten Platz.



Beste Deutsche: Petersen/Bockelmann belegten den neunten Platz im Gesamtklassement der Polen-Rallye.

rallye racing-Mitarbeiter Martin Holmes hatte mit Fahrer Kynsilehto wenig Glück: Ausfall in der ersten Sonderprüfung.

Fotos: Martin Holmes (2), Andras Pakete (2)