

The Italian Job

Zwei der größten Rallyefahrer aller Zeiten waren die Stars unter den 200 Startern beim **EIFEL RALLYE FESTIVAL**: Sandro Munari kletterte in den Lancia Stratos, mit dem er 1977 die Rallye Monte Carlo gewann, Walter Röhrl feierte Wiedersehen mit dem Fiat 131, mit dem er 1980 Weltmeister wurde. Claus Mühlberger ist für uns mitgefahren.

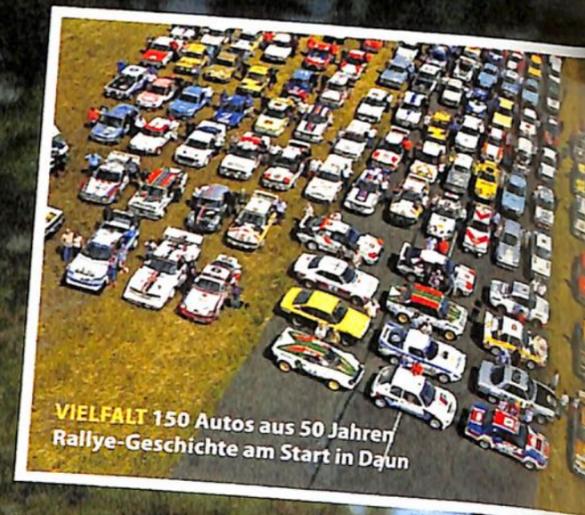
Die schwarzbunten Kühe auf der Weide kurz vor der 259 Seelen zählenden Ortschaft Bongard in der malerischen Vulkaneifel haben die Ruhe weg. Sie kauen und kauen, immer und immer wieder, und sie lassen sich dabei auch nicht stören, als ein bunt bemalter Fiat 131 in halsbrecherischer Fahrt das schmale Asphaltstraßchen entlangjagt.

Unterwegs als Beifahrer einer Rallye-Legende Walter Röhrl hat schon längst den fünften (und höchsten) Gang eingespant. Der Vierzylinder-Saugmotor schmettert sein zorniges Lied. Es geht leicht bergab, und die Nadel des Drehzahl-

messers zuckt in der Gegend von 7500 Umdrehungen. Grob geschätzt sind das 160 km/h. Nicht übel für ein 35 Jahre altes, wenngleich sorgfältig und liebevoll restauriertes Rallyeauto, selbst wenn ein zweimaliger Weltmeister hinter dem tief geschüsselten Lenkrad hockt. Und zwar in einer merkwürdig froschartigen Haltung. „Ja, damals hatte ich eine verlängerte Lenksäule“, sagt Röhrl. Deswegen habe er mit dem Sitz weiter nach hinten rutschen können. „Aber's passt scho.“. Bloß die enormen Lenkkräfte des 131 machen Röhrl etwas zu schaffen. Servolenkung gab es in den frühen 80er-Jahren vielleicht in Luxuslimousinen, nicht

aber in einem zünftigen Rallyeauto. „Wir hatten damals oft offene Hände“, erinnert sich der Weltmeister von 1980 und 1982. Etwas störrisch gebärdet sich zunächst auch das Getriebe des 131 mit dem seltsamen, damals aber bei Sportlimousinen nicht unüblichen Schema „Erster hinten links“. Der

Rückwärtsgang weigert sich hineinzufaltschen. Erst als der Röhrl auch mit der Linken zupackt, rastet der Retougang geräuschlos ein. Der Ex-Champion lächelt zufrieden. Keine kratzenden Zahnäder – sehr gut. Walter Röhrl hat nämlich durchaus Respekt vor dem Material. Röhrl reißt die Gänge durch, der Vierzylinder



VIELFALT 150 Autos aus 50 Jahren Rallye-Geschichte am Start in Daun



Heft 21 • 23. September 2015
 Nur 1,70 Euro
AUTO
 STRASSENVERKEHR

Autos bis 30000 Euro
Lohnt sich der Neue?
 Oder besser den Vorgänger kaufen?

Test: Lack-Polituren
 Hochglanz schon für kleines Geld?

Händler-Test
 Was tangt die Gebrauchtwagenberatung beim Vertragsabschluss?

Die besten Familienautos So haben Sie gewählt

SPORT QUATTRO aus dem Bestand von Audi Tradition

FIAT 131 Frisch restaurierter 1978er Rallye-Abarth

MG METRO 6R4 Originalgetreu nach 86er-Vorbild aufgebaut



BORDUNTERHALTUNG Der Autor beim entspannten Plausch mit Walter Röhrl

brüllt wie am Spieß. Das „Stemmbrett“ im Beifahrerfußraum massiert mit hochfrequenten Vibrationen die Füße des Copiloten. „240 PS“, stellt Röhrl fest, „so wie damals.“ „Mantaloach“ heißt der knapp sechs Kilometer lange Abschnitt, auf dem die Abstimmungsfahrten durchgeführt werden. Ihren Namen verdankt die Strecke dem Umstand, dass sie in früheren Jahren einigen allzu vorwitzigen Fahrern des Opel Coupés zum Verhängnis wurde. Auch heute wirkt das „Mantaloach“ so, als würde es zur Abwechslung gerne mal einen Fiat

fressen: extrem schmal und mit vielen Bäumen, die ganz nah an der Piste stehen. Röhrl lässt das kalt. Er fährt auf Sicht – und nach der Erinnerung. „Ich war letztes Jahr schon mal da.“ Der Gast im Cockpit hat keinen Aufschrieb auf dem Schoß. Hätte er einen, würde das auch nicht viel bringen, denn das korrekte Vorlesen aus dem „Gebetbuch“ ist eine hohe Kunst, die intensiv trainiert werden muss. Vergnügt ringt Röhrl mit dem Lederlenkrad. Das Heck des 131 macht fröhliche Ausfallschritte, der Ex-Champion aus der

Oberpfalz pariert sie mühelos. Er ist 101-prozentig bei der Sache – und er gibt Gas, als ginge es um seinen dritten WM-Titel. **Die Autos werden nicht geschont** Der 67-Jährige will sich schließlich keinesfalls nachsagen lassen, dass er es neuerdings etwas gemüthlicher angehen ließe. Vielleicht gast Röhrl das auch deswegen so ambitioniert an, weil er ein ausgesprochen netter, höflicher Mensch ist. Einer, der endlos Autogramme schreibt, für Selfies posiert und der vor allem wie kein Zwei-

ter in der Lage ist, fesselnde Storys aus dem Grenzbereich zu erzählen. Röhrl hat wohl für sich beschlossen, dass die Fans an der Strecke ein Recht darauf haben, einen voll motivierten Meisterfahrer zu sehen, der sein Auto genauso gnadenlos auspresst wie damals vor 35 Jahren, als er mit dem 131 die Monte gewann – mit 10 Minuten und 38 Sekunden Vorsprung auf den Zweitplatzierten Bernard Darniche im Lancia Stratos. Die Zuschauer an der Strecke bejubeln Röhrl: Sie reißen die Arme hoch, lächeln selig und recken

die Daumen nach oben. Obwohl der Shakedown zu einer der bedeutendsten und charmantesten Veranstaltungen für historische Rallyeautos an einem Donnerstag über die Bühne geht, stehen Tausende an der Piste. Nach 5,4 Kilometern schießt der 131 durchs Ziel des „Mantaloachs“. Röhrl schaut auf die Stoppuhr in seinem Chronographen. „Man muss doch wissen, wie schnell man ist, gel?“, sagt er treuherzig. Beim Eifel Rallye Festival gibt es keine offizielle Zeitmessung. In Bezug auf die Anzahl der teilnehmenden Welt-

meister stellt das alljährlich im Juli organisierte Event die aktuelle Weltmeisterschaft locker in den Schatten. **Starterfeld gespickt mit Weltmeistern** Während in der WM nur der alte, aktuelle und wohl auch künftige Champion Sébastien Ogier seine Kreise zieht, konnte Organisator Christian Geistdörfer, Röhrls langjähriger Copilot, nicht weniger als fünf ehemalige Titelträger in Daun begrüßen. Neben Röhrl (Weltmeister 1980 und 1982) kamen Hannu Mikkola (1983),

Stig Blomqvist (1984) und Timo Salonen (1985). Sandro Munari, der Titelträger von 1977, ist genau genommen kein Weltmeister, sondern bloß ein Weltcupssieger – aber nur deswegen, weil der Titel damals noch nicht vergeben wurde. 75 Jahre ist der Italiener inzwischen und wirkt ähnlich asketisch wie Röhrl. Aber anders als der wortgewandte und schlagfertige Bayer ist Munari eher ein Ruhiger. Zumindest, solange er nicht im Lancia Stratos sitzt, jenem unerhörten, von Bertone gestylten Donnerkeil, mit dem er

in den 70ern seine großen Triumphe feierte. Herbert Völker, der Altmeister der Rallye-Berichterstattung, beschrieb den Italiener im Jahr 1979 als „sensiblen Künstler, der schon bald durch Brillanz und Unbeständigkeit auffiel“. In der Vulkaneifel zeigte sich, dass Völker schier prophetische Gaben besaß: Zunächst nämlich gab Munari dem Stratos sehr engagiert die Sporen. Der 260 PS starke Ferrari-V6 bellte dabei so laut, dass manche Zuschauer danach wohl ihren HNO-Arzt konsultieren mussten. In den

Pausen staunte Munari darüber, wie ungemein populär er unter den Rallye-Gourmets immer noch ist – mehr als drei Jahrzehnte nach seiner Glanzzeit. **Autogrammstunde statt Essenspause** „Ich hätte unheimlich gerne eine Bratwurst am Imbissstand in Daun gegessen“, erzählte er seinem alten Kumpel Geistdörfer. „Aber es kamen so viele Leute mit Autogrammwünschen. Da blieb keine Zeit zum Essen.“ Munaris Gastspiel in der Eifel endete schließlich mit einem kleinen Miss-

klang, einem Ausrutscher in den Straßengraben, bei dem aber glücklicherweise nur geringer Schaden entstand. Guido Avandero, der Besitzer des prachtvollen Stratos, rühmte indes die Gastgeber. „Toll, was ihr hier macht“, begeisterte sich der Unternehmer aus Italien. In seiner Heimat sei es mit der viel besungenen Leichtigkeit nämlich nicht weit her: „Lauter Vorschriften, überall Polizisten und Carabinieri. Bei uns in Italien wäre es schlicht nicht möglich, eine Veranstaltung wie diese auf die Beine zu stellen.“ *Claus Mühlberger*



IMAGEPFLEGE Sandro Munari beeindruckte am Steuer des Lancia Stratos (u.) und nahm sich Zeit für die Autogrammzüge

