

# Kallström/Häggbom gewinnen die Spanien-Rallye

Die diesjährige Europa-Rallye-Meisterschaft für Fahrer wurde auch noch nicht durch das Ergebnis bei der Spanien-Rallye vom 16. – 19. Oktober entschieden. Der Ausgang des Championats kann sich nur noch – und das weiß man bereits seit geraumer Zeit – zwischen Kallström/Häggbom (Lancia) und Staepelaere/Aerts entscheiden. In Spanien hielt man einen Ford-Escort-Sieg für möglich, weil die Strecke über relativ wenig schwieriges Terrain führte. Staepelaere mußte gewinnen, um Kallström noch bedrohen zu können, denn bei der abschließenden England-Rallye gab man dem belgischen Team kaum Chancen. Die Streckenführung in Spanien kam dem Ford-Fahrer entgegen; die Straße war auf weiten Teilen sehr gut und auf Tempo ausgelegt. Lancia hatte Kallström einen erst kürzlich homologierten Lancia 1600 Fulvia zur Verfügung gestellt, und wenn der Schwede in Spanien siegreich bleiben könnte, würde seine Position so gut wie unanfechtbar werden.

Die meisten Starter waren spanische Lokalmatadoren, von denen Ruiz Segovia wahrscheinlich die bekanntesten waren.

Vor dem Start der Spanien-Rallye hatten die Lancia-Leute einiges zu überstehen, denn Service-Laster, Werkzeuge und Ersatzteile wurden in Barcelona vom Zoll unter Verschluss gehalten. Das italienische Konsulat schaltete sich ein, und nachdem das Lancia-Team etwa 26 000,- Mark Kaution hinterlegt hatte, bekam man das Material frei. Allerdings konnten die Servicewagen erst bei der zweiten Hälfte der Rallye eingesetzt werden.

Die Veranstaltung führte durch bergisches Gebiet in der Umgebung von Madrid. Die erste Etappe war mit einem Durchschnitt von 50 km/h zu bewältigen und war mit 16 Sonderprüfungen gespickt. Die Strecke wurde von den Fahrern als relativ leicht bezeichnet, denn es galt, über eine Schleife hin und zurück zu fahren. Bergaufstappen bei der Hinfahrt wurden bei der Rückfahrt zu Abfahrten. Bei der ersten Sonderprüfung führte Kallström mit einer Sekunde Vorsprung vor Staepelaere, doch bei der zweiten Prüfung wurde das Lancia-Team hart getroffen, als zwei Wagen zurückgeworfen wurden. Paganelli erlitt

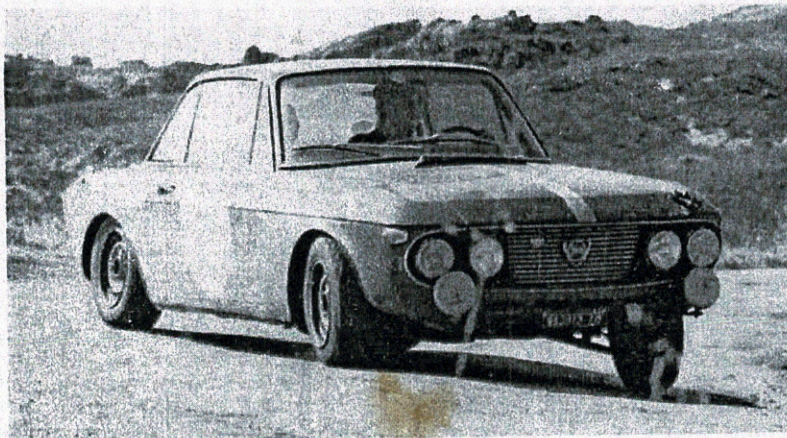
einen haarsträubenden Unfall, konnte aber seine Fahrt mit 32 Minuten Rückstand fortsetzen. Hier verlor Kallström fast vier Minuten gegenüber dem Konkurrenten Staepelaere, als tausend Meter hinter dem Start ein Vorderreifen (Dunlop Racing) defekt wurde. Da der Wagen an einer Stelle liegenblieb, die steil bergan führte, hatten Fahrer und Beifahrer große Schwierigkeiten, mit dem zu kleinen Wagenheber das Rad zu wechseln.

Bis Segovia und Avila ging es auf harmlosen Straßenabschnitten. Harry Kallström wollte es nun wirklich wissen, und nahm dem Escort auf der nächsten Sonderprüfung nicht weniger als 23 Sekunden ab. Dann ging es zurück nach Madrid, es mußten vier Sonderprüfungen bewältigt werden, da aber im Gebiet Colmenar Viejo Manöver der spanischen Armee abgehalten wurden, waren die Straßen mit Panzern und Lastwagen verstopft, so daß deswegen eine Sonderprüfung gestrichen werden mußte. Beim Start zum zweiten Teil der Rallye hatte Staepelaere noch immer einen Vorsprung von einer Minute 40 Sekunden, doch jetzt waren die Servicewagen der Italiener zur Stelle, und Kallström erhielt für jede Strecke und Sonderprüfung die geeigneten Reifen. Westlich von Madrid hatte Lancia-Fahrer Paganelli einen zweiten Unfall, und dieses Mal verrichtete er ganze Arbeit. Tony Fall konnte das Auto zwar wieder „freifahren“, übergab ihn anschließend an Paganelli, doch konnte der Italiener wenig später seine Fahrt nicht mehr fortsetzen, weil sein Beifahrer während des Unfalls Kopf- und Schulterverletzungen erlitten hatte.

Die fünfte Etappe wurde gestrichen, was Kallström wenig angenehm war, denn die Strecke führte über Geröllstraßen, wo der Schwede mit seinem frontgetriebenen Lancia einige Vorteile gegenüber dem Escort von Staepelaere gehabt hätte. Die 13. Etappe brachte die Entscheidung. Wieder war es eine Abfahrtstrecke auf unbefestigter Straße, und hier dürfte Kallström wohl seine Europameisterschaft errungen haben. Er hatte Michelin-XAS-Reifen montieren lassen, kam damit offenbar glänzend zurecht und siegte mit 45 Sekunden Vorsprung vor dem Escort. Der Schwede hatte damit wieder sicher die Führung übernommen. Es folgten noch die vier abschließenden Etappen. Gilbert Staepelaere zeigte eine Glanzleistung, als er auf dem schlüpfrigen, regennassen Kurs von Jarama mit dem Escort Tagesbestzeit herausfuhr, doch bei der Schlußabrechnung hatten Harry Kallström/Gunnar Häggbom mit 1 Minute 20 Sekunden vor Staepelaere/Aerts, Pinto/Bernacchini (Lancia Fulvia HF), Ruiz/Segovia (Lancia 1300), Pedro/Dejonghe (BMW 2002) und den Belgiern Tuerlinx/Stalpaert (Commodore GS) gewonnen.

Harry Kallström/Gunnar Häggbom werden Rallye-Europameister, wenn sie sich beim abschließenden Lauf, der R.A.C. England-Rallye unter den ersten fünf platzieren. Die Chancen für Staepelaere/Aerts stehen dagegen schlechter – sie müssen unbedingt gewinnen.

Aldo Seregni



Fotos: Seregni

Oben: Paganelli/Russo auf dem Lancia fielen durch einen Unfall aus.  
Unten: Staepelaere/Aerts wurden mit dem Ford Escort TC zweite im Gesamtklassament.  
Unten links: Kallström/Häggbom, die Rallye-Europameister 1969?

