

Tausende Aktive bei der Deutschland-Rallye

Wetterfrösche in den Weinbergen

Asphalt-Temperatur bestimmt Reifenwahl mit

Oben im Weinberg steht ein Regenmesser. Doch der stammt nicht vom örtlichen Winzer sondern von den beiden netten Franzosen im Wagen direkt daneben. Meteor-Crew steht in großen Buchstaben auf Fahrer- und Beifahrertür. Ihr Job: Möglichst viele Wetterdaten sammeln für das Peugeot-Team.

Alle paar Minuten geht einer der beiden direkt an die Strecke und misst elektronisch die Asphalt-Temperatur. Die wird anschließend akribisch notiert und an die Peugeot-Mannschaft im Service-Zentrum am Bostalsee weitergemeldet. Auf Basis dieser Zahlen geben dann Reifenhersteller und Teams dem Fahrer eine Empfehlung, welche Pneu er für die nächsten Prüfungen aufziehen soll. Doch die letzte Entscheidung trifft der Pilot selbst.

Die Lenkrad-Artisten waren speziell am Samstag hin- und

hergerissen. Nieselregen, heftigste Regenschauer, dazwischen Sonnenschein mit abtrocknender Strecke, bereitete Kopfzerbrechen. Zumal die Entscheidung mitunter 60 Kilometer vom eigentlichen Ort des Geschehens entfernt getroffen werden musste.

Wie wichtig der richtige Reifen ist, zeigte sich am Samstagmorgen auf der Wertungsprüfung Bosenberg. Subaru-Pilot Mikko Hirvonen bremst auf der plötzlich klitschnassen Straße zu spät, rutscht mit blockierenden Rädern in den Notausgang. Mit seinem ganzen Können reißt er den Subaru herum und verliert nur wenige Sekunden. Gewonnen wurde die Prüfung übrigens vom Deutschen Armin Schwarz. Er war mit seinem Skoda Fabia rund zehn Minuten vor Hirvonen auf die Prüfung gegangen und hatte zumindest anfangs noch einen trockenen Belag.



Millimeterarbeit: Beim freien Training, dem so genannten Shakedown, fährt Weltmeister Petter Solberg so knapp an einem Strohbalken vorbei, dass nicht einmal ein Blatt Papier mehr dazwischen passt. Anschließend braucht er einen neuen Außenspiegel.

15-Stunden-Job im Urlaub

Ehrenamtliche Helfer aus Westfalen sichern die Wertungsprüfung Moselwein

TRIER • Der Aufwand ist gigantisch. Überall stehen Marshalls in gelbgrünen oder blauen Lätzchen, weisen die Zuschauer hinter die Absperrungen.

Rallyesport kann gefährlich sein, das haben am vergangenen Samstag die beiden Unfälle des Franzosen Gilles Panizzi und des Norwegers Petter Solberg gezeigt. Ersterer rutschte mit seinem Mitsubishi auf nasser Straße auf eine Wiese und schlug in einen Baum ein, der Weltmeister überschlug sich auf der von Zuschauermassen übersäten Panzerplatte gleich mehrfach. Außer viel Schrott ist nichts passiert.

Sprachengewirr

Dies ist neben den überaus stabilen Autokonstruktionen ein Verdienst der Marshalls. Ihr Job ist es, die Fans aus gefährlichen Zonen heraus zu halten. Ein nicht immer einfaches Unterfangen. Im Zuschauerpulk herrscht ein babylonisches Sprachengewirr – schließlich kommen die Rallyefreunde aus ganz Europa. Selbst aus Estland, Norwegen und Spanien reisen sie an, um ihren Landsleuten Markko Martin, Petter Solberg und Carlos Sainz zuzujubeln. Da reichen selbst Englisch- und Französisch-Kenntnisse oft nicht aus. Nicht zuletzt deshalb, weil mancher Fan die Anweisungen der Sportwarte einfach nicht verstehen will.

Freitagmorgen, 8 Uhr, Wertungsprüfung (WP) Moselwein oberhalb von Klüsserath und Trittenheim. Hier sind seit Jahren die Ortsclubs des ADAC Westfalen aktiv. „Wir



An der Rettungsstation steht jeder auf seinem Posten. Bereit, im Notfall binnen kürzester Frist zu helfen.

haben hier 257 Mann im Einsatz, bei der ganzen Rallye sind es über 3000“, erklärt Hans Schmidt (Foto) vom Automobilclub Ibbenbüren. Der Volksbank-Angestellte aus Rheine opfert einen Teil des Jahresurlaubs für seinen Sport, trägt dabei eine hohe Verantwortung. Ihm obliegt die Koordination aller Helfer an der Strecke. Zusammen mit Horst Willwert aus Klüsserath und Matthias Schmitt aus Ulmen bildet er die WP-Leitung.

Schmidt hat bei der Einsatzbesprechung am Vorabend im Hotel Rebstock unmissverständlich klar gemacht, dass jeder drei Stunden vor Rallyebeginn auf seinem Posten zu sein hat. Er selbst war schon viel früher da. Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser. Doch auf die allermeisten seiner Sportwarte kann sich Hans Schmidt verlassen.

Er selbst hat Station bezogen an der heikelsten Stelle der gesamten „Moselwein“. Die Straße ist abschüssig, vor

einer Kreuzung ist eine fiese Regenrinne, auf der die Rallye-Boliden aufsetzen. Direkt dahinter geht's scharf nach links. Nur eine Leitplanke – vom ADAC vor ein paar Jahren extra montiert – trennt von dem steilen Abhang. Deshalb hat Schmidt hier auch einen Hauptfunkposten installiert. Clubkamerad Wolfram Lehmann hält mit seinem Funkgerät ständigen Kontakt zu WP-Leiter Willwert und zur Rallyeleitung nach Trier.

Ebenfalls hier oben steht ein Rettungswagen in einem Nebenweg. Stets bereit – genau wie der BMW von Hans Schmidt – im Falle eines Unfalles sofort in die Strecke zu fahren, um den Verunglückten zu helfen. Das ist allein ihr Job. Die Sportwarte müssen bei einem Unfall die Fans zurückhalten, die gaffen oder auch helfen wollen. Immerhin können andere Rallyewagen mit Vollgas unterwegs sein, weil sie von dem Unfall nichts wissen.

Kurz vor Prüfungsstart wird

es laut. Direkt neben Hauptfunkposten 320 landet der Rettungshubschrauber mit der Leitenden Rallyeärztin Kerstin Böll-Benz. Sie braucht nicht aktiv werden. Ein kurzes Gespräch mit den Rettungs-sanitätern zeigt ihr, das diese ihren Job verstehen. Die „Moselwein“ bleibt zudem in beiden Durchgängen ohne nennenswerte Zwischenfälle. So kann sich Horst Willwert kurz nach 18 Uhr über Funk bei allen für den reibungslosen Einsatz bedanken.

Aufräumen

Beendet ist damit der Tag noch lange nicht. Es geht ans Aufräumen. Zig Kilometer Flatterband werden eingerollt, dazu jede Menge so genannte Zwiebelsäcke, die die Zuschauerreihen begrenzt hatten. Tausende von Moniereisen – an denen Hinweisschilder oder eben Zwiebelsäcke befestigt waren – werden wieder auf einem LKW verladen, der das gesamte Material noch am selben Abend nach Herstein bringt. Hier wird alles, was man für die Deutschland-Rallye braucht, bis zum nächsten Jahr in einem Hochregallager untergebracht.

Um 21.15 Uhr haben dann auch Hans Schmidt und seine vielen Helfer endlich Feierabend.

Texte und Fotos: Gregor Mausolf

ANGEMERKT

Weniger Zuschauer Halbherzig

209 000 Zuschauer haben sich am vergangenen Wochenende die OMV-ADAC-Deutschland-Rallye angesehen – immerhin 59 000 weniger als im Vorjahr. Das ist zwar immer noch eine Menge, doch man muss sich fragen, wieso ein Weltmeisterschaftsrennen im eigenen Lande einen derartigen Schwund verzeichnen muss. Es aufs Wetter zu schieben, ist zu einfach, schließlich hat es auch in den beiden Vorjahren jeweils einen Tag lang geregnet.

Die Ursache dürfte vielmehr an der Halbherzigkeit liegen, mit der die Verantwortlichen das Thema Rallye-WM in Deutschland angehen. Wieso schaltet der ADAC in seiner eigenen Mitgliederzeitung keine Eigenanzeigen für die Rallye, statt nur über die Kosten zu jammern? Wieso beteiligt sich die Politik nicht finanziell, wo das Geld doch locker über Steuern von Tankwarten, Gastronomen und Einzelhändlern zurückfließt? Immerhin brachte die Rallye 2003 rund 20 Mio. Euro zusätzlichen Umsatz in die Region. Und wieso kneifen die deutschen Hersteller bei einer Sportart, die weltweit an Popularität gewinnt und ein Gegenpol zur Formel-1-Langeweile werden könnte?

Wer die passenden Antworten auf diese mehr rhetorischen Fragen gibt, hat das Problem wahrscheinlich schon gelöst.



Wetterfrosch bei der Arbeit: An mehreren Stellen wird die Temperatur des Asphalts gemessen.



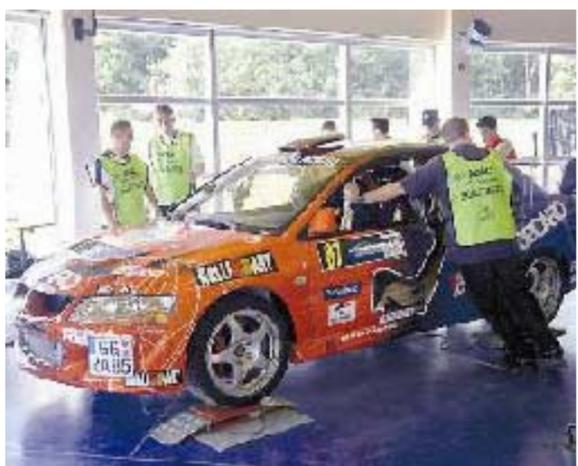
Außerhalb der Wertung fuhren historische Rallyeautos. Dieser Lancia Stratos war ein Augen- und Ohrenschmaus.



Keine Sorgen um Ersatzreifen muss sich ein Rallyepilot machen. Wofür normale Autofahrer viel zahlen müssen – hier liegt's rum.



Mit dem zweiten Platz bei der Deutschland-Rallye erzielte der Belgier François Duval im Ford Focus sein bestes Ergebnis.



Bei der technischen Abnahme werden die Fahrzeuge genau überprüft. Dazu gehört auch das Wiegen.



Der Linksknick hinter der Rettungsstation war eine Mutkurve – sowohl für Fahrer Jani Paasonen als auch für den Fotografen.



Ihre Sympathie für den Esten Markko Martin und seinen englischen Beifahrer Michael Park dokumentieren diese Fans mit den Nationalflaggen an einer langen Angelrute.

WM-STAND

Stand in der Rallye-Weltmeisterschaft nach der Deutschland-Rallye (10. von 16 Läufen):

Fahrer-WM:	
1. Sébastien Loeb	76 Pkt.
2. Markko Martin	47 Pkt.
3. Carlos Sainz	46 Pkt.
4. Petter Solberg	44 Pkt.
5. Markus Grönholm	42 Pkt.
6. François Duval	39 Pkt.
Marken-WM:	
1. Citroën	125 Pkt.
2. Ford	96 Pkt.
3. Subaru	67 Pkt.
4. Peugeot	65 Pkt.
5. Mitsubishi	17 Pkt.

Nächster WM-Lauf ist die Rallye Japan vom 3. bis 5. September.