

Das Finale in Südfrankreich



Nach Elba führten wir immer noch mit einem Punkt Vorsprung, Andrea Polli und wir machten den Titel untereinander aus, von anderen Teams konnten wir nicht mehr ein- oder gar überholt werden. Die Entscheidung musste also bei der Rallye du Var am letzten November-Weekend fallen.

Von dieser Rallye kannte ich nur die Berichte von Christian Bauer, Puch Rallye Legende aus Österreich, in den Nachrichten des Steyr-Puch Club Salzburg. Mehrfach tauchte dort der Begriff Chaos auf. Christian und Erwin Derichs überließen uns freundlicherweise die Rallyeunterlagen der vergangenen Jahre, sodass wir uns zunächst einen theoretischen Überblick verschaffen konnten.

So studierte ich auch das Programmheft von 2003 in dem auch die Sieger der vergangenen modernen und historischen Rallyes aufgeführt waren. Ich war mehr als überrascht, als ich nachlesen konnte, dass 1969 kein geringerer als Bernard Darniche (avancierte danach mit Renault Alpin und Lancia Stratos zum absoluten Weltklasse Rallye Piloten) mit Alain Mahé auf einem NSU TTS Gesamtsieger war. Ob das ein gutes Omen für uns war ?

Nahezu zwei Monate waren eine recht lange Pause. Wir hätten ja noch die 500 Minuti rund um Verona und den wunderschönen Garda See fahren können. Das Rotweintal von Valpolicella und das Weingut des Conte Alighieri als Rastplatz waren schon gute Argumente. Aber wir blieben zu Hause, während für Andrea das natürlich ein Heim - und Pflichtspiel zugleich war. Am Montag nach der Veranstaltung erreichte mich dann ein Fax von Vladislav mit folgendem Wortlaut (Originalwiedergabe):

AHOJ HENNING!

**IN BARDOLINO POLLI HABEN SCHWER UNFALL. BEIFARIN IST IN
KRANKENHAUS UND POLLI HABEN PROBLEME MIT HAND**

Auf dem Weg zu meinem obligaten 2.Kaffee am Morgen komme ich an einem Internetcafe vorbei, in dem ein freundlicher Italiener arbeitet. Ihn bat ich mal zu schauen, ob es zu diesem Unfall Presseberichte gab. Die gab es und auch Entwarnung, die Copilotin wurde bereits einen Tag nach dem Unfall aus dem Krankenhaus entlassen.

Endlich, am 15.11., war dann auch die FIA nicht nur aktuell, sondern auch richtig mit dem Stand der Europameisterschaft.

Championship Classification

Category I

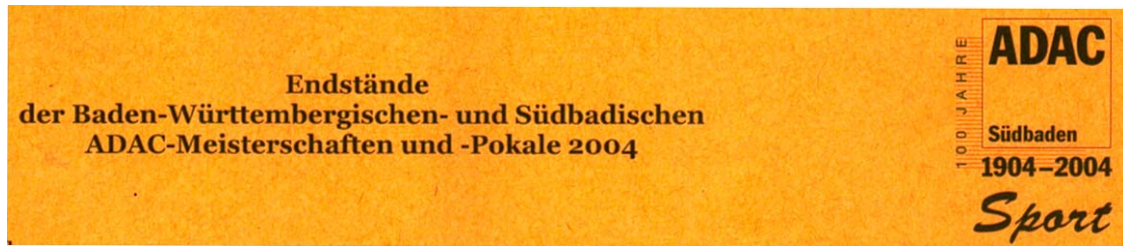
| Position | Drivers | FIN | E | I | GR | I | D | B | FIN | I | I | I | Points |
|----------|-----------------------|-----|---|----|----|----|----|----|-----|----|----|----|--------|
| 1 | Henning VOLLE | | | 36 | | 36 | 14 | 20 | 15 | | 36 | | 157 |
| 2 | Andrea POLLI | | | 30 | | 36 | 24 | | 30 | | 36 | | 156 |
| 3 | G. MACCHI DEL SETTE | | | 36 | | 30 | | | | | 21 | | 87 |
| 4 | Georg ALBER | | | 24 | | 30 | 20 | | | | | | 74 |
| 5 | Giuseppe SALERNO | | | | | 36 | | | | | 36 | | 72 |
| 6 | Maurizio ELIA | | | | | 15 | | | | 20 | 36 | | 71 |
| 7 | Paul GARDERE | | | 36 | | 24 | | | | | | | 60 |
| 8 | Marco-Raul DOMINICALI | | | 36 | | | | | | 24 | | | 60 |
| 9 | Gordon CAMERON | | | | | | | 24 | 36 | | | | 60 |
| 10 | Josef ASIC | | | 30 | | | | | | | | 24 | 54 |

Am 19.11. war es dann so weit, die Veranstalter der Rallye du Var stellten die ersten Informationen ins Internet. Die Angabe über den Ablauf der Veranstaltung nahmen wir zunächst gelassen zur Kenntnis, Christian Bauer hatte uns informiert, dass erst nach Vorliegen des Road Book die einigermaßen verbindliche Strecke vorlag.

Interessanter waren die „Engagements“. Zwei Überraschungen gab es da: Zum einen, die nicht berücksichtigte Nennung meines Neffen Michael, zum anderen konnten wir den Namen unseres Mitbewerbers Andrea Polli nicht finden. Das sahen wir allerdings gelassen. Wie war das im Motorsport? Gestartet ist derjenige, der über die Startlinie fährt und angekommen der, welcher die Ziellinie überquert. Die Klassifizierung zu entschlüsseln haben, wir dann aufgegeben, selbst mit Hilfe der Einteilung des Anhang „K“ kamen wir nicht weiter.

| | | | | |
|----------------------------|--------------------------|--------------------------|-------------------------------------|--------------|
| 300 MONTI André | F MONTI André | F VARENNE Patrick | F Alfa Romeo Bertone | T19-H |
| 301 BAILLIERE Hervé | F BAILLIERE Hervé | F SIMON Elisabeth | F Porsche 911S | GTS21-H |
| 302 DUQUESNOIS Richard | F DUQUESNOIS Richard | F DUQUESNOIS Sophie | F Autobianchi A112 A | CCT26 - I |
| 303 CARRE J.Claude | F CARRE Jean-Claude | F ROBERT Nathalie | F Alfa Romeo Guilieta Sprint Véloce | GT52 - E |
| 304 VOLLE Henning | D VOLLE Henning | D FEIK Manfred | D NSU 1000 TTS | B1 - G1 |
| 305 BESSON Gérard | F BESSON Gérard | F BESSON M.Odile | F Alpine A110 1300 | GTS |
| 306 PAUGET Pascal | F PAUGET Pascal | F VERNE Arnaud | F Porsche 911 2.7 | CGTS22H - H1 |
| 307 REDELE Jean Charles | F REDELE Jean-Charles | F CORDONNIER Laurent | F Alpine A310 | H |
| 308 FRITZINGER Klaus | D FRITZINGER Klaus | D TILBER | F Datsun 240Z | GTS12 |
| 309 TRINIANE-GAMBASSI Alai | F TRINIANE-GAMBASSI Alai | F TRINIANE-GAMBASSI M.Fr | F Porsche 911 | |
| 310 CHAMBON Frédéric | F CHAMBON Frédéric | F VOLCIC Franck | F Porsche 911 | GT9 |
| 311 ADAC | D PFEIFFER Wolfgang | D KNOBEL Peter | F Porsche Coupé 911 | B4 - G1 |
| 312 ALLIGIER Bruno | F ALLIGIER Bruno | F ELMALAN Douy | F Alpine 1600 SC | GT21 - H |
| 313 SOULIGNAC Patricia | F SOULIGNAC Patricia | F VAUBOURG Patrick | F Porsche 911 | GT21-G |
| 314 FOLLIN Alain | F FOLLIN Alain | F FOLLIN Adrien | F Porsche 911 | GT15 |
| 315 CLOSIER Michel | F CLOSIER Michel | F CLOSIER Valérie | F Alpine A110 1600S | GT13-G |
| 316 BARBIERI Alberto | I BARBIERI Alberto | I GARINO Massimo | F Austin Mini Colper S | TC12-F |
| 317 GUELPA Roger | F GUELPA Roger | F GUELPA Ariane | F Porsche 911 | GT9 |
| 318 SYDA Jean-Claude | CHSYDA Jean-Claude | CHPERRADIN Yves | CHAlfa Romeo Givlia FTV 2000 | CCT24-H1 |
| 319 BUGNON Gérard | F DANTOINE Pierre D | F BUGNON Gérard | F Alfa Romeo Tubolar Zogatto | GT8-GT11 |
| 320 GUIGUES Jean-Charles | F GUIGUES Jean-Charles | F | Morris Mini Cooper S | T7-F |
| 321 BROSE MOTOR SPORT | D STOSCHEK Michael | D BERSSEN Fred | D Porsche 911 se Carrera | H1 |
| 322 MARIOT Bernard | F MARIOT Bernard | F MARIOT Benjamin | F Ford Cortina Lotus 135E | TC13 - F |
| 323 FLAMENT Philippe | F FLAMENT Philippe | F FLAMENT Brigitte | F Alpine A110 | GT13 |
| 324 SOLEIL Max | F SOLEIL Max | F SOLEIL Chantal | F Lotus Elan | F |
| 325 DHILLY Jean-Marc | F DHILLY Jean-Marc | F | Alfa Romeo Giulia | |
| 328 RHEYDTER Club | D FRANZ Folling | D HARTMUT Roever | D Volvo 122s | F |
| 329 GUINCHARD Jean-Marie | F GUINCHARD Jean-Marie | F GUINCHARD Agnès | F Opel Kadett Gte | T29-H2 |
| 330 CAVAVESE Patrick | F CANAVESE Patrick | F CAMOIN Rémy | F Lancia Stratos HF | H4 |
| 331 GODIN J.François | F GODIN J.François | F EMANUEL Gilles | F Renault 5 T1 | HGTS26-I |
| 332 ROUX Frédéric | F ROUX Frédéric | F CRESPI Thierry | F Morris Cooper S | T7-F |
| 333 ELIA Maurizio | I ELIA Maurizio | I RACCA Pippo | I Porsche 911 | B4-GTS2000-I |

Freuen konnte ich mich dann Mitte November, der ADAC Südbaden gab die diesjährigen Meister bekannt. Nach 1967, 1998 und 1999 konnte ich den Titel ein viertes Mal erringen.



AUTOMOBIL - RALLYESPORT

Gewertet wurden alle offiziellen Ergebnisse eines Fahrers und Beifahrers bei den vom DMSB und von der FIA im Zeitraum vom 01.01. bis 31.10.2004 genehmigten und durchgeführten Veranstaltungen. Zur Endwertung wurden jeweils die sechs besten Ergebnisse herangezogen.

| Platz | Name, Wohnort, Ortsclubzugehörigkeit | Fahrzeug | Punkte |
|-------|--|-------------------|----------------|
| 1. | Henning VOLLE, Horben | NSU TTS | 28,27 |
| 2. | Harald VOGEL, Endingen, AC Kaiserstuhl Manfred KÖBELE, Endingen, AC Kaiserstuhl | Citroën Saxo | 12,27 12,27 |
| 3. | Michael SCHMIDT, Königfeld, MSRT Freiamt | Peugeot 106 / 206 | 11,50 |
| 4. | Matthias HENNING, Bühl, AC Baden Baden | Mercedes Benz | 3,33 |
| 5. | Herbert PARTIKEL, Freiburg | Golf GTI 16V | 2,00 |

Und dann ging's ans Eingemachte, hier der chronologische Ablauf:

Am **Montag** der „Rallyewoche“ wurde wieder der Ersatzmotor eingebaut. Der war schon seit San Remo ununterbrochen im Einsatz. Gerne hätten wir für Frankreich etwas mehr PS zur Verfügung gehabt, trotz Wochenende - und Abendeinsatz bekam Edgar Reich keine vernünftige Einstellung hin. Ohne Motorenprüfstand hat man da keine Chance. Ein Änderung nahmen wir allerdings vor, der bisherige Fächerkrümmer wurde durch einen originalen von NSU mit angeschweißten Wärmetauscherblechen ersetzt. Der Endtopf hatte einen geraden Ausgang, sodass das System sehr dem Flammrohr ähnelte. Ich hatte während der Rallye das Gefühl, dass der Motor mehr Leistung hatte und was ganz wichtig war, es stand damit auch eine doch recht ordentliche Heizung zur Verfügung.

Am **Dienstag** so gegen 6 Uhr sammelte ich Navigatore Manfred, er war bereits am Montag angereist, in Horben Langackern ein, und ab ging's nach Frankreich. Wir brauchten rund 9 Stunden bis wir unser Hotel in Les Issambres erreichten. Rasch wurde der Anhänger abgehängt, um die Unterlagen im Rallyebüro abzuholen und das lag im 60km (!) entfernten Toulon. Wolfgang Pfeiffer, Porsche Pilot mit EAST AFRICAN SAFARI RALLY-Erfahrung, war bereits vor uns dort und konnte dadurch den Weg exakt beschreiben. Wir waren unendlich dankbar, denn wir kamen pünktlich zum Feierabendverkehr in der Hafenstadt an, irgendwie wurde ich da an Palermo erinnert.

Neben weiteren Unterlagen bekamen wir auch das Roadbook, bei diese Gelegenheit konnte ich einen Blick in die Teilnehmerliste werfen, Michael und drei weitere Teilnehmer waren dort zusätzlich zur Internet Liste zu finden, von Andrea Polli keine Spur.

Als wir dann wieder im Hotel waren, hatte das Restaurant zu, an der benachbarten ELF Tankstelle deckten wir uns mit Keksen ein, und damit war der Tag gelaufen. Ein Tag übrigens mit Sonnenschein und angenehmen 15°.

Am **Mittwoch**, wir waren gerade beim Frühstück, erreichte uns ein Anruf von Michael. Andrea Polli war, 8 Tage nach Nennungsschluss, nun in der Internetliste aufgetaucht und zwar mit einem Abarth 1000 Berlina.

| | | | | |
|------------------|----------------|---------------|----------------------------|-------|
| 221 POLLI Andrea | I POLLI Andrea | I SALVI Vilma | I Fiat Abarth 1000 Berlina | 08h15 |
|------------------|----------------|---------------|----------------------------|-------|

Was könnte da gelaufen sein? Wir sahen das so:

Für Andrea wäre es sicher kein Problem gewesen, seinen Elan nach dem Verona Crash zu reparieren oder ein Ersatzauto zu bekommen. Doch in seiner Klasse startete Max Soleil, ebenfalls Elan Pilot und Franzose, der höllisch schnell ist. Unter normalen Umständen hätte da Andrea mit einem Klassensieg Probleme gehabt, während ich in meiner Klasse nur Michael „niederkämpfen“ musste. Die Klassen B4 (Porsche en masse) und B2 (Mini-Copper) waren durch Eingeborene zu gut besetzt. Auf Klassensieg zu fahren, in welcher Klasse auch immer, war zu riskant.

Diese Situation war natürlich nach Nennungsschluss bekannt, und so konnte Andrea reagieren. Die Entscheidung konnte nur so aussehen, uns mit einem 1000/1150er Auto direkt niederzukämpfen. Er entschied sich für einen Abarth 1000 Berlina. Mit den Skorpion Autos hatten wir uns ja während der Saison reichlich herumgeprügelt und alle hinter uns gelassen. Die Autos haben nicht nur reichlich Wasser und Öl im Motorkreislauf sondern auch PS. Aber die Standfestigkeit? Ich hätte mir an seiner Stelle einen 1150er Mini besorgt.

Wir haben es uns verkniffen, die Herren Sportkommissare auf diese Vorgänge anzusprechen. Die offizielle Version hätte dann etwa so ausgesehen: Die sicher hübsche Assistentin des Rallyeleiters hatte Andreas termingerechte Meldung versehentlich falsch abgelegt. Excuse et fini.

Trotzdem, Chapeaux ab vor Andrea. Schließlich war er ja einen doch recht komfortablen Lotos Elan gewöhnt und stieg nun auf eine enge Heckschleuder um.

Wenig beeindruckt fuhren wir dann, wie vom Veranstalter vorgeschrieben, die Wertungsprüfungen (ES = Epreuve Spezial) ab. Dabei suchten wir auch den Parc Assistance (= Service-Zone) auf. Mit Monsieur Ernst, gewichtiger Elsässer mit breitem Hut und dort Boss, machten wir noch ein ausführliches Schwätzchen. Von ihm und seinen Leuten wurden wir dann während der Rallye immer umsorgt, mal gab's einen Kaffee oder eine besondere Einweisung in die Zone. Am Abend luden wir den TTS ab, überprüften noch mal alles und bauten sicherheitshalber noch ein kleines Warmluftgebläse (besserer Föhn) ein.

Am **Donnerstag** fuhren wir dann die restlichen ES ab. Resümee:

Die Prüfungen hatten es in sich, bergauf/bergab, fast kaum Geraden, Abschnitte, die ständig feucht waren, und dort, wo es neben der Straße reichlich abwärts ging, keine Leitplanken.

In der Nacht auf **Freitag** trafen Michael und Patrick mit dem Puch ein. Wolfgang informierte uns freundlicherweise, wo die Papierabnahme stattfand. Die verlief für französische Verhältnisse relativ flott ab. Mehr zufällig machten uns französische Teilnehmer darauf aufmerksam, dass wir an einem kleinen Nebentisch noch „etwas“ empfangen mussten. Das Etwas waren Transponder für die elektronische Zeitnahme. Gegen ein Leihgebühr von 200€

bekamen wir diese. Die technische Abnahme war dann ein mittleres Chaos, alles war klar, aber keiner wusste Bescheid. Beim TTS war alles ok, beim Puch wurden die Gurte beanstandet, weil in diese keine FIA Homologationsnachweise eingenäht waren. Wir baten Monsieur Ernst um Hilfe, der setzte sich in Richtung Peugeot Service in Bewegung und konnte die nach 5 Minuten davon überzeugen, uns zwei Sätze Gurte zu verkaufen.

Offiziell begann die Rallye für uns um 17.45 Uhr, wir fuhren vom Start in St. Maxime direkt zur Assistance. Die Ein- und Ausfahrt dort war ca. 8m breit, 30m dahinter stand in einer Reauffüllzone ein Tanklastwagen von Elf. Chaos ist eine wohlwollende Umschreibung für den Umstand, dass ca. 180 moderne Autos tanken und 40 historische Autos die Assistance über eine Zeitkontrolle, 20m vom Tanker entfernt, verlassen wollten.

Zum Einstimmen stand die 16,5 km lange ES VIDAUBAN auf dem Programm. Eine Wertungsprüfung bei Nacht war für uns ein Novum, Navigator und Pilot kamen gut damit zurecht, Andrea nahm uns genau 1,3 Sekunden ab.

Kurzzeitig hatten wir Probleme mit der Elektrik. Im Ölkreislauf des Motors ist ein relaisgesteuertes Ventil installiert, welches bei plötzlichem Druckabfall (Schlauch platzt oder wird undicht) sofort die Zündung abschaltet. Das Relais gab beim Starten des Motors ein akustisches Signal, letzteres blieb aus, der Motor sprang nicht mehr an. Harald Dreier, mein begnadeter Autoelektriker, war und ist ein schlaues Kerlchen, im Handschuhfach lag genau für diesen Fall ein Überbrückungsrelais.

Die Ergebnisse des ersten Tages waren Grundlage für die Startreihenfolge am **Samstag**. Das war gut für uns, denn wir hatten unseren Mitbewerber immer eine Minute vor uns.

Die erste Sektion des Tages bestand aus drei ES mit 18,060 km, 10,660 km und 8,020 km. Auf der ersten ES nahm uns Andrea noch 10 Sekunden ab, danach konnten wir „punkten“. Vor jeder ES sah ich den Abarth und insbesondere dessen Motor vor mir, etwas Rauch stieg dort auf und ständig wurde Wasser nachgefüllt.

Zweite Sektion war die „Königsetappe“ Roquebrune sur Argens, 32,7km lang. Nach ca. 27km konnte ich den eine Minute vor mir gestarteten Abarth sehen, in einem Anfall von geistiger Umnachtung wollte ich den Mitbewerber einzuholen. Dummheit wird bekanntermaßen bestraft, in einer Rechtskurve, mit viel feuchten Dreck auf der Fahrbahn, ging mir dieselbe aus und wir landeten seitwärts im Graben. Der war zum Glück nicht tief, auch stand da kein Grenzstein oder Baum herum, mit eigener Kraft konnten wir die Fahrt fortsetzen.

Die dritte Sektion war mit der ersten identisch, nur wurden die drei ES bei Dunkelheit gefahren. Beim Abarth wurde zwar immer noch Wasser nachgefüllt, doch eine Rauchentwicklung war nicht mehr erkennbar. Wir hatten am Ende der zweiten Etappe einen Vorsprung von 2min 36sec. Für eine Rallye war das nicht viel, ein ordentlicher Ausrutscher oder ein Radwechsel, und schon war man auf der Verliererseite.

Am Sonntag mussten wir zu einer für französische Verhältnisse völlig unchristlichen Zeit, gegen 7 Uhr bei Dunkelheit im parc ferme antreten. Über die Assistance ging es dann zur vorletzten ES, der 10,990 km langen Le Plan de La Tour. Ca. 6 km der Straße waren neu asphaltiert, links und rechts der Fahrbahn ein Graben von 40-50cm Tiefe. Der neue Asphalt war glatt, feuchte Stellen waren auf dem dunklen Untergrund nicht erkennbar. Mit etwas piano überstanden wir die ES, als Finale stand die Königsetappe s.o. auf dem Programm.

Rigoros ging ich vor jeder verschmutzten Passage vom Gas. Mein Schutzengel vom Vortag musste wohl an der Strecke übernachtet haben, erneut ging mir in einer Rechtskurve die Straße aus, frontal ging's in die Pampas, plötzlich hatte ich einen Ast vor der Nase (man sollte halt doch die Seitenfenster schließen), irgendwelche hässlichen Crashgeräusche aber blieben aus. Wieder viel Glück, nix tief, nix Stein/Baum, mit eigener Kraft rückwärts und mit noch mehr piano ins Ziel. Zum Vortag verschlechterten wir uns um knapp zwei Minuten und das will was heißen.

Ca.10 km vor dem Ziel erwarteten uns die technischen Kommissare zum Wiegen. Ohne Personal wog der TTS 716 kg einschließlich der Schokoladenvorräte des Navigators. Die Herren Kommissare erwarteten uns dann wieder im parc ferme zur Nachkontrolle. Vorder – und Hinterrad mussten wir zur Überprüfung der Bremsanlage abschrauben, kooperativ wie wir nun mal sind, hätten wir auch wie verlangt die Bremstrommel abgebaut, doch der großkalibrige Schlüssel und der Abzieher gehörten nicht zum Bordwerkzeug. Auch ein Vergaser musste demontiert werden, der Kontrolleur wollte unbedingt wissen, welchen Durchmesser der Vergaser hinter den Drosselklappen hatte. Genau 40mm waren es.

Um 15 Uhr war Aushang der Ergebnisse, nachdem keine Proteste vorlagen, wurde der parc ferme um 15.30 Uhr geöffnet, damit war das Ergebnis der Rallye offiziell und endgültig, wir gewannen unsere Klasse mit 3min 12sec Vorsprung und waren Europameister.

Es war schon ein Erlebnis: Die prächtige Cote d 'Azur ganz ohne Touristen, aber dafür immer noch ansprechende Temperaturen um die 18° zu einer Jahreszeit, wo manche schon Schnee schaufeln. Viele Menschen säumten die Straßen, die Rallye war ein großes Outdoorfestival mit gewaltigen Lagerfeuern, Grillabenden und Menschen, die direkt an den ES nächtigten, um am nächsten Tag nur kein Fahrzeug zu versäumen.

Navigator und Pilot waren happy. Manfred kam in seinem ersten Lizenzjahr auf Anhieb zum Meistertitel, ich natürlich auch, allerdings mit einem wesentlich längeren Anlauf.

Mehrfach fuhren wir über die Start – und Zielrampe im Hafen von St.Maxime. Jedes Mal berichtet der Sprecher dort über den sagenhaften Gesamtsieg 1969 von Bernard Darniche und Alan Mahé auf einem NSU TTS. **Und wie war das mit dem Omen ?** Hat sich mit dem Klassensieg eingestellt, den Gesamtsieg hatten wir anderen „überlassen“.

Zur riesigen Freude über den Meistertitel kam auch das Gefühl, doch sagenhaftes Glück gehabt zu haben. Ich hatte 10 Jahre meiner zweiten wilden Zeit ohne den geringsten Kratzer am Auto und ohne einen Unfall überstanden.

Die Bilanz

| | |
|---|-------------|
| SANREMO RALLY STORICO (I) | Klassensieg |
| TROFEO FLORIO (I) | Klassensieg |
| 2.INT. KÜS-SAARLAND-RALLYE CLASSIC(D) | Klassensieg |
| YPRES HISTORIC RALLY (B) | 2.Platz |
| LAHTI HISTORIC RALLY (Fin) | 6.Platz |
| RALLYE ELBA STORICO (I) | Klassensieg |
| RALLY du VAR (F) | Klassensieg |

Endstand der Meisterschaft



FIA Historic Rally Championship

2004 Calendar

Issue Date:

| | |
|-----------------|--|
| 22 - 24/01/2004 | Arctic Lapland Historic Rally (FIN) |
| 16 - 20/03/2004 | Trofeo Balears Clasido del Automovil (E) |
| 01 - 03/04/2004 | 19° Sanremo Rally Hist. (I) |
| 16 - 18/04/2004 | Historic Rally Acropolis (GR) |
| 28 - 30/05/2004 | Trofeo Florio Historic Rally (I) |
| 18 - 20/06/2004 | Int. Saarland Rallye Classic (D) |
| 02 - 04/07/2004 | Ypres Historic Westhoek Rally (B) |
| 20 - 21/08/2004 | Lahti Historic Rally (FIN) |
| 27 - 29/08/2004 | 9° Rally Hist. Alpi Orientali (I) |
| 24 - 26/09/2004 | Rallye Elba Storico (I) |
| 22 - 24/10/2004 | 500 Minuti Historic Rally (I) |
| 26 - 28/11/2004 | Rallye du Var (F) |

Championship Classification

Category I

Drivers

| Pos | Drivers | FIN | E | I | GR | I | D | B | FIN | I | I | I | F | Pts |
|-----|---------------------------------|-----|---|----|----|----|----|----|-----|----|----|---|----|-----|
| 1 | Henning VOLLE (D) | | | 36 | | 36 | 14 | 20 | 15 | | 36 | | 24 | 181 |
| 2 | Andrea POLLI (I) | | | 30 | | 36 | 24 | | 30 | | 36 | | 20 | 176 |
| 3 | Gerardo MACCHI DEL SETTE (I) | | | 36 | | 30 | | | | | 21 | | | 87 |
| = | Maurizio ELIA (I) | | | | | 15 | | | | 20 | 36 | | 16 | 87 |
| 5 | Georg ALBER (D) | | | 24 | | 30 | 20 | | | | | | | 74 |

Codrivvers

| Pos | Codrivvers | FIN | E | I | GR | I | D | B | FIN | I | I | I | F | Pts |
|-----|--------------------------|-----|---|----|----|----|----|---|-----|----|----|---|----|-----|
| 1 | Manfred FEIK (D) | | | 36 | | 36 | 24 | 8 | 15 | | 36 | | 24 | 179 |
| 2 | Leonardo GIANELLI (I) | | | 30 | | 36 | 24 | | | | | | | 90 |
| 3 | Emanuele UDERZO (I) | | | 36 | | 30 | | | | | 21 | | | 87 |
| 4 | Pippo RACCA (I) | | | 15 | | 15 | | | 20 | 36 | | | | 86 |
| 5 | Hubert STADLER (D) | | | 24 | | 30 | 20 | | | | | | | 74 |

Mitteilung



an Audi Kommunikation I/GP
Audi Tradition I/GP-T

Ralph Plagmann
06.12.2004
N/GP-T
1452
75 1452
ralph.plagmann@audi.de

von
Ihre Mitteilung vom
Unsere Abteilung/Zeichen
Hausruf +49 (0)7132 31
Telefax +49 (0)7132 21
E-Mail

6. Dezember 2004 Datum

Europameisterschaft auf NSU TTS

Heute, 33 Jahre nach Produktionsende, gewinnt ein NSU Fahrzeug eine Europa Rallyemeisterschaft.

AUDI AG
74146 Neckarsulm
Deutschland

Der NSU TTS, das sportlichste Nachkriegs Fahrzeug von NSU, leistete serienmäßig 70 PS aus einem Hubraum von 996 ccm und einem Gesamtgewicht von 700 kg. Die leichte Karosserie und der drehzahlfreudige Motor machten das Fahrzeug in Sportfahrerkreisen zu einem konkurrenzfähigen Sportgerät. Siegfried Spiess, bekannter Motorentuner, holte aus diesen Motoren sogar Leistungen, die weit über 100 PS hinaus gingen. Das Ergebnis konnte sich sehen lassen. Zwischen 1967 und 1976 gewannen NSU TTS in Nordamerika und vielen Ländern Europas insgesamt 29 nationale Meisterschaften.

Die Krönung des Internationalen Historischen Rallyesports ist jedoch der Gewinn der Europa Rallyemeisterschaft. Das ist Henning Volle, Kaufmann aus Freiburg, nun zusammen mit seinem Copiloten Manfred Feik gelungen. Die nachstehenden Erfolge trugen zu seiner Meisterschaft bei:

- San Remo Rallye, Italien, April 2004-12-06
- Trofeo Florio Rallye, Italien/Sizilien, Mai 2005
- Int. Saarland Rallye, Deutschland, Juni 2004
- Ypres Westhoek Rallye, Belgien, Juli 2004-12-06
- Lahti Rallye, Finnland, August, 2004
- Rallye du Var, Frankreich, November 2004

Wir gratulieren den erfolgreichen Piloten Henning Volle und Manfred Feik zu ihrer großartigen Leistung. Zeigt sie doch, dass es auch heute noch möglich ist, mit einem damaligen Auto der Spitzenklasse, eine Weltklasse Leistung zu vollbringen. Wie hart bei dieser Meisterschaft gekämpft wird, zeigt der Punktstand. Mit 157 Punkten im Gesamtklassement hat Volle mit nur einem Punkt Vorsprung vor seinem Verfolger diese Europameisterschaft erkämpft.

Audi Tradition
R. Plagmann, 06.12.2004

BADISCHE ZEITUNG
10.Dezember 2004, Seite 22
„SPORT IN DER REGION“

Volle/Peik holen EM-Titel

MOTORSPORT (gs). Der Freiburger Henning Volle errang zusammen mit seinem Beifahrer Manfred Peik die Europameisterschaft im Historischen Rallye-Sport. Der Erfolg fiel denkbar knapp aus. Sie siegten mit nur einem Punkt Vorsprung. Volle fährt einen NSU Prinz 1000 TTS. Die Meisterschaft wurde möglich durch Siege bei der Histo-San-Remo-Rallye, Trofaio Florio-Rallye Sizilien, Saarland-Rallye, Ypres Westhoek/Belgien, Lahti-Rallye/Finnland und Rallye du Val/Frankreich.

Zusammengestellt von

**Henning Volle
Heubuck 41
D-79289 Horben**

Fon

**(00 49) 07 61 / 2 22 62 (Geschäft)
(00 49) 07 61 / 2 99 98 (privat/Anrufbeantworter)**

Fon mobil

01 72 / 7 46 38 44

Fax

(00 49) 07 61 / 2 85 36 22

e-mail-Adresse

volle.antik@gmx.de

Danke !

Die Saison 2004 ist zu Ende, mit dem Erfolg.....können wir hochzufrieden sein.

Einen schöneren Abschluss meines Rallyeengagements kann ich mir nicht vorstellen und man soll bekanntermaßen aufhören wenn es am schönsten ist. Wir hatten in diesem Jahr eine Konstellation (oder Glück) wie sie nie wieder eintreten wird. Ich werde keine Lizenz mehr beantragen, den TTS samt Zubehör verkaufen und die Oldtimer Szene verlassen. Und was dann ?

Seit Jahren liegt bei mir zuhause ein Schmidt-Spiegel Teleskop in einer großen Kiste verpackt. Der Sternenhimmel hat mich schon immer fasziniert, also mein nächstes Hobby wird die Astronomie sein. Die kann man auch ganz engagiert betreiben, da gibt es ja große Sternwarten in Südamerika, in Südafrika , Kalifornien usw, usw ...

Kein Abschied ohne Dank und der gilt:

meinen Navigatoren Horst, Roland und Manfred

meinen Schraubern Edgar Reich, Karlheinz Schaz, Christian Weber undDreier