



... auf einem Escort). Sie erinnern sich: Airikkala, das ist jener Mann, der bei der letzten 1000-Kilometer-Rallye einen Gruppe-1-Escort durch die Gänge jenseits von Gut und Böse schnell bewegt hatte. Diesmal wartete sich Airikkala einen Hinterwäldler – erste Fahrt mit einem 1000-PS-Ding – wohl auch zu spät. Jedenfalls, als Alén mit dem überhitztem Motor in Schwierigkeiten kam (später gab es einen Aufschub), lag er nur auf Rang zwei ... was vielleicht einigen

Aufschluß über die Qualität dieses RAC-Starterfeldes gibt.

Daß Hannu Mikkola ein echter Gegner für seinen Freund Timo hätte werden können, ist logisch und wurde auch durch frühe Leistungen des Blondschopfs untermauert – er verlor leider schon auf Sonderprüfung 15 ein Hinterrad, was für einen frontgetriebenen Saab vielleicht noch tragbar ist, für einen Escort aber gewiß nicht. Dann gab's noch Roger Clark: Er versauerte in einer Bergauf-Spitzkehre (zu weit

außen angefahren, keine rechte Bodenhaftung bekommen), kassierte etliche Minuten und konnte daher von Timo vergessen werden.

Als all die genannten Herrschaften im ersten Viertel der Rallye von etwaigen Siegesansprüchen zurückgetreten waren und einen fast ratlosen Mäkinen zurückließen, der noch einige Stunden wie Erlkönig himself durch die walisischen Wälder wütete und dann nicht länger wehrlose Kinder prügeln wollte, als diese Rallye

also zu einer 3000 Kilometer langen Timo-Mäkinen-Ehrenrunde wurde, bekam auch der Zweite das Signal zum Abdrehen.

Dieser Zweite war, unfafßbar genug, Sandro Munari. Nicht, daß es überraschend käme, wenn ein Munari bei irgendeiner Rallye den zweiten Platz hält: Aber für eine RAC-Rallye ist ein derartiger Einbruch eines Nichtskandinaviens und Nichtbriten in die Spitze ein Superding. Der größte Gegner des Sandro Munari heißt aber immer noch: Sandro Mu-

ari. Diesmal aktivierte er den stets schlummernden Erbfeind während des langen Routine-Service am Ende der ersten Schleife: Er schlug sich den Magen allzu voll und hatte dazu das Bedürfnis, ohne Anorak im Freien zu stehen. Um zehn Uhr abends konnte das Drama beginnen: Munari hatte Fieber.

Man holte einen Arzt, Sandro schlief dennoch kaum. Lancia-Manager Audetto hat Routine in solchen Aktionen, setzte dramatische Akzente und ließ für die größeren Servicepunkte des nächsten Tages Ärzte parat stehen – zu Reifenwechsel und Nachtanken gab's Pulsmessungen, besorgte Blicke in die fiebrigen Pupillen und aufbauende Worte. Das ist das Liebenswerte in diesem Lancia-Team: Jede Rallye aktiviert das Gefühlsleben jedes Beteiligten – damit man sich nachher richtig freuen kann, muß zuerst der Schmerz des Lebens richtig durchgespielt werden. Der kühle Simo Lampinen mit seinem schlichten Finnen-Gemüt ist schon längst auf das Spielchen eingegangen: Er kann ganz traurige Augen machen und die blonden Schnauzhaare in tiefer Rührung hängen lassen. Es drängte sich – wie schon in Kanada – die Frage auf: Wenn Munari als Schwerkranker bereits wie ein Halbgott fährt, wie müßte er dann erst im Vollbesitz seiner Kräfte fahren? Kaum auszudenken. Jedenfalls war es nicht nur das Fieber, sondern auch Stallorder, die ihn gegenüber dem von hinten aufkommenden Stig Blomqvist die weiße Fahne hissen ließ – schließlich ist man nicht nach England gekommen, um sich mit wildgewordenen Schweden herumzuraufen, sondern um Fiat den WM-Todesstoß zu geben (sozusagen vorbeugend, da man in der Branche ohnedies mit einer Aberkennung der USA-Punkte für Markku Alén durch die FIA rechnet). Trotz dieser taktischen Selbstbeschränkung: Das Schauspiel mit dem Titel „Munari auf Stratos“ ist seit drei Monaten das erlesenste, das im Rallyesport geboten wird – sagenhaft, mit welcher Virtuosität er den schwierig zu fahrenden Luxusrenner beherrscht. Für die Weltmeisterschaft arbeitete der nun 34jährige mit einer Effektivität, die nur von Ove Andersson 1971 auf Alpine (vier Rallyes – vier Siege) übertroffen wurde: fünf Rallyes, zwei Siege, zwei dritte Plätze, ein Ausfall – ergibt 64 Punkte und damit einen Punkt mehr als mit dem Einsatz von genau 29 Werks-Fiat in sieben Rallyes erreicht wurde.

Fiats neuerliches Debakel war über jede Art etwaiger Schadenfreude erhaben: Es kann nicht gut sein für unseren Sport, wenn ein großes Werk mit enormer Begeisterung investiert und dann so peinlich erfolglos bleibt. Dies-

mal war es ein Fehler im Management, begangen zu Saisonbeginn: Man hätte rechtzeitig zwei oder drei RAC-Spezialisten engagieren müssen (daß Alén Fiat nicht zur Verfügung stehen würde, war ja immer bekannt).

Von den nun kurzfristig zusammengekratzten Fahrern war Rauno Aaltonen zwar der beste und sicherste, aber um den gefürchteten Hauch zu langsam (Rang 12), Kinnunen zu langsam und zuwenig sicher (ein Hinauswurf) und Ingvar Carlsson einfach zuwenig vertraut mit dem neuen Auto. Paganelli (als einziger Stammfahrer) war von vornherein kein geeigneter Mann für die RAC-Rallye – nicht jeder kann ohne Training und Gebetbuch schnell fahren. Fazit: Null Punkte.

Die Kleinen hatten um so größere Erfolgserlebnisse. Mit Per-Inge Walfridsson empfindet man bereits Ungeduld: Ich kann es gar nicht erwarten, bis der kleine Spitzbart seinen unvermeidlichen Volvo endlich einmal stehen läßt und auf ein handlicheres Format übergeht. Falls diese letzte Rallye als Volvo-Privatfahrer war (es könnte durchaus der Fall gewesen sein), dann war es eine unüberbietbare Abschiedsvorstellung: Er warf den Autobus durch die Wälder, daß einen das nackte Grausen ansprang. Bis Sonderprüfung 60 hielt er den dritten Platz, dann rutschte er langsam ab. Treuherzig erklärte er: „Auf den immer stärker vereisten Straßen war das Auto einfach nicht mehr einzufangen. Weißt du, man sollte schwere Autos auf Glatteis nur mit Spikes fahren.“ Gewiß, Per-Inge, gewiß. Bei Glatteis darf es einem spikelosen Volvo-Fahrer schon passieren, von Blomqvist, Waldegaard und Röhrl überholt zu werden – noch dazu, wenn sich die Herrschaften ziemlich hastig fortbewegten. Blomqvist holte ja nur das, was ihm gebührte: Von Rang 9 auf Platz 2 kommend, an die Seite des Sonnenkönigs Mäkinen. Und Björn Waldegaard kämpfte darum, den Japanern zu zeigen, was ein kleiner Toyota Corolla (als Weltpremiere mit 16-Ventil-Motor) zu leisten imstande ist. Und Walter Röhrl tat nichts anderes, als die bisher aufregendste Leistung seiner Karriere zu liefern. Angesichts von sicheren 198 PS im Einspritz-Ascona muß man allerdings Schluß machen mit der Legende vom untermotorisierten Opel – dieser Wagen hat nur das Handicap, daß er seine äußerste Grenze erreicht hat, im nächsten Jahr also von den immer zahlreicher werdenden Vierventilern leistungsmäßig überholt werden wird. Röhrl verlor durch einige Defekte volle 5 Minuten, fuhr vor Zehntausenden von Zuschauern in Sutton Park eine vielbejubelte Bestzeit, war dreimal Zweiter

Sandro Munari brachte den Lancia-Troß dank seiner Magenverstimmung in helle Aufregung, genas jedoch wieder, sobald er sich genügend umsorgt fühlte. An dieser Stelle (Foto links) beginnt er mit seinen Vorbereitungen für die Kurve ein wenig zu spät und verliert Zeit.

und viermal Dritter – und zusammen mit Mäkinen und Walfridsson der einzige Spitzenfahrer, der nicht ein einziges Mal rausflog (selbst Munari hatte sich eine Minute im Unterholz gegönnt).

Teamkollege Lars Carlsson hielt gegen Röhrl jenen Abstand pro Sonderprüfung, der den Unterschied zwischen guter internationaler Klasse und Weltklasse ausmacht, lag aber noch innerhalb der ersten Zwanzig, als sich ein schleichernder Getriebede-

fekt ankündigte, der später zum Ausfall führte.

Für deutsche Fahrer war diese RAC-Rallye der bisher eindrucksvollste Auftritt in einer wirklich großen Rallye. Über Röhrl braucht man nicht mehr zu reden, auch nicht über Warmbold (der diesmal Südsee-Ferien einem Fiat-Angebot vorzog) – die richtige Überraschung kam von Männern der zweiten Linie. Etwa von Heinz-Walter Schewe, dem man durch die Zuteilung von Startnummer 75 gezeigt hatte, was man von ihm hielt, trotz seines Carrera: Nicht allzuviel. Nach drei Sonderprüfungen lag er an zweiter Stelle (hinter Mikkola), nach fünf Prüfungen war er Dritter. Es hätte nur noch gefehlt, daß er gefragt hätte: „Mäkinen? Wer ist denn das?“, denn den Finnen hatte er bereits um insgesamt 18 Sekunden abgehängt. Einschränkend muß zwar gesagt werden, daß diese fünf Sonderprüfungen noch zur Ouvertüre gehörten – nicht in Wäldern, sondern in Parks mit langen Geraden und zu 99 Prozent auf Asphaltbelag und daß Schewe einen wirklich prächtigen Gruppe-4-Carrera hatte – aber immerhin: Man war schlechthin verblüfft über die Frechheit eines unbekanntenen Deutschen, derartige Zeiten vorzulegen. Zu einer ersten Prüfung Schewes in den Wäldern kam es leider nicht mehr: Auf einer Verbindungs-etappe kollidierte Beifahrer Linzen im ungewohnten Linksverkehr mit einem Privatwagen. – Aus.

Hauck/Weidmann in einem Carrera mit Serienmaschine hatten längerfristige Pläne, trotz allzu eiliger Vorbereitung des Wagens und trotz eines unterbesetzten Serviceteams (nur ein Wagen). Mit Startnummer 85 auch nicht eben unter die Favoriten gereiht, rutschte Hauck nur einmal hinaus und fuhr in der zweiten Schleife stundenlang mit ausge-rissenen Stoßdämpfern. Seine stärkste Szene war ein zweiter Platz in einer Sonderprüfung, in der Gesamtwertung führte die ausgeglichene Leistung zu Rang 17 (= zweitbesten Privatfahrer hinter dem Briten Coleman). Hauck, enthusiastisch: „Die RAC ist einfach das Größte, sowohl von den Sonderprüfungen als auch von der Organisation her.“ Richtig.

Um die Fiesta abzurunden, hatte die Deutsche Toyota Muster-schüler Harald Demuth nach England entsandt. Vorerst muß natürlich gesagt werden, daß jeder Fahrer sich glücklich preisen muß, wenn er einen derartigen Sponsor hat, der einen dorthin schickt, wo kaum etwas zu erben, aber eine Unmenge zu lernen ist. Demuth bewegte den Gruppe-I-Celica-GT aber derart beherzt, daß er nicht nur lernte, sondern