

Text und Fotos: Dieter Voss, Stefan Eckhardt

„ES HAT EINE RIESENLAUNE GEMACHT!“

DIE KÖLN-AHRWEILER AUS DER COCKPIT-PERSPEKTIVE

24 Jahre ist es nun schon her, dass ich rund um Altenahr bei der Rallye Köln-Ahrweiler unterwegs war. Es war 1986 das Highlight für uns im kleinen Toyota Starlet. Frank Müller, mein damaliger Beifahrer und meine Wenigkeit, nahmen die Kult-Rallye mit 60 Prozent Schotteranteil, 160 WP-Kilometer und über 200 Startern in Angriff. Damals wie heute galt, kein Training, kein Aufschrieb! Überglücklich freuten wir uns im Ziel über Rang drei in der Klasse. Zwei Jahre später beendete ich dann meine Karriere nach einem bösen Crash im Rahmen der Rallye Bitburg. 19 Jahre vergingen, ehe ich mir 2007 wieder einmal eine Rallye live ansah. Die „Kempenich 2007“ mit einem Riesenspektakel an Youngtimern war Anlass genug für mich, sah ich hier doch die Autos aus meiner früheren Rallye-Zeit wieder um

die Ecken driften. Eine eigene Youngtimer-Rallye-Serie, das Aufleben der Köln-Ahrweiler als Youngtimer-Rallye, stellten dann die Motivation dar, das „Unmögliche“ zu versuchen. So nahmen wir, Fred Tiebe auf dem heißen Sitz und ich am Volant, die Köln-Ahrweiler im neu aufgebauten Toyota Celica Liftback unter die Räder.

Mit der Startnummer 88 ging es dann los, rund eineinhalb Stunden nach dem ersten Fahrzeug rollten wir im beschaulichen Mayschoss über die Rampe und machten uns auf den Weg Richtung Hocheifel, wo rund um den Nürburgring die ersten beiden Prüfungen anstanden. Da wir die Regenreifen für die schnellen Asphaltprüfungen am Samstag schonen wollten, begannen wir mit Intermediates! Dann der erste Schreck in den frühen Abendstunden:

Nach den ersten 1000 Metern trat mein Fuß auf die Bremse, und was soll ich sagen - ich stand auf dem Bodenblech!

Okay, die Handbremse musste auch genügen, zur Not würden wir halt zum Bremsen herunter schalten. Kurzer Stopp, bevor es auf den Verbindungswegen rund um die Grand-Prix Strecke weiterging, und zum Glück fanden wir den Fehler schnell: Der Waagebalken hatte sich nur ausgehängt. Der anschließende Rundkurs lief dann super, sieht man einmal davon ab, dass wir etwas mit der Leistung hadderten, der Fehler war aber auch hier schnell gefunden. Die Beleuchtung – Mann, ist das Dunkel in der Eifel – zog einfach zu viel Saft. Die Lichtmaschinen-Leistung war einfach zu schwach für die volle Rallye-Beleuchtung bei einem Motor, der einen voranbringen sollte.

Zufrieden ging es dann ins Bett, schließlich konnten wir am Samstag jetzt schon als 32. starten. Auf den Prüfungen drei und vier ließen wir es dann bei weiterhin saumäßig nassen Bedingungen etwas ruhiger angehen und hielten den 31. Platz, bevor die Strecke in die Weinberge rund um Dernau führte. 40 Sekunden büßten wir hier ein, ein Clubkamerad stand mitten auf der Prüfung im Weg, was sollte es, einen Platz in der Gesamtwertung sollte uns auch das nicht kosten. Die Zeitreise fand nun ihre Fortsetzung, Reiferscheid, Fuchshofen, das war doch etwas! Genau, einen Teil der WP Lückenbacher Hohl kannte ich noch aus 1986, gute Rallye-Prüfungen finden sich halt immer wieder in den Bordbüchern!

Dann der Rückschlag auf der Nordschleife: Wir montierten Regenreifen, stellten aber schon auf der Anfahrt fest, dass dies wohl ein Fehler war – alt, hart und somit kein Grip. Für die Zuschauer war das sicher toll, schließlich nahmen wir jede Kurve quer, aber für die Zeiten war das doch eher schlecht, was der nur noch 35. Platz nach sieben Prüfungen auch aufzeigte. Also schneller Wechsel wieder auf die Intermediates und die Südschleife angehen, wo es dann richtig gut lief – bis dann das Talent ausging. Das Auto baute mitten im Drift Grip auf, schoss in Richtung Eisenzaun, und wir mussten rund 500 Meter weiter im Graben aufgeben.

Was soll ich sagen, es war einfach nur genial! Bis zu unserem Ausfall in der achten Prüfung – klarer Fahrfehler, der Grip der Reifen ist heute einfach viel besser als früher, aber ich bin ja noch lernfähig – hat es eine Riesenlaune gemacht.

Quertreiber, wir kommen wieder! ■



DIESE SEITE

„Mann ist das dunkel in der Eifel!“ erinnert sich Dieter Voss, denn die Lichtmaschine nahm dem Motor etwas zu viel Leistung weg und die Beleuchtung war viel zu schwach.

GEGENÜBERLIEGENDE SEITE

„Celica - old Ladies like it sideways“ steht auf dem Heck des Toyota von Dieter Voss. Und er gab der alten Lady, was sie so gerne mag!

