

Rallye Köln-Ahrweiler 1980

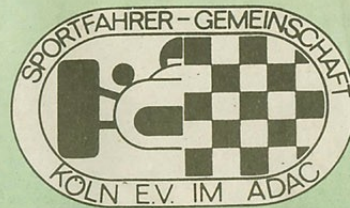
INTERNATIONALE 10. ADAC-RALLYE Köln — Ahrweiler



**west
euro
cup**

1980

8./9. November 1980



Niederländische Rallyemeisterschaft

300 km Streckenführung

11 Sonderprüfungen

12 Nationen am Start

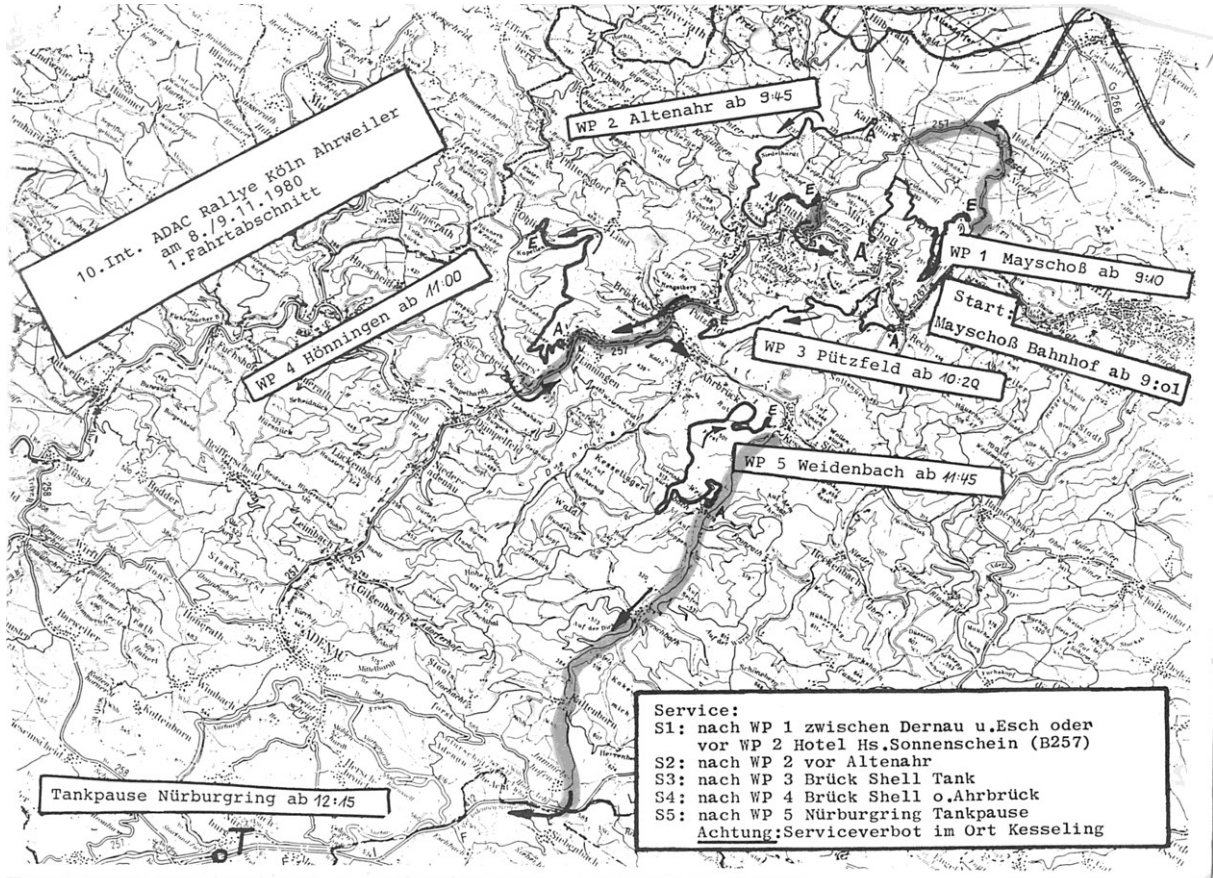
1000 Helfer + Helferinnen



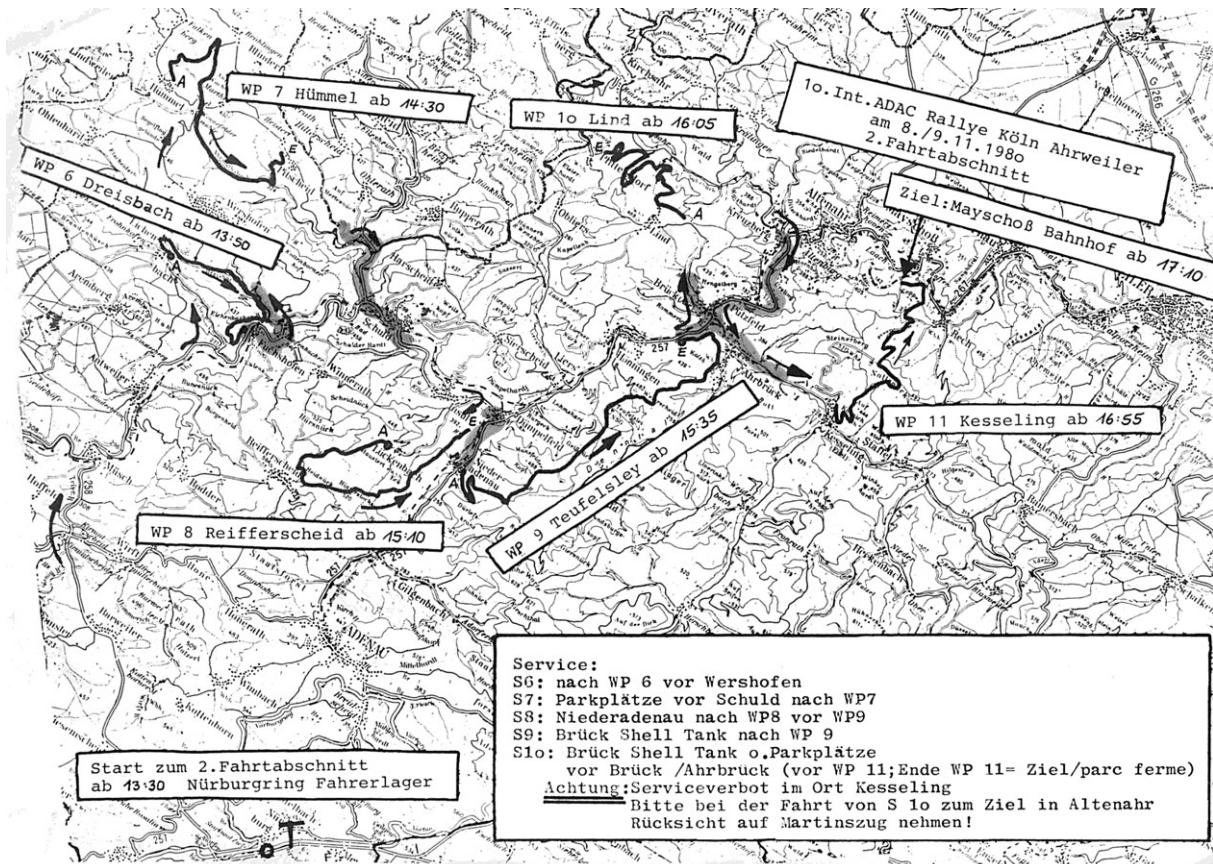
Cover Rallyezeitung



Streckenübersicht Teil 1



Streckenübersicht Teil 2



NENNUNGSBESTÄTIGUNG

und Ausführungsbestimmung Nr. 1

Wir bestätigen hiermit den Eingang Ihrer Nennung. Wir haben Ihnen die Startnummer **160** zugeteilt und Sie lt. Nennung in die Klasse **7** eingeteilt.

Diese Nennungsbestätigung ist vorläufig, da der Eingang Ihres Nenngeldes noch nicht festgestellt werden konnte.

Der Start der Veranstaltung findet am Samstag, den 8.11.80 um 9.01 in Mayschoß/Ahr (Kreis Ahrweiler) statt. Die Papier- und Techn. Abnahme beginnt um 6.00 Uhr.

Wir freuen uns, Ihnen mitteilen zu können, daß wir durch die Bereitschaft der Techniker schon am Freitag, den 7.11. eine freiwillige Abnahme von ca. 18.00 bis 21.00 Uhr durchführen können.

Das Ziel der Veranstaltung ist ebenfalls in Mayschoß (Startort).

Der Aushang der Ergebnisse am Samstag-Abend findet im Nachbarort Rech im Weinkeller statt. Bitte beachten Sie folgendes:

Die Zielankunft des ersten Fahrzeuges ist für ca. 18.00 Uhr geplant. Im Weinkeller in Rech kann dann neben Spießbraten, Käseplatte usw. in den oberen Räumen auch nach Karte gespeist werden. Als Parkplatz dient der Sportplatz, der erleuchtet und bewacht ist.

Die Siegerehrung findet dann wieder in dem großen Keller des Ortes Mayschoß am Sonntag gegen 11.00 Uhr statt (gegenüber des Startortes).

Wir bitten weiterhin um Ihre Aufmerksamkeit:

Technik

Es wird nochmals darauf hingewiesen, daß alle Änderungen am KFZ gemäß StVZO im KFZ-Schein eingetragen sein müssen oder durch eine ABE belegt werden müssen. Nicht, daß wie im Vorjahr einige Fahrzeuge nicht abgenommen werden können, weil z.B. die Eintragung für die Doppelvergaser nicht vorgenommen wurde. Weiterhin haben die Techniker mitgeteilt, daß Sie keine Fahrzeuge ohne Luftfilter abnehmen werden. Sorgen Sie auch dafür, daß Ihre Auspuffanlage einwandfrei ist.

Für unsere Rallyefreunde aus dem Ausland: In der BRD sind höchstens 6 Scheinwerfer erlaubt. Wenn das Fahrzeug serienmäßig schon 4 Scheinwerfer besitzt, dürfen nur 2 zusätzlich angebracht sein.

Reifen

Es gilt nach wie vor, daß keine M&S, MS oder grobstollige Reifen benutzt werden dürfen. Grobstollig ist:

Jeder Reifen, bei dem der Zwischenraum zwischen den einzelnen Gummiblöcken mehr als 9 mm beträgt. Dies gilt von Schulter zu Schulter.

Dies ist eine bewährte Regelung aus Schweden. Die Techniker werden die Einhaltung der Vorschrift bei der Abnahme und bei jeder Sonderprüfung kontrollieren.

Erläuterung:



↕
Höchstabstand der Blöcke 9 mm in der gesamten Profilierung

Als weitere Sportkommissare wurden die Herren Paul Christensen, Dänemark
Hubert Dahmen, Belgien

benannt.

Die Startnummernvergabe wurde wie folgt vorgenommen: a) FIA-Fahrer b) ACN-Fahrer c) Fahrer mit nachgewiesener Erfahrung und Erfolgen d) klassenweise

Wir machen nochmals klar und deutlich darauf aufmerksam, daß wir kein Abfahren oder Erkunden der Wertungsprüfungen dulden werden. Eine derartige Unsportlichkeit hat sofort die Nichtzulassung zum Start oder einen späteren Wertungsausschluß zur Folge. Es ist klar, daß von dieser Regelung alle gesperrten Wege und Straßen im Veranstaltungsgebiet betroffen sind. Und denken Sie daran, daß man Sie nicht unbedingt an Ort und Stelle erwischen muß - uns genügt eine Verbindung zum festgestellten Fahrzeug.

Wir haben in diesem Jahre wieder weitaus mehr Nennungen erhalten, als wir verkraften können. Die Sportkameraden, die auf der Warteliste stehen, warten auf ihre Chance.

Nennbestätigung:
Man beachte das spezielle Reifenreglement.

INTERNATIONALE 10. ADAC-RALLYE KÖLN-AHRWEILER



west - euro - cup
offizielle Starterliste

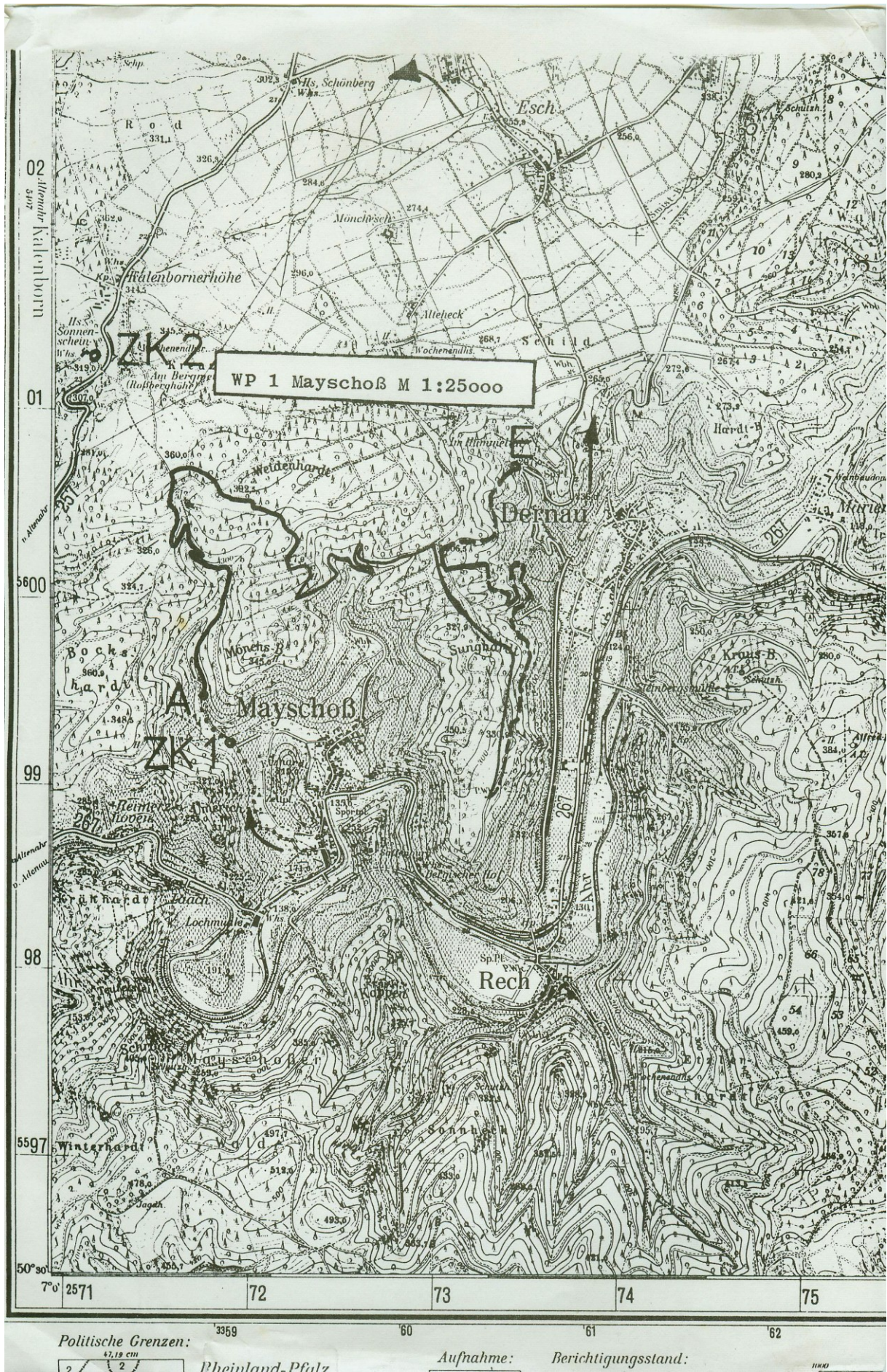


Table with 3 columns: Nr. Bewerber/Fahrer/Belfahrer, Land/Wohnort, Fabrikat. Contains entries for various classes like Klasse 1, Klasse 2, Klasse 3, Klasse 4, Klasse 5, Klasse 6, Klasse 7, Klasse 8, Klasse 9, Klasse 10.

Starterliste Seite 2

Continuation of the rally starter list table, containing entries for classes 10 through 14.





Karte WP 1



Karte WP 9



70 R5 L5
60 L2 glatt R5

110 R4 L4

115

70 R3 ~ L5

! 30 R2

90 LE \uparrow R5 m2 \uparrow \cap

60 R5

100 RE L3

90 \cap L5

60 L3 lg m2 2 \cap ma bergab

40 L3 m2

\nwarrow R3 ma-5

50

30 L2

LE \rightarrow R2 \uparrow \rightarrow L2

80 R4

120 R5

R5 70 \cap R4

60 Faun \leftarrow L2

R5 L4 m2 3 LH

50 R4 L3

R4 L3 R3

100 L4 m2

60 R5 lg lg

L3 ! Bank m2 2

70 R4

60 R5

R4

R5 L5

\cap L4 m2 3

70 R5

90 R5

60 R5

R3 m2 \rightarrow

30 L2 ! lg ma-5 \cap 4 bump

40 R3

70 L5

R5

Ausschnitt Aufschrieb (erstellt vom Veranstalter)

Offizielle Ergebnisliste

TOYOTA



Int. 10. ADAC-Rallye
Köln-Ahrweiler
8./9. November 1980



Niederländische Rallyemeisterschaft
West-Euro Cup 1980



Westdeutsche ADAC/Mobil Trophy 1980

Gaumeisterschaften:

Westfalen-Ost
Westfalen-West
Nordrhein



Gesamtsieger 1980: Lars Carlsson/Klaus Fabisch auf dem Herbort-Escort

ADAC

rally
west
euro
cup
1980

ADAC

Hallo, Rallyefreunde !

Wir haben aufgeatmet, als das letzte Fahrzeug der 10. Int. ADAC-Rallye Köln-Ahrweiler das Ziel erreichte. Wir waren uns darüber klar, daß wir Riesenglück hatten, diese Veranstaltung bei dieser Witterung überhaupt über die Bühne zu bekommen. Nur eine von elf Wertungsprüfungen mußte sterben, da die Sportkommissare der Meinung waren, daß diese Prüfung für einen Krankentransportwagen unpassierbar sei. Wir alle haben die Durchführung dieser Veranstaltung dem unermüdeten Einsatz unserer fast 800 ehrenamtlichen Helfern zu verdanken, die teilweise selbst erhebliche Schwierigkeiten hatten, ihre Standorte zu erreichen. Für die Sicherheit sorgten 14 KTW's, 28 Rettungssanitäter sowie 12 Ärzte. Wir waren uns darüber im Klaren, daß die KTW's im Ernstfall nicht schnell genug helfen konnten. Aus diesem Grund bekamen die Ärzte jeweils einen Geländewagen zur Verfügung gestellt, damit so schnell wie möglich an Ort und Stelle geholfen werden konnte. Der Fernmeldezug des MHD-Meckenheim in Zusammenarbeit mit dem MHD (Malteser Hilfsdienst)-Rheinbach, hatte sich etwas besonderes einfallen lassen: Auf der Linder Höhe (ca. 700 m hoch) wurde eine Fernmeldezentrale aufgebaut. Dort hatte man Verbindung zu jeder WP (Start und Ziel) und so konnte die Organisation vorzüglich geleitet werden. Wir glauben, dieser Einsatz hat uns besonders in diesem Jahr wertvolle Dienste geleistet.

Bei dieser Gelegenheit möchten wir Sie bitten, dem nachfolgendem Organisationsplan die gebührende Aufmerksamkeit zu schenken - denken Sie daran, daß ohne die Mithilfe dieser Leute unser Sport nicht mehr möglich ist. Denken Sie auch daran, daß diese Leute neben Zeit auch noch Geld für ihren Einsatz opfern !

Für wertvolle Unterstützung möchten wir uns auch bei einigen Firmen bedanken. So bei der Fa. TOYOTA, die uns mit einem Fahrzeug für die Fahrtleitung sowie Organisationsmaterial unterstützte. Weiterhin stellte die Fa. TOYOTA zwei Geländewagen für Ärzte zur Verfügung und betreute auch die Presse. Bedanken möchten wir uns auch bei der Fa. FORD, die uns ebenfalls ein Fahrzeug zur Verfügung stellte. Solche speziell für den Rallyesport vorbereiteten Fahrzeuge sind für die Durchführung der Rallye Köln unheimlich wichtig. Ein weiterer herzlicher Dank geht an die Fa. Daimler-Benz, die uns vier Geländewagen mit Fahrern zur Verfügung stellte !

Und natürlich müssen wir uns bei den Fahrern bedanken, die uns durch ihre Disziplin geholfen haben, alles reibungslos zu bewältigen.

Diese Ergebnisliste soll Sie noch nach etlichen Jahren an die 10. Int. ADAC-Rallye Köln-Ahrweiler erinnern. Sie ist zwar ein wenig aufwendig, wir waren aber der Meinung, daß die Teilnehmer dies verdient haben, denn vom sportlichen Standpunkt aus war die diesjährige Rallye Köln-Ahrweiler wohl ausgesprochen anspruchsvoll. Ich kann mich nicht erinnern, daß im Jahre 80 die Fahrer bei anderen Veranstaltungen ähnlich gefordert wurden.

Wir wünschen allen Rallyefreunden einen netten Jahresausklang und vor allem viel Erfolg im Jahre 1981 !

Folgende Clubs waren mit der Organisation beauftragt:

WP 1: ASC Ahrweiler	WP 7: SFG Köln
WP 2: AMC Siegburg	WP 8: RG Oberberg-MSK Wachtberg- MSF Flammersheim
WP 3: MSC Wahlscheid	WP 9: AMC Bochum-Linden- Neußer MSC- PMSC Bochum
WP 4: MSC Heiligenhaus	WP 10: MSC Heiligenhaus
WP 5: TRT Rheinbach	WP 11: AC Rübenaach
WP 6: MSC Oberehe - SFG Köln	

Funkclubs:

AHC Ahrweiler -- AHC Rhein-Berg -- DARC Merl -- AHO Agrippina -- Vogt-Funk-Runde -- Funkrd. Nürburgring -- Funkclub der Eifelmaare -- Vulkan Funk-Club -- Funkhilfe Enzian -- AHC Colonia -- Funk Rd. Bochum -- Merler Runde

Folgende Feuerwehren standen zur Verfügung:

Mayschoß -- Altenahr -- Dernau -- Kalenborn -- Kreuzberg -- Rech -- Pützfeld -- Hönningen -- Lind -- Kesseling --- Wershofen -- Antweiler -- Hümmel -- Marthei -- Pitscheid -- Blindert -- Lückenbach -- Reifferscheid -- Niederadenau -- Dümpelfeld -- Ahrbrück -- Lind -- Plittersdorf

Sanitätsdienst MALTESER HILFSDIENST, Rheinbach -- Leitung Herr Schmidt

Funkverbindungen sowie Telefonverbindungen von Ziel zu DK zum Zeitübertrag Fernmeldebauzug MALTESER HILFSDIENST Meckenheim -- Leitung Herr Mertens

Fahrtleiter: Heribert Cramer, Bergisch-Gladbach

Fahrtsekretär: Walter Butter, Meckenheim

WP-Leiter:

Die Herren Mies, Braun, Pollig, Schneider, Mertens	(WP 1)
von Barby, Schneppenheim	(WP 2)
Kirschbaum	(WP 3)
Unger	(WP 4)
Mahlberg, Märten	(WP 5)
Wilden, Goebel	(WP 6)
Kleesattel, Köser	(WP 7)
Bongen, Pohl, Baumeister-Quint	(WP 8)
vom Stein, Gilges, Budde	(WP 9)
Berghaus, Peisker	(WP 10)
Wangart, Dittert, von Darby	(WP 11)

Zeitnahmeobmann: Dieter Jeub, Bad Neuenahr

Sportkommissare: Paul Christensen, Dänemark -- Hubert Dahmen, Belgien -- M. t Hooft, Holland -- H.J.de Boesterd, Holland -- Werner Becker, Bochum -- Ferdi Boekmann, Düsseldorf -- Manfred Elges, Bielefeld -- Rudolf Hess, Bonn --

Techn. Kommissare: Otto Lux, Essen -- Franz Grossmann, Hennef -- Udo Grylewicz, Köln -- Günter Lier, Wesseling -- Horst Weitkamp, Stemwede -- Gerd Baroth, Augsburg

Auswertung : Fa. Pleiser auf WIGE-DATA

Fotos: Dieter Noellner, Daun/Eifel, Wehrbüschstr.

Die Bestzung der 10. Int. ADAC-Rallye Köln-Ahrweiler war wieder einmal erstklassig. Dies wunderte so manchen nationalen bzw. regionalen Rallyestar, denn die "Köln-Ahrweiler" hat ja lediglich Gauprädikate.

Bedingt durch die praktizierte Ausländerfreundlichkeit (geheime und selektive Strecken) sowie niederländisches Rallyemeisterschaftsprädikat und WEST-EURO-CUP, waren in diesem Jahr über 30 Teams aus dem Ausland angereist. Nicht nur Motorsporttouristen, sondern auch Teams, die ein Wörtchen um den Gesamtsieg mitreden wollten. Damit wurde bewiesen, daß die Köln-Ahrweiler zu den bekanntesten Deutschen Rallies im Ausland zählt.

Der Deutsche Meister Achim Warmbold hatte auch genannt - er sollte einen Toyota Starlet Gruppe 2 pilotieren. Es ist ja bekannt, daß man bei der Köln-Ahrweiler keine 200 PS benötigt um zu gewinnen. Der Meister erschien aber am Startort mit einer etwas traurigen Mitteilung: Der Starlet war nicht einsatzbereit. Etwas unverständlich, daß ein Toyota-Einsatz unter solchen Umständen in's Wasser fällt.

Ein weiteres Thema beschäftigte alle Aktiven und Organisatoren : Das Wetter ! Der frühe Wintereinbruch brachte den Veranstalter arg in Verlegenheit. Vor allem ging es darum, ob M&S-Reifen zugelassen werden oder nicht. Am Vortage der Veranstaltung sah es so aus, als ob der wenige Schnee sich nicht halten könnte. Das unerwartete Erscheinen eines Zwischenhochs mit Temperaturen von 7 bis 8 Grad unter Null, ließ diese Aussichten allerdings schnell wieder verschwinden. Jetzt mußten die Organisatoren handeln, sonst wäre bei diesem Eis- und Schneespiel alles in Frage gestellt worden. Am Abend war ein Großteil der Strecke unpassierbar. Aus Sicherheitsgründen, so wurde gegen 20.00 Uhr beschlossen, sollten nun doch M&S-Reifen zugelassen werden. Man räumte dabei gleichzeitig den Teams einen Rücktritt von der Nennung ein. Abhalten ließ sich keiner. 153 Fahrzeuge gingen an den Start - 238 Nennungen hatten vorgelegen und 170 Teams wurden bestätigt.

Am nächsten Morgen hatten dann zunächst die Streckenposten alle Mühe ihre Positionen einzunehmen, dadurch gab es dann schon bei der WP 1 eine Verzögerung von gut 30 Minuten. Die Absage eines weiteren Stars traf am Morgen ein: Der Norweger Arne Garvik hatte schon auf der Anfahrt Probleme mit seinem Ex-Blomquist Saab.

Die ersten Startnummern, die gewöhnlich immer bevorteilt sind, hatten es bei dieser Rallye ausgesprochen schwer. Diese Teams schlugen sich mit Eis und Schnee herum, während so ab Startnummer 100 der Weg einigermaßen frei war. Das schlug sich auch klar in den Zeiten nieder - jedenfalls im Mittelfeld.

Am stärksten begann Jörgen Hansen aus Dänemark, der mit seinem Gruppe-2 Ascona und seinem deutschen Beifahrer W.R. Ladwig in der WP 1 eine Traumzeit setzte und sich mit 26 Sekunden Vorsprung vor den Schweden Melin/Eriksson an die Spitze setzte. Aber schon in der WP 4 hatten die Schweden mit ihrem Gruppe 1-Golf die Führung übernommen, die sie in der WP 5 sogar noch ausbauen konnten. Inzwischen hatte sich Lars Carlsson mit Co. Klaus Fabisch an dem Dänen vorbeigekämpft. Das Fiesta-Team Werner/Fischer lag zur Tankpause an 4. Position. Dahinter die Bayern Bertl/Schwedt, die mit ihrem Golf ohne Zweifel für Aufsehen unter den Favoriten sorgten. Und noch ein Team sorgte für Aufsehen ! Die Schweden Sellholm/Larsson lagen mit ihrem unscheinbar wirkendem Starlet an 6. Position und wurden nach der Pause sogar noch schneller.

Was war mit den Holländern und ihren bärenstarken Autos ? Vossen (Escort BDA) und van der Marel (Ascona 400) hatten mit diesen Verhältnissen sichtbar Schwierigkeiten. Bei den Nachmittagprüfungen konnte man allerdings die PS wieder wirkungsvoller einsetzen. Nach der WP 7 übernahmen Carlsson/Fabisch mit dem KWS-Escort die Führung - Melin war machtlos. Michael Werner kämpfte sich mit dem Fiesta an Hansen vorbei, hatte dann aber plötzlich einen neuen Gegner, der ihm den 3. Rang streitig machen wollte: Sellholm fuhr einige Bestzeiten und riß die Zuschauer zu wahren Begeisterungstürmen hin. Dieser Toyota-Einsatz hatte sich schon zu diesem Zeitpunkt gelohnt. In der WP 9 war die Angelegenheit allerdings ausgestanden, denn die Kupplung am Starlet gab den Geist auf und die Schweden mußten die Waffen strecken.



Große Könner: Die Schweden Melin/Eriksson

An der Reihenfolge änderte sich jetzt nicht mehr viel. Carlsson gewann relativ sicher, obwohl vor der letzten Prüfung noch einmal Hektik ausbrach: Der Gaszug war gerissen und kein Ersatz zur Stelle. Notdürftig wurde repariert. Melin fuhr noch einmal Bestzeit, ohne allerdings seinen Landsmann gefährden zu können. Werner/Fischer behielten den 3. Rang trotz drei Reifenschäden vor dem Dänen Hansen und durften sicher zufrieden sein.

Zum ersten Mal in dieser Saison dürfte auch Jürgen Bertl zufrieden sein. Der 5. Gesamtrang in diesem Klassefeld hat seinen Stellenwert in Deutschland verbessert. Ohne groß aufzufallen hatten sich Kromm/Feltz an die 6. Position vorgearbeitet. Sie hatten zwar vom Ausfall des Starlets profitiert, aber zusammengerechnet wird immer erst im Ziel. Danach folgten die Holländer van der Marel/van Traa, die mit ihrem Ascona 400 erst in der letzten Prüfung an ihren Landsleuten Vossen/Theunissen (Escort BDA) vorbeiziehen konnten. Somit dürfte die holländische Meisterschaft dem Opel-Team gehören.

An 9. Position das beste Gruppe 1-Fahrzeug mit Morten Spiro/Else Yde. Der Däne Spiro war begeistert, konnte aber nicht voll aus sich heraus gehen, da schon eine Woche später die Entscheidung in der dänischen Meisterschaft fallen mußte.

Auf dem 10. Gesamtrang eine der echten Überraschungen dieser Rallye. Stefan Schlesak und Co Rudi Kuelner bewegten ihren Escort 1600 optimal. Ein toller Erfolg für das Nachwuchsteam. Sicher kam die späte Startnummer den Beiden zum Vorteil - dies darf aber nicht als Abwertung der Leistung verstanden werden.

Die Rallye Köln-Ahrweiler war besser verlaufen, als man es unter den gegebenen Umständen erwarten durfte. Am Ziel hörte man überwiegend sehr gute Beurteilungen. Lars Carlsson sprach von der anspruchsvollsten deutschen Rallye in diesem Jahr. Er sollte sich ein Urteil erlauben können, denn er war bei jedem Meisterschaftslauf vertreten.

Es war erfreulich, daß die Organisation mit ihren ca. 800 Helfern jederzeit Herr der Lage war. Aber schon eröffnet sich ein neues Problem: Die Zuschauer. Es mögen ca. 10.000 gewesen sein. Nicht alle haben sich vorbildlich verhalten. So parkten etliche Rallyebegeisterte einfach notwendige Rettungswege, die für jeden Verkehrsteilnehmer gesperrt waren, zu, so daß die sorgfältige Planung für evtl. Notfälle in Frage gestellt war. Auch bei den Zuschauern muß sich ein neues Bewußtsein entwickeln! Auch was die Rücksicht auf die Natur betrifft!



Der Fiesta ist nun ausgereift: Platz 3 für Werner/Fischer

