

Der Tag der kleinen Männer

Wie die Privatfahrer Kuhn/Hopfe drei Werkteams den Rallye-Meistertitel abjagten.

Strömender Regen an der Ostsee. Vor dem Casino in Travemünde wird die Zielankunft der wilden Rallye-Truppe erwartet. Die Gesamtsieger dieses zehnten und letzten deutschen Meisterschaftslaufes, der „Sachs-Rallye-Baltic“, stehen bereits fest: Achim Warmbold, 35, und sein französischer Beifahrer Jean Todt, 31, im 180 PS starken Toyota Corolla.

Die Diskussionen und Hochrechnungen der Wartenden drehen sich jedoch nicht um ihn, denn er kann den Ausgang der diesjährigen Deutschen Rallye-Meisterschaft nicht mehr beeinflussen.

Zwei Teams stehen im Brennpunkt des Meisterschafts-Roulettes vor dem Casino: die Opel-Werksfahrer Wolfgang Hauck und Hanno Menne auf dem Kadett GT/E und die Privatfahrer Ludwig Kuhn und Klaus Hopfe mit ihrem betagten Porsche Carrera. Die Placierungen nach 40 gefahrenen Sonderprüfungen ergeben für die Titelaspiranten Menne, Kuhn und Hopfe ein Patt. Die Frage, die sich das wartende Rallye-Volk stellt, lautet: Was ist auf den letzten 18 Sonderprüfungen noch geschehen, haben sich die Placierungen verschoben?

Dabei hatte der Meisterschaftsstand vor diesem letzten Lauf schon für genug Stimmung gesorgt: Die vier Erstplacierten im Championat kamen für den Titelgewinn in Frage.

Knapp an der Spitze lag vor dem Endlauf der 30jährige Aachener Hanno Menne. Zu Beginn der Saison sammelte der ehemalige Buchhändler, seit 1974 Rallye-Profi,

als Beifahrer auf dem „heiligen Sitz“ des Münchner Opel-Werksfahrers Walter Smolej und bei einem Start mit Toyota-Fahrer Klaus Fritzing Punkte. An die Spitze der Meisterschaft gelangt, wurden Smolej und Menne aus „taktischen Gründen“, so Opel-Rallye-Einsatzleiter Jochen Berger, 31, auseinandergerissen.

Hanno Menne wurde zu Opel-Star Walter Röhrli ins Cockpit gesetzt, und Smolej bekam als Beifahrer den 26-jährigen Ludwigshafener Röhrli-Beifahrer Willi-Peter Pitz zugeteilt.

Opels Erfolgsrezept schien aufzugehen. Während Walter Smolej durch Defekte und Pech zurückfiel, konnte sich mit Menne seit zehn Jahren erstmals wieder ein Beifahrer an die Spitze der deutschen Ralleyszene setzen.

Nun, vor dem Finale, schien sich das Blatt zu wenden. Menne-Chauffeur Röhrli, die ewigen Probleme bei Opel offensichtlich leid, hatte sich nach einer Nebenbeschäftigung umgesehen und weilte im fernen Kanada, wo er für Fiat die Weltmeisterschaftskastanien aus dem Feuer holen sollte. Um den Titelgewinn für Menne und Opel zu sichern, wollte Röhrli aber das Fiat-Training in Kanada für zwei Tage unterbrechen und über den großen Teich jetten. „Direkt nach der Zielankunft wird Röhrli über Brüssel zurückgeflogen“, meinte Menne zu den Terminproblemen seines Fahrers.

Doch auch bester Opel-Organisation unterlaufen Pannen: Meistermacher Röhrli verpaßte angeblich das Flugzeug, das ihn zum Startort Kopenhagen bringen sollte.



Die Meister: Ludwig Kuhn und Beifahrer Klaus Hopfe



Der betagte Kuhn-Carrera auf Meisterschaftskurs

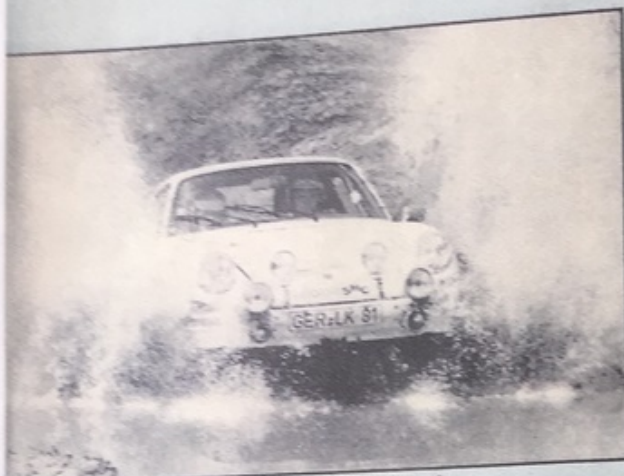
Die Herren aus Rüsselsheim hatten aber in weiser Voraussicht vorgesorgt: Der Ludwigshafener Opel-Gelegenheitsstarter Wolfgang Hauck, 28, war als Ersatzmann nach Dänemark zitiert worden.

„Hauck hatte schon oft bewiesen, daß er ein guter und beständiger Fahrer ist. Außerdem halte ich ihn für einen guten Taktiker“, meinte Opels Titelanwärter Menne über seinen neuen Chauffeur. Dieser sah seine Aufgabe jedoch etwas skeptischer: „Ich habe keinen Meter der Strecke gesehen. Die anderen dagegen haben kräftig trainiert.“

Mit „anderen“ meinte Hauck die in der Meisterschaft dicht

hinter Menne lauernde Joachim Kleint/Andrea Hänsch auf dem von der VW-Motorsport-Abteilung Formel V-Europa gemeldeten Golf GTI, das Pfälzer Team Kuhn/Hopfe und die Ford-Mannschaft Reinhard Hainbach/Peter Linzen mit ihrem 240 PS starken Escor

Doch schon kurz nach dem Start wurde die Escort-Besatzung Hainbach/Linzen arbeitslos: Die hochkarätige Ford-Maschine hatte den Dienst eingestellt. In ihrer Trauer über verlorene Meisterschaftsehren blieben die beiden jedoch nicht lange allein. Die erste Etappe forderte noch ein weiteres Opfer aus dem erlauchten Kreis der Titelanwärter: Der Hamburger Joachim Kleint



1976: Sechster in der Deutschen Meisterschaft



1977: Deutscher Rallyemeister



1979: vom vierten Besitzer für neue Taten präpariert

ches finanzielle Unternehmen er sich da eingelassen hatte: 5000 Mark verschlangen schon die Reparaturarbeiten nach dem ersten Trainingsgalopp. „Überhaupt“, so erinnert sich der Schwabe, „sind pausenlos irgendwelche Fahrwerksteile kaputtgegangen.“

Das Herz des Porsche, die mittlerweile von 2,4 Liter auf 2,7 Liter gewachsene Maschine, verrichtete dagegen klaglos ihren Dienst: Bei Utz in zwei Rennjahren fast 60 000 Kilometer weit getetzt, trieb sie – einem Uhrwerk gleich – den Porsche mit Pilot Duge am Steuer weitere zwei Jahre durchs Rallyegehölz.

Die erste Motorrevision bezahlte dann zähneknirschend der nächste Besitzer: Ludwig Kuhn aus Neupotz bei Bergzabern. Vorbesitzer Duge hatte sich ungern von seinem Spielzeug getrennt, aber sein Sohn, mittlerweile zweijährig, begann die Umwelt zu erkunden und beanspruchte die volle Aufmerksamkeit seines schnellen Vaters – der Sport mußte zurückstehen. Außerdem hatte der Hobby-Rallyefahrer sein drittes Lebensziel in Angriff genommen, den Hausbau.

Kuhn rannte mit dem Veteranen in der Deutschen Rallyemeisterschaft: Im ersten Jahr noch Sechster, gelang ihm der Gesamtsieg mit dem Porsche-Oldie beim zweiten Anlauf.

„Einmal“, so erinnert sich der 38jährige Meister, „dachte ich, jetzt ist er fertig.“ Die Vorderachse war auf der mörderischen Knüppelpiste des Truppenübungsplatzes Hammelburg gebrochen.

Findigen Mechanikern aber gelang das Unvorstellbare: Mit Flacheisen und einigen Schrauben bandagiert, humpelte der Porsche schlußendlich doch ins Ziel.

Doch auch als Meister hatte sich der alte 911er noch nicht sein Gnadenbrot gesichert. Er blieb zwar in der Pfalz, steht nun in Philippsburg am Rhein, wird aber immer noch gehetzt. Immer dann, wenn die Geschwister Hartmut und Ute Jene ihre Schulbücher zur Seite legen, muß der Alt-Porsche ins Rallye-Leben ausrücken.

Allein in dieser Saison gelang es den beiden angehenden Bauingenieuren schon viermal, den betagten Kämpen als Ersten ins Ziel zu bringen. Die finanziellen Mittel für diese nicht gerade billige Entspannung vom Schulstreß kommen vom Vater: „Für mich ist das die Erfüllung eines Jugendtraums“, bekennt er und beziffert die Reparaturkosten für den schnellen Veteranen auf etwa 20 000 Mark – „denn dreimal wurde der Motor schon repariert“.

Immerhin 17 500 Mark hatte der einst für 34 000 Mark gehandelte Porsche noch in Meister Kuhns Kasse eingespielt. Er selbst hatte an den Schwaben Duge einst 18 000 Mark berappt – „allerdings ohne die teuren Aluminium-Felgen“, erklärt Kuhn.

Der vierte Besitzer aber verspricht, daß der altgediente 911er nicht mehr veräußert wird: In der Winterpause bekommt er eine neue Rohkarosserie spendiert. Die Innereien werden transplantiert, und die Rallye-Jagd soll weitergehen.

Bernd Ostmann