

EIFEL RALLYE FESTIVAL

Ups, kalt erwischt. Im Normalfall ist es ja der Reporter, der hier die Fragen stellt, aber wenn eine lebende Legende mal was wissen möchte, will man ja behilflich sein. „Wie viele Einwohner hat eigentlich Daun?“ will Hannu Mikkola wissen. Der Weltmeister von 1983 und Geburtsheifer des Audi merkt auch, dass hier irgendwas nicht stimmt. Mikkola ist Weltstädte gewohnt. Er verbringt die meiste Zeit des Jahres bei Miami. Die niedlichen Hauschen, das ländliche Ambiente, Windräder und glückliche Kühe und dann diese Menschenmassen, das passt einfach nicht zusammen. Der Chronist muss mit der Antwort passen, aber der darf ja später im Internet nachschlagen. Das Städtchen Daun ist stolze Kreisstadt, trotz vergleichsweise bescheidenen 8.000 Bewohnern.

Nur einmal im Jahr fluten Fans aus halb Europa das Herz der Vulkaneifel, wenn wieder mal das Rallye Festival ansteht. Sie kom-

men nicht zuletzt wegen ihm: Walter Rohrl wandert über die Leopoldstraße im Herzen der Stadt und schüttelt den Kopf. „Unglaublich, wie voll es da draußen ist und hier in Daun ja auch. Das wird immer mehr, und da siehst du, was die Leute sehen wollen.“

Ein halbes Jahrzehnt ist es jetzt her, dass der Motorsportclub Daun keine Lust mehr

kums ein halbes Dutzend klassische Rallyeautos vor dem Feld hergefahren, und schon kurz nach dem DRM-Eintritt nach der Jahrtausendwende zeigte sich, wo die Prioritäten lagen. Das moderne Feld musste auf den rund zehn Kilometer entfernten Flugplatz umziehen, die Toplage auf dem Marktplatz im Zentrum okkupierten die Klassiker.

AM ANFANG WAREN ES EIN HALBES DUTZEND, HEUTE STARTEN 150 IN DAUN

hatte, sich mit dem Deutschen Motorsportverband DMSB um die Modalitäten eines offiziellen Meisterschaftslaufs zu streiten und die Eifel Rallye freiwillig aus dem Kalender kippen ließ. Schon seit den ersten Schritten der Rallye 1993, die damals in voller Breite noch „Rallye rund um die Kreis- und Kurstadt Daun“ hieß, waren zur Belustigung des Publi-

Im ersten Jahr der Selbstständigkeit ging den Männern des MSC Daun noch die Düse, ob sich die Veranstaltung ohne die Topleute des deutschen Rallyesports halten könnte. Es kamen aus dem Stand mehr Zuschauer als in elf DRM Jahren. Und mit der Fangemeinde wuchs das Feld. Plötzlich war es schick, in die Provinz zu fahren. Schon als die Teilneh-



Der Pörsche ging kaputt. Was soll's? Walter Rohrl unterhält die Massen dann eben im Fiat 131 Abarth

merzähl bei 100 lag, machte das Organisationskomitee ernste Gesichter und befand, das sei jetzt aber die absolute Grenze, bevor Daun mit dem mächtigsten Rummis seit dem letzten Vulkanausbruch an automobilen Überdruck platzen würde.

Initiator Reinhard Klein versucht seit Jahren vergebens, die Nennliste im Zaum zu halten. Er wacht als Chef des Zentralkomitees der historischen Partei für rallyethische Landschaftspflege eisern über die Linientreue von Gefährten und Besitzern. Originalität hatte man sich nach dem letzten Parteitag ganz eisern auf die 2015er Fahnen geschrieben. Anstatt den xten C-Kadett oder Escort ins Feld zu lassen, grub man Pretiosen aus, die es sonst kaum zu sehen gibt. Zum Beispiel exakt der Toyota 2000 GT, mit dem Hannu Mikkola 1977 bei der RAC-Rallye antrat, der echte Ford Sierra Cosworth von Stig Blomqvist, den der Schwede vier Jahre nach seinem Weltmeistertitel in Portugal fuhr. Nicht schön, aber selten: Mike Kirklands Nissan 240 RS von der 84er Safari Rallye und bildschön und einmalig: der Original-Stratos von Sandro Munari von dessen viertem Monte-Carlo-Sieg samt Original-Berfahrer Piero Sodano.

Der Originalitätswahn wird mittlerweile so weit getrieben, dass Klein auch die zu den Autos passenden Fahrer in die Eifel lötst. Neben den üblichen Verdächtigen Rohrl und Blomqvist wimmelte es von Prominenz. Erstmals kamen die finnischen Weltmeister



So ein Reserverad will ja auch mal was von der Welt sehen. John Saunders hat ein Herz

Mikkola und Timo Salonen. Die Nordmänner suchten schon länger nach einer Gelegenheit für ein Klassentreffen. „Ich dachte eigentlich seit ich vor acht Jahren mit dem Rauchen aufgehört habe, erkenne mich keiner mehr“, glaubte der berühmte Ketten-Qualmer Salonen und war nicht der einzige, der sich hinter den Brillengläsern verwundert die Augen rieb. „Ich hätte nie gedacht, dass so viele junge Leute so viel über mich wissen“, schwärmte Sandro Munari und streute den

Organisatoren um Rallyechef Peter Schlömer ein Gewächshaus voll Rosen. „Das ist die schönste und beste Veranstaltung dieser Art weltweit.“ Der Kenianer Kirkland erhob das Rallye Festival gar in den Adelsstand. „Was Goodwood für die Rundstrecke ist, ist für den Rallyesport das Eifel Festival.“ Der Spanier Antonio Zanini hatte zwar kein fahrbereites Auto, war aber trotzdem gekommen – als Zuschauer.

Der gelernte Rallyefotograf Klein ist so clever, zum Anlocken von noch mehr Publikum neben den ganz großen Namen auch Prominenz aus den Nachbarländern einzuladen. Der Franzose Yves Loubet gab sich ebenso die Ehre wie die Belgier Robert Droogmans und Guy Coisoul. In Deutschland sitzt der zweimalige Landesmeister Harald Demuth jedes Jahr ab Frühlingsanbruch ohne Pause neben dem Telefon in der Hoffnung, dass die Audi-Traditionsabteilung anruft und ihm wieder einen Sport Quattro hinstellt.

Die Hersteller beginnen, die Eifel zu entdecken, gerade weil hier statt Lächelschnittchen eher Currywurst gereicht wird. Fun Fundamentalist Klein droht: „Wir werden uns die Veranstaltung nie aus der Hand nehmen lassen.“ Trotzdem oder gerade deshalb hat Mercedes erstmals eine kleine Abordnung geschickt, auf dem Hänger ein originaler 450 SLC 5.0 für Mikkola und Langstreckenheld Andrew Cowan. Man rückt zusammen in und außerhalb der Autos. Es wird eng auf der Bühne, als am Freitagmorgen der Startschuss

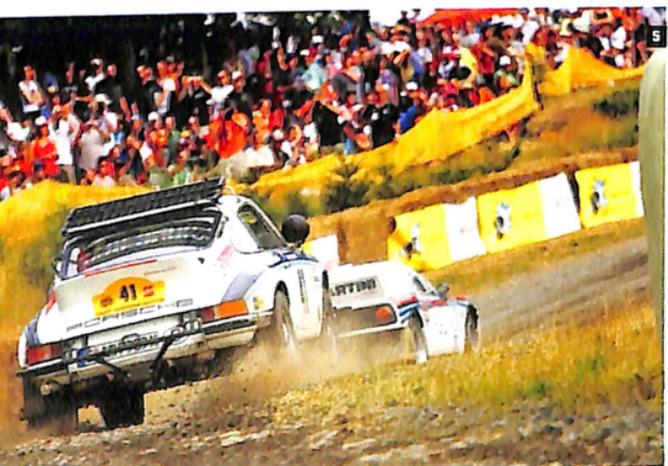
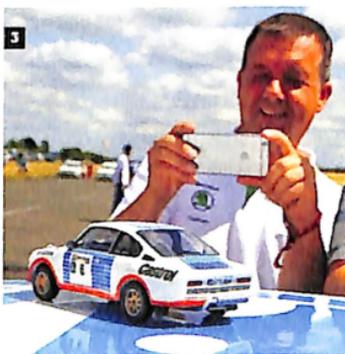


Wenn so viele Stars am Start sind, müssen auch die Amateure was zeigen



Ex-Weltmeister Hannu Mikkola ließ sich erstmals in die Eifel locken (1). Doch der Ex-Audi-Star war nicht das einzige Highlight. Die zahlreichen Fans erlebten unter anderem, wie Stanislav Kafka im raren Skoda 160 RS die Sprungkuppe der Bosch-Prüfung tapfer nimmt (2), oder Rekord-Meister Riacchiu Kahle die Massen auch im originalgroßen Skoda 130 RS begeistert (3), oder Mervyn Johnson mit einem exotischen Vauxhall Chevette den Heckschwung ausführte (4).

Uwe Kurzenberger gehört mit seinem Safari-Porsche längst zum Inventar (5). Auf losem Gebälde fühlt sich der Wartburg 311 von Hans-Peter Lohmann nicht minder wohl (6). Gemeinsam trotzte man auch dem stürmischen Eifel-Regen-waagerecht-Wetter am Samstag, das jedoch für eine ganze Reihe von Abflügen sorgte.



zur Autogrammstunde gegeben wird. Die Schlange ist 50 Meter lang und auch nach einer Stunde nicht kurzer.

Eigentlich wäre es ja noch einer mehr gewesen auf der Bühne. Björn Waldegaard gehörte zu den treuen Dauergästen der Eifel. Aber Björn ist für immer gegangen. Ein Bild von „Mister Safari“ steht in Schwarz gerahmt vor dem Rallyezentrum, daneben die Fotos von Saab-Legende Erik Carlsson, dem Pfälzer Urgestein Klaus Fritzingler und Beifahrer Peter Diekmann, einer der wenigen deutschen Weltklasse-Copiloten. Sie erinnern daran, dass für Legenden die gleiche Uhr tickt wie für alle Sterblichen, und dass man die Zeit nutzen muss, will man die Helden der Rallye-Geschichte hautnah erleben.

Das einzige Dilemma des Festivals ist der Umstand, dass das, was Reinhard Klein frisches Blut nennt, bei den meisten Promis schon seit mindestens sechs Jahrzehnten durch die Venen fließt. Die aus dem Ruhestand hervorgekrachten Helden können ebenso wie manches

automobile Schmuckstück auf der Piste nicht mehr ganz so schnell wie früher.

Um der Gefahr entgegenzuwirken, eines Tages nur noch ein Rollator Festival auszurichten, gibt es ja Leute wie den Kahle-Matthias. „Ich war noch nie besser als heute“, schwört der siebenfache deutsche Meister, der mit 46 noch voll im Saft steht. Auch der Skoda-Werkschiff hat schließlich mit dem Rauchen aufgehört, aber das gilt ausschließ-

ebenso. Sogar die selbst erklärenden Schalter und Instrumente im Skoda haben die Mechaniker liebevoll beschriftet. Neben dem Notaus-Schalter prangt „DOUN DADTSCH!“ in akzentfreiem Erze-Englisch.

„Fun“ steht fett auf dem Handbremshebel und Kahle macht gleich klar, dass Mitfahrer dem Helden der Arbeit nicht im Weg zu stehen haben. „Ich brauch hier gleich mal Platz“ sagt er, und der Besitzer begibt sich in eine

DIE SCHLANGE DER AUTOGRAMMJÄGER IST KONSTANT 50 METER LANG

lich für seine Lungen. Wenn sich der Gölitzer in seinen Skoda 130 RS hockt, steht das Volk an der Piste Kopf. Vorbereiter Jens Herkommer hat ihm eingeschafft, die 135 PS aus 1,3-Litern quetschende Heckschleuder nicht ständig in den Begrenzer zu drehen. Spaß darf er trotzdem haben und das Team

verknottete Sitzhaltung, die man von zuchtigen Damen in kurzen Rocken kennt. Der Rest ist pure Gaudi. Der Skoda macht drinnen noch wutenderen Lärm als draußen. Kahle versteht nicht, dass es Leute geben soll, die extra moderne Slicks auf ihren Oldies ziehen. Damit klebt das Auto auf der Straße, aber das



Italo-Legende Sandro Munari kam mit Original-Stratos und Original-Beifahrer in die Eifel

Eifel Rallye Festival

Volk will doch schließlich Action sehen

Wusst stellt er den Tschechen Flon vor einem Abzweig an. Selbst im dunklen Wald recken sich den Scheinwerfern in der Dämmerung Hände und Fauste entgegen. Als Passagier ohnehin weitgehend überflüssig streckt man automatisch die Hände aus dem kleinen Seitenfenster und wedelt zurück. Mahnende Worte von Hape Kerkeling als Königin Beatrix kommen in den Sinn. Jetzt bloß keinen Winkerarm einfangen!

Aber es ist einfach zu schön. In Sarmsbach quellen die Fans aus allen Dorf-Offnungen wie Mais aus der Popcorn-Maschine. Das Volk tobt und Kahle mit ihm. Schade, dass auf dem Rundkurs in Hilgerath an einem Abzweig eine Schaltgabel rausflutscht und das Getriebe im dritten Gang feststeckt. Der Fahrer hat eigentlich drei Runden auf dem Kettenkarussell gebucht. Immerhin, am Samstag ist der Skoda wieder fit, und trotz eines über Nacht aufgezogenen Sturmtriebs stehen in der Lehwald-Arena die Leute eisern in ihren Gore-Tex-Jacken und harren aus, um die Show zu sehen.

Vermutlich werden im nächsten Jahr noch mehr kommen, und was die Teilnehmer



Blöd gelaufen: Vorn ein Gnu-Fänger am Safari-Kadett, aber der Einschlag kam von hinten

zahl angeht, ist man natürlich mit 150 jetzt tatsächlich absolut und total am endgültigen Anschlag, aber jede Wette, dass für drei weitere Starter noch Platz wäre! Die finnischen Legenden Juha Kankkunen, Ari Vatanen und Markku Alen haben sich bisher mit halbgaren

Ausreden wie Sommerurlaub oder Familienfest vor dem Auftritt in der Eifel gedrückt. Aber Reinhard Klein hat schon einen Plan. „Das Ding hier muss vielleicht einfach so groß werden, dass die gar nicht mehr anders können.“



Gipfeltreffen: Der Pikes-Peak-Quattro S1 ist ebenso ein Nachbau wie der Peugeot 405, aber deshalb nicht weniger eindrucksvoll



Testo

VOLLVERSAMMLUNG

Immer wenn alle denken, Es geht nicht mehr voller und daller, trifft das Eifel Historic Rally Festival alle Lügen. Nie bevölkerten mehr Autos, mehr Fans und mehr Stars die Vulkanhöfeln als in diesem Juli.

TEXT: MARKUS STIPP, FOTOS: MCKLEIN





SANDRO MUNARI

Vor 40 Jahren begann sein Hatrck bei der Monte: Sandro Munari gewann den Winter-Klassiker insgesamt vier Mal, von 1975 bis 1977 sogar drei Mal in Serie. Heute ist der beste Stratos-Bändiger aller Zeiten 75, von Ruhestand ist „Il Drago“ aber noch weit entfernt. **TEXT SEBASTIAN KLEIN FOTOS MCKLEIN**



Ende Juli feierte er ein Wiedersehen mit dem Auto, das bis heute untrennbar mit ihm verbunden ist: Sandro Munari und der Lancia Stratos, das gehört zusammen wie Siegfried und Roy oder Bud Spencer und Terrence Hill. Im stolzen Alter von 75 Jahren quetscht sich der Italiener immer noch gerne in das enge Cockpit des Donnerkeils. Seiner bei einer Rallye Costa Brava, der Rallyefelgend in San Marino oder dem Eifel Rallye Festival.

Doch auch sonst ist „Il Drago“ – der Drache – kein gewöhnlicher Rentner. Der ganz und gar nicht feuerspeiende Munari, den Spitznamen verdankt er nicht seinem Gemüt, sondern seinem chinesischen Tierkreiszeichen, arbeitet zwar nicht mehr regelmäßig, die Füße nur hochzulegen, kommt für den Sieger des FIA-Weltcups 1977 aber auch nicht in Frage.

Aktuell hilft Sandro beim Aufbau eines neuen Fahrersicherheitszentrums. Ein Geschäftsfeld, in dem er reichlich Erfahrung hat. Fast zehn Jahre lang hat er für Mercedes Fahrersicherheitsstrainings gegeben, erst auf der früheren F1-Rennstrecke von Imola, dann auf dem Adria Raceway, der nur wenige Kilometer von seinem Geburtsort Cavareto entfernt liegt. In den Wintermonaten ver-

bringt Munari – wie viele jüngere Kollegen auch – oft mehrere Wochen im frostigen Lappland, um zahlungswilligem Klientel die Kunst des Schneefahrens beizubringen. Ob er den Kunden auch verrät, dass seine einzige Teilnahme bei der Schweden Rallye in einer Schneewand endete?

Seine Expertise konnte Munari aber auch bei einem anderen Job einbringen. Für die italienische Zeitschrift TopGear war der Rallye-Star nicht nur als Experte tätig, er brachte seine Einschätzungen auch selbst zu Papier. Im Mai 2014 führte er zudem einen sehr exklusiven Konvoi über den sizilianischen Circolo delle Mafonie auf dem 72 Kilometer langen Straßenkurs, fand früher die legendäre Targa Florio statt. Die Exkursion wurde gar von den TV-Kameras der britischen Originalausgabe von TopGear begleitet.

Bei Sandro Munari fließt also auch im hohen Alter noch reichlich Benzin im Blut. Doch „Il Drago“ kann auch anders. Beim Radfahren oder bei der Jagd kann der schüchterne Italiener am besten abschalten. Oder er genießt einfach die Zeit mit „la famiglia“ – seiner Frau und den drei Kindern – in der aktuellen Heimat Bologna. Bis dann wieder das Donnernrollen in seinen Ohren beginnt und der Gasfuß anfangen zu jucken. **M**