



Auftrieb für den Rallye-Sport: Skoda kehrte 2010 mit zwei Fabia S2000 für Matthias Kahle und Mark Wallenwein in die DRM zurück

Bunt-Wäsche

Die Deutsche Rallyemeisterschaft begann bei Dunkelheit und üblem Regen, dennoch zeigt sich die aktuelle DRM erheblich farbiger als in den letzten Jahren

Dass sich die Sieggandidaten gegenseitig die Favoritenposition zuschanzen, ist ein alter Hut. Neu in der Deutschen Rallyemeisterschaft ist, dass es so viele davon gibt. An die Gruppe-N-Mitsubishi von Hermann Gaßner und Peter Corazza hatten wir uns ebenso gewöhnt wie an den Subaru Impreza von Vizemeister Sandro Wallenwein. Den Porsche von Olaf Dobberkau haben wir lieb gewonnen, nun kamen auch noch zwei Skoda Fabia Super 2000 dazu.

Vor fünf Jahren verbot der Motorsportverband DMSB die World Rally Cars in der DRM und trieb damit das einzige Werksteam vom Hof – zugunsten der damals neuen Super-2000-Autos, von denen sich freilich kaum eines hier zu Lande blicken ließ. Wer sich die Sache schönreden wollte, konnte bejubeln, dass die tapferen Amateure, die die darbende DM dankenswerterweise über Wasser hielten, nun endlich unter sich spannende Titelkämpfe austrugen. Doch das öffentliche Interesse und die Zuschauerzahlen sanken kontinuierlich. Nun ist ausgerechnet Skoda wieder da, sogar mit zwei Autos – brüllend laut und schreiend weiß-grün lackiert. Grün ist schließlich die Hoffnung.

Sportchef Nikolaus Reichert wäre gern schon früher wieder eingestiegen, „schließlich haben wir in der deutschen Szene viele Fans und auch viele Kunden.“ Aber der deutsche Importeur musste sich schlicht gedulden, bis das Werksteam in Mlada Boleslav genügend Exemplare des gefragten Fabia S2000 auf Stapel gelegt hatte.

Matthias Kahle nahm, wie gewohnt, im Cockpit Platz, fühlte sich aber nach nur 50 Kilometern Probefahrt auf einer tschechischen Autocross-Piste noch nicht recht wohl. „Das hatte halt nix mit Rallye zu tun“, meinte er. Kurzerhand übernahm er einfach das aus Tschechien vorgegebene Setup. Sonst immer mit Turbopower unterwegs oder zumindest einem 3,8-Liter mit über 400 PS im eigenen Porsche, war ihm der neue Arbeitsplatz nicht geheuer. „Von außen sieht das Auto schon schnell aus, aber drinnen ist halt keiner zu Hause“, meinte er im Bezug auf die gerade 280 PS und die mickrigen 250 Newtonmeter des Zweiliter-Saugers.

Eher defensiv ging der Platzhirsch zu Werke, als sich am Auftakttag im norddeutschen Süderbrarup die Schleusen öffneten. Nichts wäre schließlich dümmere, als wenn der sechs Titel schwere Rekordmeister das erste Opfer wäre. Angesichts von nur fünf Läufen ist ein Ausfall schwerer denn je zu kompensieren.

Anton Werner wollte mit seinem Porsche eigentlich regelmäßig punkten, doch er war das erste Aquaplaning-Opfer der Wikinger-Rallye. Vorn und hinten war der GT3 einen halben Meter kürzer, Werner und Copilot Ralph Edelmann aber unversehrt. „Im Trockenen hätte ich schon was riskiert, im Regen nicht“, verkündete Marken-Kollege Olaf Dobberkau, im Vorjahr noch Sieger bei zwei DRM-Läufen und eigentlich als Favorit für die Meisterschaft gehandelt. Doch ein

Fotos: KLEINZ

www.sportauto-online.de

sechster Platz in Schleswig-Holstein und ein Kupplungsschaden beim zweiten Lauf in Hessen beendeten jede Diskussion. Maik Stölzel beschloss das Votum der Heckmotor-Fraktion mit dem Totschlag-Argument, dass der Elfer nun mal eh kein Rallyeauto sei.

Dobberkau ist der Überzeugung, dass selbst die Gruppe-N-Fraktion nicht mehr zu halten sei, schließlich darf die nun mit einem auf 33 Millimeter vergrößerten Luftmengenbegrenzer antreten. Beim viermaligen deutschen Meister Hermann Gaßner und seinem Mitsubishi Lancer Evo X bedeutet das 310 PS. Sandro Wallenwein klagt, sein Impreza habe schon von Natur aus den schwachbrüstigeren Motor, dem zum ewigen Kontrahenten Gaßner um die 30 PS fehlten. Wie auch immer, sowohl bei der Wikinger- als auch bei der Vogelsberg-Rallye war Wallenwein der schnellere bei den Seriennahen. Im Norden musste er sich knapp dem Routinier Kahle geschlagen geben, in Hessen wurde er Dritter. Sieger ist in jedem Fall der Zuschauer. Die erstarkten Seriennahen umrunden selbst unscheinbare Abzweige neuerdings mit ordentlichem Heckschwung. ▶

Honda-Pilot Felix Herbold freut sich über die Tabellenführung, Peter Corazza (rechts) kämpft noch mit seinem neuen Auto



Matthias Kahle holte sich den Auftaktsieg, fiel aber beim zweiten Lauf in Hessen aus. Gewinner war Gaststarter Franz Wittmann (rechts)





Olaf Dobberkau ist nach einem siebten Platz in Schleswig-Holstein und einem Ausfall in Hessen seine Titelchancen los

Aber auch Wallenwein sieht sich chancenlos im Titelkampf. Die Porsche würden sicherlich bei den kommenden Rallyes in Sachsen und der Eifel aufdrehen, und überhaupt seien die Super 2000 nicht zu schlagen. Kaum bringt Skoda deren zwei an den Start, tauchte beim zweiten Lauf in Schlitz ein dritter auf. Der Österreicher Franz Wittmann Junior und sein hessisches Romo-Team nutzte das Heimspiel zum Testauftritt für den IRC-Lauf auf Gran Canaria.

Wittmann betonte zwar, er wolle lediglich testen und nichts gewinnen, lieferte sich aber mit seinem Peugeot 207 ein packendes Duell um die Spitze mit Kahle. Dessen Zeiten ließen allerdings trotz zunehmendem Einsatz zunehmend nach. Der Görlitzer vermutete im Nachhinein einen schleichenden Leistungsverlust, denn am Samstagnachmittag kündigten böse metallische Geräusche an, dass es besser wäre, den Motor abzuschalten.

Die Nullrunde des dominierenden Mannes im letzten Jahrzehnt schenkte dem Gaststarter den Sieg und einem Mann die Tabellenführung zu, der sich selbst nicht auf der Rechnung hat. „Das ist schon ein geiles Gefühl“, bekannte Felix Herbold. Der 25-jährige Schwabe hat sich für die Division zwei einen 250 PS starken Honda Civic zugelegt, mit dem er DRM-Inventar Carsten Mohe im Renault Clio und Tim Stebani im leistungsmäßig unterlegenen Opel Corsa Turbo in der zweiten Kategorie ordentlich einheizt. Mohe wurde in der Tabelle mit Ausrutschern und Defekten weit zurückgeworfen, doch der Sachse zeigt Sportsgeist: „Die Meisterschaft ist zwar gelaufen, jetzt fahre ich eben um Divisions-Siege.“

Sportlich nimmt es auch Peter Corazza. Der Auftaktsieger der letzten Saison musste beim Finale noch die Waffen strecken, weil er sich selbst einen Satz frische Bremsen nicht mehr leisten konnte. Wirt-



Mark Wallenwein ist im Skoda die Überraschung der Saison. Mit Bruder Sandro (rechts) belegt er trotz Technikrger Tabellenrang zwei



DAS NEUE TV-KONZEPT

In den Jahren ohne festen Fernsehpartner ist es vor allem den Enthusiasten Olaf Kreiß und Andreas Neubert zu verdanken, dass zumindest partiell in den dritten Programmen und auf Video laufende Bilder von der Deutschen Rallye-Meisterschaft zu sehen waren. Nun haben sich beide zusammengetan und mit der Website www.rallyemovie24.de eine neue TV-Plattform geschaffen. Hersteller und Fahrer können jeweils für 100 Euro Kurzfilme zu jedem DM-Lauf in Auftrag geben. Neubert und Kreiß bieten auch Material für TV-Sender und schneiden zu jeder Rallye eine Zusammenfassung, die im Internet kostenlos zu sehen ist. Hauptsponsoren der Seite sind „PreisRoboter.de“ und Skoda Deutschland. „So viel Engagement muss man unterstützen“, sagt Skoda-Sportchef Nikolaus Reichert.



schaftskrise hin oder her, der frohgemute Sachse stellte seinen alten Mitsubishi Evo VII aufs Abstellgleis und besorgte sich aus Litauen einen Evo IV, der so voll gestopft mit edelsten Aufrüstteilen ist, dass sein Neubesitzer sogar Kohlefaserteile rausriss, um Gewicht zu sparen. Allerdings leidet der Driftlehrer vom Fahrsicherheitszentrum am Sachsenring unter Eingewöhnungsschwierigkeiten. Die giftige Elektronik macht das Dosieren des Gaspedals schwierig, eine andere kostet rund 7000 Euro, die Corazza aber zum Heimspiel Ende Mai in Sachsen auftreiben will. Immerhin hat er mit der Internetseite „Preisroboter.

de“ ebenso wie Olaf Dobberkau mit Autozulieferer Bose mittlerweile einen Sponsor.

Tim Stebani kann sich die DRM-Saison leisten, weil die Stiftung Sport des ADAC ihn unterstützt, gleiches gilt für einen der neuen Titledarsteller: Mark Wallenwein mühte sich mit lächerlichem Budget und mäßigem Glück im Vorjahr noch in der Junior-WM. Dank eigenem Engagement, Geld des ADAC, Unterstützung von Mentor Armin Schwarz und freundlichem Wohlwollen von Skoda-Sportchef Reichert ergatterte er den zweiten Skoda.

Der erst 23-Jährige Schwabe rechtfertigte das Vertrauen von der ersten Minute an. In der Regennacht von Süderbrarup, in der böse Zungen behaupteten, man hätte Heringe aus der Luft fangen können, setzte der Jüngste aus dem Wallenwein-Clan trotz geringer Allrad-Erfahrung die Bestzeit. Hätte er nicht bei einem kleinen Fahrfehler den Motor nachhaltig abgewürgt und in Hessen ein Kupplungsproblem gehabt, bei beiden Rallyes wäre der Sieg möglich gewesen. So ist er nach einem dritten und einem zweiten Rang punktgleich mit seinem Bruder Zweiter der Tabelle.

Längst ist nicht alles Gold, was glänzt. Anstatt sich seit dem Ausscheiden der Lausitz-Rallye im letzten Oktober mit vollem Einsatz um einen Ersatz im Kalender zu kümmern, verzettelt sich der DMSB mit Grabenkämpfen in Ausschüssen. Einige Teilnehmer sind die Ersten beim Lamentieren, aber die Letzten, wenn es darum geht, für die neue Website der DRM ein brauchbares Portraitfoto zu liefern. Aber auch auf Seiten des Berichterstatters sollte die Kritikelei nicht die Oberhand gewinnen. Ein buntes Feld mit einem halben Dutzend Sieganwärtern, spannende Duelle in allen drei Divisionen und ansehnliche Action auf den Strecken und im Internet – es macht endlich wieder Spaß, zur Deutschen Rallye-Meisterschaft zu gehen.

Markus Stier