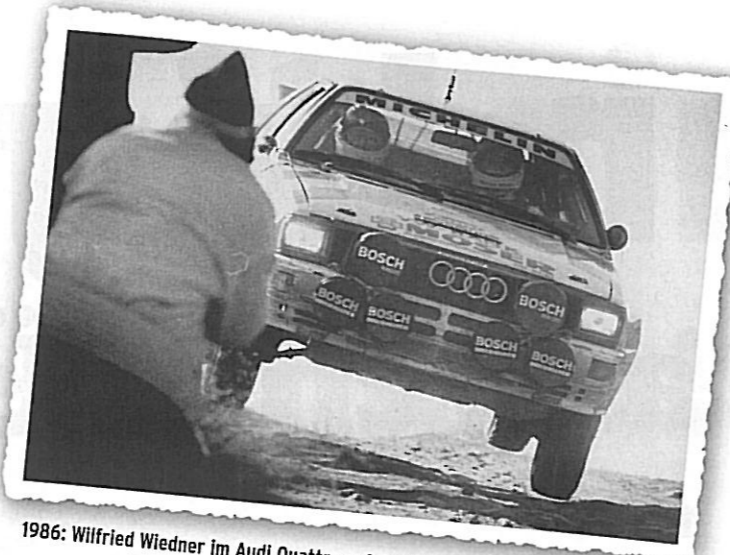


1986

Das Jahr nach Röhrl ging als letztes Gruppe B-Jahr in die Geschichte ein und konnte nur etwas schwächer verlaufen. Es war das Jahr des Meisters von 1985, Wilfried Wiedner aus Tirol, der mit seinem Audi Quattro A1, ganz klar vor dem ungarischen Star (heute ungarischer Föderations-Präsident) Attila Ferjancz (ebenfalls Quattro A1) erfolgreich blieb. Sein Erfolg hing jedoch am Faden des Berufungsgerichts, da Wiedner wegen einer fehlenden Eintragung an der Ziel-Zeitkontrolle der 1. Etappe ausgeschlossen worden war. Sein Einspruch vor dem Berufungsgericht der OSK hatte jedoch Erfolg: Es sei ein zu großes Durcheinander dort gewesen. Sepp Haider im Opel Manta 400 belegte Platz 3, Gaby Husar fiel bei ihrer Abschiedsvorstellung im Porsche 911 mit Motorschaden aus.



1986: Wilfried Wiedner im Audi Quattro auf der Siegesfahrt.

1987

Alles neu macht der Mai, oder in diesem Fall die FIA. Nur noch Gruppe A-Autos, also Groß-Serien-Produkte, waren erlaubt. Franz Wittmann führte bis zur letzten SP der 1. Etappe, schied aber dann mitten in der Nacht mit Differentialschaden am Lancia Delta HF 4WD aus, wodurch sich plötzlich ein ganz neuer Mann am internationalen Rallye-Himmel, der argentinische Rinderzüchter Jorge Recalde in einem vom Wiener Rolf Schmidt perfekt vorbereiteten Audi Coupé Quattro, in Führung fand. Recalde hatte im Laufe des Jahres schon Walter Röhrl bei der Akropolis-Rallye massiv geärgert und war in den folgenden Jahren ein Fixstern in der Rallye-WM, wenn auch ohne permanentes Engagement. Für mehrere Stockerlplätze und einen Sieg bei der Heim-Rallye sollte es aber trotzdem reichen. Im Waldviertel war er eindeutig „Herr der Ringe“, denn er führte einen fünffachen Audi-Sieg an, der Georg Fischer seinen zweiten Staatsmeistertitel bescherte. Schwierig war lediglich, eine argentinische Hymne aufzutreiben, aber auch dies gelang unter tatkräftiger Mithilfe des motorsportbegeisterten argentinischen Botschafters in Wien noch.



1987: Jorge Recalde - ein Sieg mit dem niemand rechnete.

1988

Es war ein spannendes Duell zwischen Franz Wittmann im Lancia Delta Integrale und Wilfried Wiedner im Mazda 323 aus Kärnten, das schließlich mit Wiedners Ausritt in einen Teich endete und so sein Finale furioso fand. Den Rest fuhr der „Kaiser“ dann locker nach Hause. Platz 2 ging an Sepp Haider im Werks-Opel Kadett GSI vor Jorge Recalde, der seinen Audi Coupé Quattro bei einem Überschlag auf der Test-SP „Hollenbach“ etwas onduliert hatte. Etwas, das auch dem legendären Szene-Original Kurt Göttlicher widerfahren war, dessen Ford Sierra Cosworth jedoch nach erfolgter Reparatur gerade bis zur SP 2 hielt. Raphael Sperrer feierte in einem Gruppe N-Audi 200 Quattro seine Semperit-Premiere, schied jedoch als bereits feststehender Meister aus, ebenso der Tscheche Pavel Janeba, heute Team-Manager des Skoda-Werksteams.



1988: So strahlen Sieger - Franz Wittmann.

1989

Wittmann ohne Ende. In seinem letzten Jahr vor dem ersten Rücktritt holte er sich im Lancia Delta Integrale 16V einen weiteren Sieg im Waldviertel und einen weiteren Titel, diesmal vor dem großen Schweden Ingvar Carlsson auf Mazda 323, der ihn drei Wochen später bei der winterlichen Waldviertel-Rallye (eine zweite Ausgabe der 2. Etappe der Semperit-Rallye) in der allerletzten SP in einen Unfall hetzen sollte. Mit Mats Jonsson belegte ein weiterer berühmter und sogar heute noch aktiver Schwede im Opel Kadett GSI Platz 3. Die Gruppe N gewann Kurt Göttlicher auf Ford Sierra Cosworth. Willi Stengg senior, heute Protagonist der Wechselland-Rallye (früher Sebring-Rallye) belegte im Opel Kadett GSI Platz 12 und der Ungar Tibor Gerenczer konnte sich mit der Ehre schmücken, der allerletzte Gruppe B-Sieger bei der Semperit-Rallye geworden zu sein (Fahrzeuge bis 1600 ccm waren noch startberechtigt). Mit seinem Lada VFTS war er allerdings auch der einzige Starter in dieser aussterbenden Kategorie.



1989: Sieger Franz Wittmann auf Abwegen.

1990

Sepp Haider machte im Werks-Opel Kadett GSI 16V wieder einmal einen seiner damals seltenen Österreich-Ausflüge, diesmal begleitet von Walter Röhrls legendärem Co Christian Geistdörfer, und schaffte trotz Verlust des Rückwärtsganges seinen ersten und letztendlich einzigen Semperit-Rallye-Erfolg, fast eine Minute vor dem neuen Meister Ernst Harrach auf Lancia. In der Gruppe N siegte Christoph Dirlt auf Lancia und sicherte sich damit nach einer unfallträchtigen Saison bei Punktegleichheit mit Jörg Ramsauer den zweiten Titel, der allerdings an einem seidenen Faden hing, denn Ramsauer legte als Drittplatzierter gegen den Ford Sierra des Zweitplatzierten Kurt Göttlicher einen Protest ein: Das Fehlen der serienmäßigen Sicherheitsgurte wurde bemängelt. Dazu muß gesagt werden, daß diese in der Gruppe N damals auch bei Verwendung von Hosenträger-Gurten mitzuführen waren. Nach längerer hektischer Suche konnte man den langen Postler in einem Wirtshaus auftreiben und ihm vom Protest berichten, aber der reagierte ganz cool: „Schaut's im Kofferraum nach, da sind die Schlüssel.“ Richtig und dort lagen sie ja, die Seriengurte. Ramsauer konnte in den folgenden zwei Jahren nie wieder richtig Fuß fassen und beendete bald seine Karriere.



J. Haider F. Hinterleitner

1990: Sepp Haider mit dem unvergesslichen „Ferdl“.

1991

Sepp Haider startete diesmal in einer Toyota Celica des Mobil-Rallye-Teams, aber der „Kübel“ ging nach fünf SP an einem Elektronik-Leiden zugrunde. Mundl Baumschlager, bis dahin bei der Semperit noch nie im Ziel, sprang im Werks-VW Rallye-Golf G60 in die Bresche und feierte einen überaus populären Start-Ziel-Sieg vor dem neuen Gruppe A-Meister Christoph Dirlt und dessen Vorgänger Ernst Harrach, beide Lancia. Den Gruppe N-Sieg sicherte sich Fritz Waldherr im Mitsubishi Galant vor dem Salzburger Johann Rehr auf Ford Sierra Cosworth. Erstmals am Start und auch im Ziel ein Trabant aus Ungarn, der nicht einmal den letzten Platz belegte.



1991: Der zweite Start-Ziel-Sieg in der Semperit-Geschichte.