

Auch Computer können streiken

Proteste gegen die Rechenmaschine

Nur am Sieg von Warmbold/Biebinger gibt's bei der Rallye Wiesbaden keine Zweifel
Die von Leopold von Zedlitz ausgesuchte Strecke in der CSSR hat es erneut in sich

JB. — Auch Computer sind „nur Menschen“...! Drei Stunden dauerte es, bis der in den Diensten des Wiesbadener Automobilclubs stehende Elektronenrechner am Samstag bereit war, das gespeicherte Wissen preiszugeben: Es hatte ihm die Sprache verschlagen, will sagen: die Schreibanlage war defekt. Als er schließlich „auspackte“, waren die Fahrer nicht einverstanden. Am Sonntagnachmittag, zur Stunde der Siegerehrung, jagten sich immer noch die Proteste. Daß der Fehler da lag, wo ihn ein Teilnehmer

vermutete („Da habe ich ja in der ersten Klasse schon besser zusammenzählen können“), war freilich unwahrscheinlich. Die Protestgründe wurden wohl eher beim Sammeln und Übermitteln der Daten fabriziert. Kurz: die Zusammenarbeit Mensch—Technik hinkte bei der ersten halbautomatisch gesteuerten Rallye Wiesbaden noch etwas. Nur die Sieger waren schnell und zweifelsfrei ermittelt: Achim Warmbold aus Rüsselsheim und Wulf Biebinger aus Ludwigshafen auf einem Opel Rallye-Kadett.

Mit nur 20 Strafpunkten überstanden die beiden eine Prüfung, deren Bezeichnung Rallye fälschlicherweise eine gewisse Harmlosigkeit vortäuschen könnte. Was sich jedoch in der Tschechoslowakei abspielte, war über weite Strecken ein Straßenrennen unter erschwerten Bedingungen. Fahrtleiter und „Pfadfinder“ Leopold von Zedlitz lotste die Mannschaften über handtuchschmale Seitenstraßen mit schwieriger Asphalt- oder festgefahrener Sand-Decke, gelegentlich aber auch mit frisch aufgeschütteten Schottersteinen, groß

wie ein Kinderkopf, bedeckt. Auf solchem Untergrund wurden Durchschnittsgeschwindigkeiten von 85 km/h verlangt, die Aufenthalte bei den Kontrollen noch nicht eingerechnet. Angesichts zahlloser Ortsdurchfahrten, Haarnadelkurven und ähnlicher Dinge, die den Fuß dauernd vom Gaspedal zwangen, waren halsbrecherische „Spitzen“ notwendig, um im Fahrplan zu bleiben.

Nur die insgesamt 100 km Sonderprüfungen fanden auf abgesperrten Straßen statt. Hier herrschte Nürburgring-Atmosphäre auf manchmal bizarr verschlungenen Waldwegen. Auf Bestzeit mußte gefahren werden. Wer da nicht rennmäßig perfekte Kurventechnik mitbrachte, war

**Von unserem
Redaktionsmitglied
JENS BOTHFELD**

auch mit 150 Pferden unter der Motorhaube aufgeschmissen. Die Kraft verpuffte nutzlos auf Tannennadeln oder Sand.

Zum waghalsigen Spiel mit der Wahrscheinlichkeitsrechnung wurde die Fahrt auf den übrigen, nicht abgesperrten Straßen, die vielfach gerade breit genug waren, um einem Wagen Platz zu bieten. Wahrscheinlich ist in Böhmen, daß kein Fahrzeug entgegenkommt. Freilich: so etwa alle 20 Minuten gibt es eine Ausnahme dieser Regel. Wer daran vor jeder Kurve, die er nicht einsehen kann (und davon gibt's mehr als genug) denkt, ist bei der Rallye Wiesbaden fehl am Platz. Man muß darauf setzen, daß Traktoren und gelegentliche tschechische Pkw's nur an passierbaren Stellen auftauchen, sofern sie es nicht von vornherein vorziehen, am Tage des Rennens in ihren Schlupfwinkeln zu bleiben. Woraus sich umgekehrt die Folgerung ziehen läßt: Die Zukunft der Rallye Wiesbaden hängt von der Entwicklung der Motorisierung in der CSSR ab.

Ein Problem des Wegesuchens war die ganze Fahrt sicherlich nur für Leopold von Zedlitz, als er die Strecke festlegte (übrigens: es gibt noch viele Alternativen in Böhmen für die nächsten Jahre ist gesorgt!). Für die Wagen gab es keine Orientierungsschwierigkeiten mehr. Eine Begegnung wie die in der Kante von Kydne, wo plötzlich der Wiesbadener Schoof auf einer Nebenstrecke in der verkehrten Richtung entgegenkam, blieb die große Ausnahme. Schon der Zuschauer wegen, die den Kurs umsäumten und mit Begeisterung Verkehrspolizei spielten. Dann aber auch, weil das Streckenbuch bei dieser Veranstaltung rechtzeitig genug zum auswendiglernen unter die Leute gebracht wird.

Die Mehrzahl der Fahrer hat darüber hinaus ihr eigenes „Gebetbuch“, denn wer bei der Rallye Wiesbaden mitreden will, der fährt schon vorher in die Tschechoslowakei zum Trainieren. Ohne Streckenkenntnisse ist bei einer solchen rein fahrerischen Prüfung nichts zu wollen. Aber schon beim Training hatte es reichlich „Scherben“ gegeben. Die CSSR-Grenzbeamten, die in den letzten Wochen zahlreiche schnelle „Schlitten“ hatten einreisen und nicht wenige als halbe Wracks wieder ausreisen sehen, erzählten es mit amüsiertem Grinsen. Es war ihr Spaß an der Rallye, die ihnen sonst nur Arbeit machte, Arbeit, die sie aber offensichtlich gerne und vor allem schnell erledigten. Wegen unnötigem Grenzaufenthalt mußte keiner Strafpunkte berappen.

Von den Wiesbadener Teilnehmern hielt sich die Mannschaft Herbert Heuser und Hans Wehner auf einem Opel Commodore am besten. Aus dem erhofften Klassensieg wurde allerdings nichts und im Laufe der Proteste rutschten die Wiesbadener sogar noch vom zweiten auf den dritten Platz in ihrer Kategorie zurück. In der Gesamtwertung bedeutete das einen 33. Rang. Für Hans Wehner war jedoch die Hauptsache, daß man überhaupt in Wertung angekommen war. Damit konnte er nach einigen vergeblichen Anläufen das zehnte Jubiläum feiern und die für solche Zwecke

parat gehaltene Brillantnadel in Empfang nehmen.

Die Mannschaft der Scuderia Wiesbaden, zu der auch Heuser/Wehner zählten, kam dagegen nicht vollzählig am Kurhaus an. Altenheimer/Zeiger kamen auf ihrem Porsche 911 T zwar ebenfalls durch und belegten in der Gesamtwertung den 48. Rang, aber Dörr und Heinrich erwischte es etwa auf der Hälfte der Strecke. Frisch rasiert, gut gelaunt und noch ordentlich in Form wurde Hessens Wirtschaftsminister Rudi Arndt am Ziel von seiner Gattin stürmisch begrüßt. „Dynamit-Rudi“ war heilfroh, sein großes Ziel, in Wertung anzukommen, erreicht zu haben. Ein Erfolg, auf den der fast durchweg am Steuer sitzende Minister in der Tat stolz sein konnte. Nicht ganz so zufrieden war die Wiesbadenerin Charlotte Heuser mit ihrer deutsch-dänischen Partnerin Oda Dencker-Andersen. Die beiden hatten sich zwar prächtig gehalten und kamen in der Gesamtwertung auf einen 58. Platz, doch in der Damen-Wertung landeten sie hinter der Augsburgerin Heide Utz. Ein schwacher Trost, auch Heide Utz konnte den Damen-Pokal nicht in Empfang nehmen, denn er war vom letzten Gravieren noch nicht zurückgekehrt. Auch sonst mußte bei der Siegerehrung einiges improvisiert werden. Da die Ergebnisse noch laufend korrigiert wurden und in ihrer endgültigen Fassung schließlich auch nicht ausgehängt werden konnten. Sie werden den Fahrern erst im Laufe der nächsten Tage ins Haus flattern.

Wieder Dieter Braun

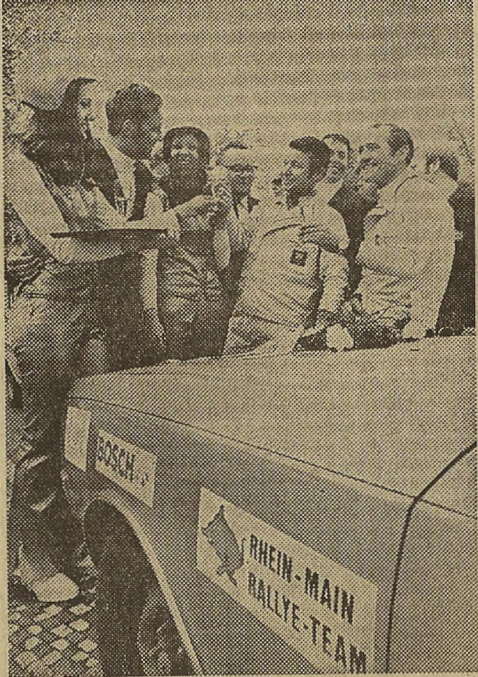
Acht Tage nach seinem Erfolg beim Großen Preis von Frankreich für Motorräder in Le Mans siegte der Hermaringer Dieter Braun auch im dritten Lauf um die Weltmeisterschaft. In der Klasse bis 125 ccm war der letztjährige Vizeweltmeister beim Großen Preis von Jugoslawien in Opatija auf seiner Anscheidt-Suzuki nach 108 km in 47:54,1 Minuten um 2,9 Sekunden schneller im Ziel als der Spanier Angel Nieto auf einer Derbi. Damit führt Braun in der Weltmeisterschaftswertung souverän. Vorjahrestitelgewinner Dave Simmonds (England) war nicht am Start. Die Gespannklasse stand nicht auf dem Programm.

Die Ergebnisse, 50 ccm: 1. Nieto (Spanien) Derbi 43:49,7 Minuten für 90 km (123,3 km/std.), 2. de Vries (Holland) Kreidler, 3. Uchurgers (Holland) Kreidler; 125 ccm: 1. Braun (Hermaringen) Suzuki 47:54,1 Minuten für 108 km (135,3 km/std.), 2. Nieto auf Derbi, 3. Bergamonti (Italien) Aermacchi; 250 ccm: 1. Herrero (Spanien) Ossa 55:10,4 Minuten für 132 km (143,5 km/std.), 2. Andersson (Schweden) Yamaha, 3. Gould (Großbritannien) Yamaha; 350 ccm: 1. Agostini (Italien) MV Agusta 1:02:48,6 für 156 km (149,0 km/std.), 2. Carruthers (Australien) Benelli 1:03:30,2, 3. Grassetti (Italien) Jawa 1:03:18,2; 500 ccm: 1. Agostini auf MV Agusta, 1:12:19,3 Stunden für 180 km (148,4 km/std.), 2. Bergamonti (Italien) Aermacchi 1:13:50,8, 3. Gallina (Italien) Paton 1:14:35,4.

GEWALTIGE STRAPAZEN ➡

... hatten die Fahrer und Beifahrer überstanden, als sie schließlich am Ziel der Rallye ankamen. Auch der Bad Schwalbacher Sprengart kann ein Lied davon singen.

E-Foto



EIN GLÄSCHEN SEKT

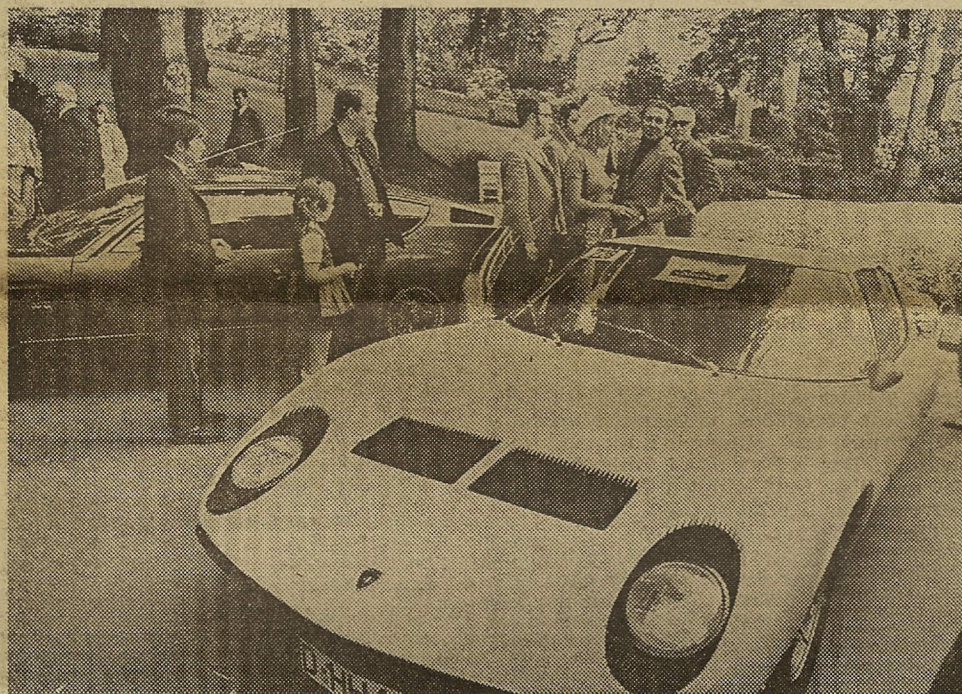
... gab es traditionsgemäß für die Fahrer nach der Ankunft vor dem Kurhaus. Hier nehmen die Wiesbadener Wehner (rechts) und Heuser den wohlverdienten Schluck.

E-Foto



VIEL BESTAUNT waren die Wagen nach ihrer Ankunft in Wiesbaden.

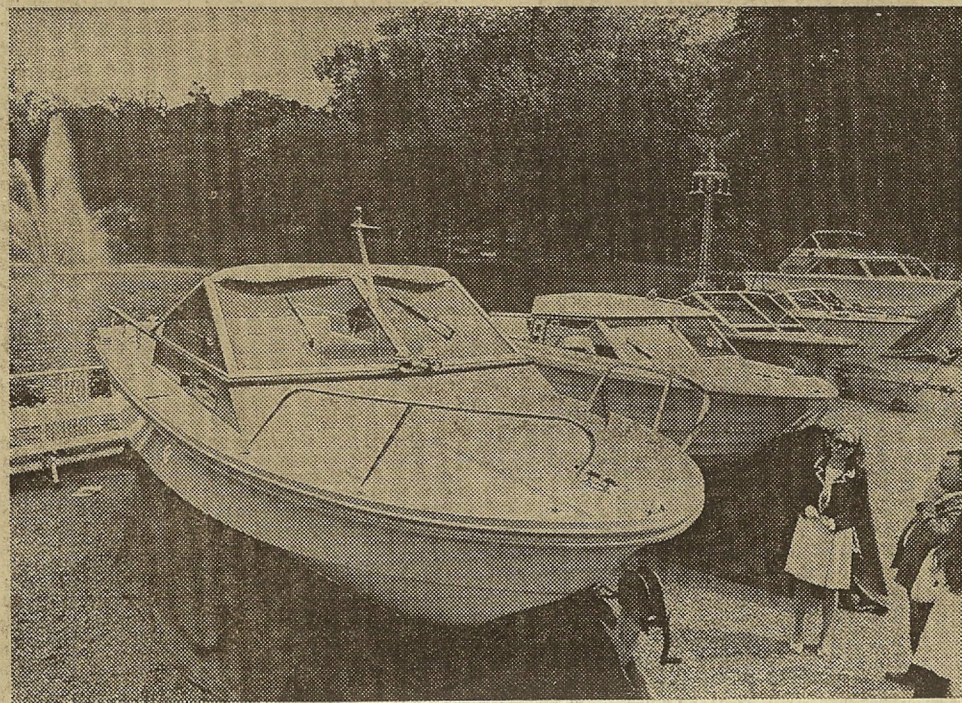
E-Foto



▲ SCHNITTIGE AUTOS UND SCHNITTIGE BOOTE ▼

... wurden während des Schönheits-Wettbewerbs anlässlich der Rallye Wiesbaden im Kurpark gleichermaßen bestaunt.

E-Fotos





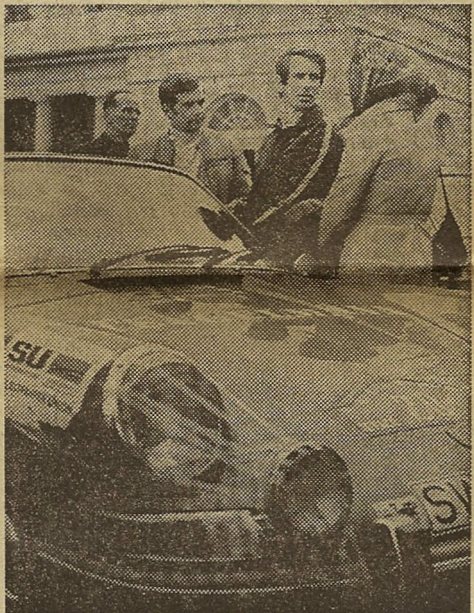
BLUMEN DER BLONDINE

... nehmen hier die Polen Smorawinski und Zembrznski in Empfang. E-Foto



FÜR UNTERHALTUNG WAR GESORGT

... während der Wartestunden vor dem Kurhaus. Eine Beatkapelle wetteiferte mit dem ‚Geröhre‘ aus den Auspuffen. E-Foto



Viel PS und noch mehr Zahlen...

Die Placierungen nach 1500 anstrengenden Kilometern

Gesamtklassement: 1. Warmbold/Biebinger (Rüsselsheim/Ludwigshafen) Opel Rallye-Kadett 20 Strafpunkte, 2. Hubacek/Rieger (CSSR) Renault Gordini 120, 3. Richter/Polland (Homburg/Großsiedichfur) BMW Grähler 2002 TI 140, 4. Rack/Köhler (Frankfurt/Wiesbaden) Porsche 911 S 190, 5. Miersch/Agethen (Rüsselsheim/Silschede) Opel Rallye-Kadett 206, 6. Kleint/Klapproth (Hamburg/Göttingen) Ford Capri 210, 7. Schöns/Zweibaumer (Berschweiler/Bochum) Ford Capri 2300, 266, 8. Memmel/Dr. Rauch (Kemnath/Marktredwitz) Opel Rallye-Kadett 292, 9. Bein/Mehmel (München/Frankfurt) BMW-Alpina 2002 TI 360, 10. Komornicki/Krupa (Polen) Alpine Renault.

Klassenergebnisse: Spezial-Grand-Tourisme-Wagen über 2000 ccm (5 gestartet / 3 gewertet): 1. Rack/Köhler (Frankfurt/Wiesbaden) Porsche 911 S, 2. Grüner/Nitschke (Stuttgart) Porsche 911 S 1168, 3. Rothfischer/Laub (Waibstadt/Sontheim) Porsche 911 S 3627, — bis 2000 ccm (14/9): 1. Komornicki/Krupa (Polen) Alpine Renault 386, 2. Roser/Loibnegger (Österreich) Alpine Renault 415, 3. Behret/Blesinger (Bergzabern/Landau) Porsche 911 L 702, — 7. Altenheimer/Zeiger (Wiesbaden) Porsche 911 T 1494.

Serien-Grand-Tourisme-Wagen: bis 2000 ccm (5/3): 1. Brink/Brink (Hagen) Porsche 911 S 434, 2. Schäfer/Petersen (Frankfurt/Seuberg) Lancia Fulvia 2444, 3. Müller/Sädel (Lich/Oberellmar) VW-Porsche 914 4833.

Spezial-Tourenwagen über 2000 ccm (7/5): 1. Kleint/Klapproth (Hamburg/Göttingen) Ford Capri 210, 2. Schöns/Zweibaumer (Berschweiler/Bochum) Ford Capri 266, 3. Helfers/Kramp (Liblar/Köln) BMW 2500 1232; bis 2000 ccm (30/13): 1. Warmbold/Biebinger (Rüsselsheim) Opel Rallye-Kadett 20, 2. Richter/Polland (Homburg/Großsiedichfur) BMW Grähler 2002 TI 140, 3. Bein/Mehmel (München/Frankfurt) BMW Alpina 2002 TI 360, — 8. Wiesenborn/Hies (Steckenroth/Breithardt) BMW 2002 2060; bis 1600 ccm (14/6): 1. Kurrle/Grünwald (Künzelsau/Würzburg) BMW 1600 TI 753, 2. Biermann/Nehl (Lübbecke/Bünde) BMW 1600 TI 1386, 3. Kunze/Mausfeld (Hagen) VW 1429; bis 1300 ccm (18/7): 1. Hubacek/Rieger (CSSR) Renault Gordini 120, 2. Lübbens/Peter (Iserlohn/Hohenlimburg) NSU 1200 TT 1378, 3. Möller/Ricken (Duisburg/Oberhausen) Alfa Romeo 1300 GTJ 2483; bis 1150 ccm (10/5): 1. Hainbach/Hertweck (Schotten/Bickenbach) Opel-Kadett 486, 2. Candy/Andersen (Düsseldorf/Dänemark) Opel Rallye-Kadett 566, 3. Raschig/Klee (Ludwigshafen) Opel Rallye-Kadett 708.

Serien-Tourenwagen über 2000 ccm (13/6): 1. Hentschel/Storm (Bad Oldesloe/Bornhövet) Opel Commodore 844, 2. Bieber/Unger (Bischoffen/Oberbiel) BMW 2800 952, 3. Heuser/Wehner (Wiesbaden) Opel Commodore GS 1180; — bis 2000 ccm: 1. Miersch/Agethen (Rüsselsheim/Silschede) Opel Rallye-Kadett 206, 2. Memmel/Dr. Rauch (Kemnath/Marktredwitz) Opel Rallye-Kadett 292, 3. Stöhr/Kröniger (Beyreuth) BMW 2002 TI 504; — 17. Arndt/Biechely (Wiesbaden/Köln) Opel Rallye-Kadett 3604; bis 1600 ccm (9/2): 1. Brust/Sedlmaier (Eichenau/München) BMW 1600 1212, 2. Carle/Lang (Ohringen/Heilbronn) Alfa Romeo 1352; bis 1300 ccm: 1. von der Leyden/Dr. Schneider (Berschweiler/Wemmettsweiler) Renault Gordini 449, 2. Kleene/Niehaus (Essen) NSU 1200 1225, 3. Graul/Klingenberg (Sonlingen) Ford Escort 1484; — bis 1150 ccm (23/12): 1. Müller/Hellmann (Würzburg/Kitzingen) Fiat 128 1055, 2. Hohlheimer/Lutz (Wassertrüdingen/Nürnberg) Fiat 128 1118, 3. Vogt/Zink (Stuttgart) Opel Kadett 1200, — 7. Oda Denker-Andersen / Charlotte Heuser (Dänemark/Wiesbaden) Opel Rallye-Kadett 1780.

Schönheitswettbewerb

Das Goldene Band wurde in den einzelnen Klassen wie folgt verliehen: Bis 5000 DM: Simca (Firma Schüller, Wiesbaden); bis 11 000 DM: Audi (Firma Streit, Wiesbaden); bis 16 000 DM: Citroen DS (Firma Neu, Wiesbaden); Audi 100 LS (Firma Rössel, Wiesbaden); Mercedes 250 (Firma Taunus GmbH, Wiesbaden);

Volvo 164 (Firma Strache, Wiesbaden), NSU RO 80 (Firma Streit, Wiesbaden), Ford 26 M (Firma Peitz, Wiesbaden); bis 25 000 DM: Mercedes 280 SE (Firma Taunus GmbH, Wiesbaden), BMW 2500 (Firma Döring, Wiesbaden), Opel Admiral (Firma Autohaus Wiesbaden), BMW 2800 (Firma Schweitzer, Wiesbaden); bis 25 000 DM: Mercedes 300 SL 6.3 (Firma Taunus GmbH, Wiesbaden), Mercedes 300 SE L3.5 (Firma Taunus GmbH, Wiesbaden), Jaguar Xantippe Julius 6 (Firma Lindner, Wiesbaden).

Sportliche Wagen bis 9000 DM: Ford Capri (Firma Wink, Wiesbaden), Peugeot 304 Capri (Firma Döring, Wiesbaden), Fiat 850 (Firma Marshall, Wiesbaden), VW Buggy (Firma Weser-Krell, Wiesbaden), Triumph Spitfire (Firma Lindner, Wiesbaden); bis 14 000 DM: VW Porsche (Firma Rössel, Wiesbaden), BMW 1600 Caprio (Firma Karl, Kastel), Alfa Romeo Spider (Firma Fox, Kastel), Ford Capri (Firma Peitz, Wiesbaden), Ford Capri (Firma Wink, Wiesbaden); bis 20 000 DM: VW Porsche 914/6 (Firma Rössel, Wiesbaden), Mercedes 250 LE S (Firma Taunus GmbH, Wiesbaden), Triumph TR 6 (Firma Strache, Wiesbaden), Lotos Europa (Firma Strache, Wiesbaden), Alfa Romeo Spider (Firma Reitz, Wiesbaden), Alfa Romeo Coupé (Autohaus Nerotal, Wiesbaden), Opel Commodore GS/E (Autohaus Wiesbaden), über 20 000 DM: Porsche 911 S (Firma Rössel, Wiesbaden), Mercedes 280 SE (Firma Taunus GmbH, Wiesbaden), BMW 2800 Coupé (Firma Karl, Kastel), Volvo Coupé (Firma Strache, Wiesbaden), BMW 2800 LS Coupé (Firma Döring, Wiesbaden), Fiat Dino (Firma Satsurski, Frankfurt), Lamborghini (Firma Satsurski, Frankfurt), Ford Continental (Firma Wink, Wiesbaden), Ford Mustang (Firma Hage, Frankfurt), Lamborghini Miura (Firma Hubert Hahne, Düsseldorf), Lamborghini Espada (Firma Hubert Hahne, Düsseldorf), American Motors Javelin (Firma Linder, Wiesbaden), Jaguar E (Firma Linder, Wiesbaden).



EIN VIELBESTAUNTES TEAM
... waren die beiden Damen Utz/Brust, die in der Tourenwagen-Klasse über 1600 ccm kräftig mitmischten. **E-Foto**

So massiert sieht man sie sonst nur beim Prominentenauftrieb vor den Luxusherbergen in Cannes oder St. Moritz. Jene Traumwagen nämlich, die soviel kosten, daß eine fünfköpfige Familie bequem ein Jahr lang davon leben könnte. Im Kurpark waren die Blechdivas bei der alljährlich stattfindenden Schönheitskonkurrenz nun wieder dekorativ in Szene gesetzt, wo sie um die Gunst der Bewunderer buhlten.

Die Autos, sagen manche Ehefrauen und Freundinnen, haben es besser als wir. Ihre Mucken werden geduldig hingenommen. Wenn das Auto allerdings so schön aussieht, wie jener metallisch rote Lamborghini, jener Bizzarini la Strada, dessen Karosserie Ber-

Autos – wie ein Traum

Erneut viel Bewunderung für die chromglitzernden „Schlitten“ im Kurpark

tone geschneidert hat, oder jener knallgelbe Lotus, schmal wie eine Seifenkiste, darf man sich als Frau nicht wundern. Ihre Eleganz ist einfach hinreißend.

Und dann die Innenausstattung: Schalensitze, in die man von der sanften Gewalt der 210 Pferdestärken beim Anzug zurückgedrängt wird, Armaturenbreiter, die alle technischen Raffinessen aufweisen und den Mann zum Piloten machen.

Technische Daten wie „energieabsorbierende Sicherheitslenksäule“ oder „Drei-Stufen-Automatik“ lassen den schlichten Käfer-Fahrer vor Ehrfurcht und Wonne gleichzeitig erschauern. Ein wenig bullig, doch in Dimensionen wohlausgewogen ist der Jaguar Mark II, oder der Volvo mit seinem breiten Kühlergrill. „Prima Schwedenstahl“, meinte ein Besucher fachmännisch. Favorit war neben den Lotus-Rennern ein gelber Buggy, für Teens

und Twens zur Zeit das gefragteste Fahrzeug.

Ein blonder, blasser Jüngling ließ sich von seiner Freundin vor und in jedem Supermodell fotografieren. Lässig lehnte er neben dem Kühler, besitzergreifend hielt er das Steuer in der Hand und lächelte – jeder Zoll ein Möchtegern-Playboy – in die Kamera. Einmal am Schalthebel rühren und das Gefühl haben, mit so einem Schlitten durch die Gegend zu brausen!

Nicht nur für die Kapitäne der Landstraße waren die Träume verwirklicht – auch Superboote lagen am Teich vor Anker. Doch Wiesbaden liegt halt nicht am Meer – die flachen „Schiffe“ auf Rädern fanden mehr Bewunderer -tel-