

SCHAU- LAUFEN DER STARS

TEXT:
Hans Tosky

FOTOS:
Christoph Caspary, Alex
Dauns, Oliver Steffes-tun



» 5 JAHRE EIFEL RALLYE FESTIVAL – DAS ERSTE KLEINE JUBILÄUM IST GESCHAFFT. DIE MACHER NAHMEN DAS ZUM ANLASS, DIE GANZ GROSSE PROMI-KEULE ZU SCHWINGEN UND SO VIELE RALLYE-LEGENDEN WIE NIE ZUVOR IN DEN LUFTKURORT DAUN ZU HOLEN. MIT WALTER RÖHRL, HANNU MIKKOLA, STIG BLOMQVIST, TIMO SALONEN UND SANDRO MUNARI GERIETEN IHNEN VIER ECHE UND EIN FALSCHER WELTMEISTER IN DIE FÄNGE. BERICHT EINES „KLASSENTREFFENS“.

Wie eine Perlenschnur zieht sich der Strom der [Autogramm-]Jäger und [Souvenir-]Sammler durch die Innenstadt des Eifel-Städtchens Daun. Wer sich hinten anstellt, steht fast schon beim örtlichen Bäcker an der Verkaufstheke, und tut gut daran, sich noch ein Käse-Brötchen als Proviant mitzunehmen. Das Objekt der Begierde – die Bühne auf dem benachbarten Laurentiusplatz – ist von hier aus nämlich noch mehr als 100 Meter und gefühlte 1000 Edding-bewaffnete Mann entfernt. Einen so großen Andrang hat die Autogrammstunde des Eifel Rallye Festivals noch nicht erlebt.

Das Interesse verwundert nicht. Der MSC Daun, engagierter Veranstalter von Deutschlands bedeutendster Histo-Rallye, hat zum Fünfjährigen groß aufgefahren und die Stars der Szene in die Vulkaneifel gelockt. Sandro Munari, Hannu Mikkola, Stig Blomqvist, Timo Salonen, Andrew Cowan, John Buffum – die Namen klingen nach der großen weiten Welt des Rallyesports, nach Monte Carlo, Safari, Akropolis oder RAC Rallye. Jetzt sitzen sie nur wenige Meter auseinander auf knarrenden Bierbänken und pinseln ihre Namen auf Modellautos, Poster, T-Shirts, Kappen und Bilder. Da stört es auch nicht, dass

Deutschlands großer Zampano in Sachen Rallyesport bei der offiziellen Autogrammstunde fehlt: Walter Röhrl hat auch so im Laufe des Wochenendes öfter einen Edding zwischen den Fingern als ein Lenkrad.

Der Doppel-Weltmeister ist zwar nach wie vor die Nummer 1 beim Festival in der Eifel (gut zu erkennen an seiner Startnummer), doch Mikkola, Blomqvist und Co. folgen ihm im direkten Windschatten. Nicht nur auf der Strecke, sondern auch in der Gunst der Zuschauer. Für Gänsehaut-Momente sorgt vor allem Sandro Munari, der 1977 den FIA-Weltcup gewonnen hat zu einer Zeit, als noch keine Fahrer-Weltmeisterschaft ausgeschrieben wurde. Wäre der Italiener nicht sichtlich ergraut, man hätte sich fast in den späten 70er-Jahren wähnen können. Munari saß wie in besten Zeiten in einem Lancia Stratos, sein Original-Siegerwagen von der Monte Carlo 1977, hatte mit Piero Sodano einen seiner Ex-Beifahrer an Bord und trug sogar einen saftig grünen Overall, der exakt an das Modell von 1977 erinnerte. Nur dass sein jetziger Anzug neuesten FIA-Standards entsprach, während der alte so flammabweisend war wie sein Lieblings-Schlafanzug.





So authentisch wie Fahrzeug und Crew war auch die Vorstellung des Italo Racers. Munari fuhr in dem sundhaft teuren Renngerät sogar die Schotter-Prüfung am Freitagmittag und trieb den „Donnerkeil“ überall bis ans Limit. Manchmal sogar darüber hinaus. Fahrzeugbesitzer Guido Avandero soll wohl „not so amused“ gewesen sein, als er im Nachgang Bilder und Videos von Munaris Wiesen-Ekursionen im Netz entdeckte. Die „Demonstrationsfahrt auf abgesperrten Strecken“ hatte sich der stolze Stratos Eigner wohl etwas anders vorgestellt.

Insgesamt begab sich die Riege der prominenten Fahrer mit sehr unterschiedlicher Philosophie auf die Landstraßen der Vulkaneifel. Während Rohrl mit laufender Stopuhr am Handgelenk in seinen Bestzeiten nachjagte, trat der siebenfache Deutsche Meister Matthias Kahle an, um Fliegen auf der Seitenschabe seines Skoda 130RS zu sammeln. Übertröffen wurde er nur noch von Ex-Europameister Robert Droogmans, der seinen Opel Manta 400 so penetrant quer um die Ecken pefferte, dass die Frontscheibenwiper vermutlich komplett ohne Insektenkontakt auskamen.

Andere wiederum nutzten die wettbewerbsfreie Zone – das Eifel Rallye Festival kommt als reine Show-Veranstaltung ohne jegliche Zeitwertung aus –, um sich die Hügellandschaft südlich des Nurburgrings mit etwas mehr Mühe anzuschauen. Andrew Cowan beispielsweise schaukelte seinen Mercedes 450 SLC völlig unangeregt durch die Eifel-Gassen. Cowan geizte mit Drift-Akrobatik – aber wer hätte auch etwas anderes als ein Sparprogramm erwartet, wenn ein Schotte auf einem schwabischen Vehikel unterwegs ist.

Vielleicht reichte das Wochenende aber auch einfach nicht, damit Mensch und Maschine warm werden. Der Benz war nämlich ein Original von der langsten Rallye aller Zeiten: Die 1978 einmalig ausgetragene „Vuelta a la America del Sur“ war ein 30.000-Kilometer-Marathon durch ganz Südamerika, den Cowan in einem deutschen 450 SLC gewann. Zuvor hatte er bereits beide Ausgaben der Rallye London-Sydney für sich entschieden. Der Mann hat also Ausdauer. Hannu Mikkola, der sich am Steuer des Benz mit Cowan abwechselte, staunte nach den ersten Kilometern: „Ich hatte ganz vergessen, dass ein Rallyeauto so komfortabel sein konnte.“

Komfort stand auch bei Mike Kirkland ganz oben auf der Tagesordnung. Die Safari-Legende war extra für eine Wertungsprüfung aus der kenianischen Küstenstadt Mombasa angereist. Seine Bilanz mehr als acht Stunden im Flieger für 20 Kilometer im Rallye-Cockpit. Die kostete Kirkland, der von sich selbst behauptet, die japanische Nissan-Chefzutege habe ihn damals nur für die Safari Rallye verpflichtet, weil er im Kopfstand ein Bier trinken konnte, in seinem originalen Nissan 240RS von der Safari Rallye 1983 jedoch voll aus. Der Kenianer ging so gemächlich zu Werke, dass irgendwann sogar ein 60 PS schwächerer Ford Escort RS1600, gefahren von einem Amateur ohne Motorsport-Lizenz, in Kirklands Rückspiegel auftauchte. Vor lauter Ehrfurcht traute sich der Hobby-Pilot jedoch nicht zu überholen.

Kirkland bescherte dem Nissan-Besitzer Achim Loth und Beifahrer Sebastian Jeub schon am Donnerstagsmorgen ein unvergessliches Wochenende, als er sich für die Besichtigung der Strecken auf die Rückbank von deren Privat-Pkw pflanzte. Der Mike ist unglaublich bei der uns in zwei Stunden mehr beigebracht, als wir in den letzten Jahren alleine ge-





1. Mit der Kraft der vier Ringe: der deutsche Meister Harald Demuth im Sport Quattro

2. Unvergessliches Wochenende: Achim Loth und Sebastian Jebb im Ex-Kirkland Nissan 240RS, der als bestes Originalauto premiiert wurde

3. Italienischer Donnerovogel: Lancia Stratos in den Händen von Sandro Munari

4. Beliebter Quertreiber: Der Opel Ascona 400 steht bei den Besitzern hoch im Kurs

5. Typisch Eifel: Der Festival-Samstag fiel buchstäblich ins Wasser, doch echte Rallye-Recken hält das nicht auf

6. Berg-Monster: Nachbau von Walter Röhrls legendärem Pikes-Peak-S1

7. Moderne Zeiten: Die Zeitreise reicht bis zu den ersten World Rally Cars, die 1997 eingeführt wurden

8. Klassiker: Die ewig driftenden Mk1 und Mk2 Escorts dürfen bei keiner Rallye fehlen

9. Cock mal, wir flüeeweg: Sport Quattro beim Jump auf der Bosch Super Stage



lernt haben – und was für Stories der drauf hat“, strahlte Copilot Jeub, ein rallyebegeisterter Bub aus dem benachbarten Niederzissen. Als die Nissan-Crew am Samstagabend nach getaner Arbeit auch noch geschlossen aufs Podium gerufen wurde, um die Trophäe für das schönste Originalauto (Loth hat den Nissan aus dem absoluten Schrottzustand wieder hochgepappelt) in Empfang zu nehmen, war das ohnehin schon denkwürdige Wochenende perfekt.

Obwohl nicht jeder der Rallye-Stars auf der Strecke Begeisterungsstrome entfachte, ihre pure Anwesenheit brachte den Dult der großen weiten Welt und die Aura der glorreichen Rallye-Historie für ein Wochenende ins Eifel-Städtchen Daun. Die eingefeischten Fans waren trotz der miserablen Wetters am Samstag begeistert und auch die Stars selbst genossen das Bad in der gut informierten Menge. „Es ist großartig, auf einer Veranstaltung zu sein, wo einen niemand fragt, wie man den Namen Mikkola denn schreibt“, erklärte der gleichnamige Finne in vertrauter Runde. Der Weltmeister von 1963 bekommt bei Audi-Einladungen gerne mal das Namensschild seines Nachfolgers Stig Blomqvist auf die Brust gepappt.

Ähnlich formulierte es Timo Salonen, der Champion aus dem Jahr 1985. „Das ist hier wie ein Klassentreffen. Toll wie viele junge Leute sich für unsere Geschichten und Autos interessieren.“ Mit einem verschmitzten Grinsen fugte der frühere Kettenraucher, dessen Wettbewerbs-Fahrzeuge als „Sonderausstattung“ immer einen Aschenbecher hatten, hinzu. „Ich dachte eigentlich, seit ich vor acht Jahren mit dem Rauchen aufgehört habe, würde mich kaum mehr einer erkennen.“

Zwei Generationen im Parallellflug: Unten der Fiat 131 Abarth mit Zweiliter-Saugmotor, Heckantrieb, bis zu 230 PS. Darüber der noch erfolgreichere Lancia Delta Integrale mit Zweiliter-Turbo, Allrad und offiziell 300 PS (inoffiziell mehr). Zusammen holt sie neun Marken-WM-Titel nach Turin

