

3. RALLYLEGEND 2005

# ZEITREISE

Manchmal ist die gute alte Zeit eben doch noch nicht vorbei. Bei der dritten Rallylegend in San Marino gingen neben zahlreichen Gruppe B-Autos auch die Rallye-Asse Sandro Munari, Juha Kankkunen, Markku Alén und Walter Röhrl an den Start. Ein historischer Erlebnisbericht aus dem Cockpit des Deutschen Weltmeisters.

Text: Peter Göbel, Fotos: Enrico Schiavi, Peter Göbel



- 01- Leider nur ein Serienwagen mit Rallye-Tuning, dafür hat der Peugeot 205 Turbo 16 schon fast Selbsterhaltungswert
- 02- Nicht der Schnellste, dafür einer der spektakulärsten Drifter. Der Italiener Ceccato im bildschönen Fiat 131 Abarth
- 03- Ehemalige Lancia-Mechaniker beim eiligen Show-Service am Alitalia-Stratos von Rallyelegende Sandro Munari



Fast wie in alten Zeiten: Juha Kankkunen und Juha Repo waren im Lancia Delta Integrale die Schnellsten – allerdings wurden für den Gesamtsieg bei der Rallyelegend nur Fahrzeuge bis Baujahr 1986 gewertet

**D**ie erste Probefahrt im Porsche 911 endet bereits nach zehn Zentimetern. Die Kupplungsscheiben des 33 Jahre alten Boliden kleben fest aneinander, nichts rührt sich. Walter Röhrl, der den 292 PS starken Wagen bei der dritten Rallylegend in San Marino steuern soll, grinst gelassen. Angespannter ist die Lage im italienischen Balletti-Team, schließlich möchte man dem Rallyweltmeister von 1980 und 1982 für die kommenden Tage ein solides Gerät zur Verfügung stellen. Eilig rotieren Schraubenschlüssel und der Gedanke an eine frühe Blamage. Doch kaum ist das Problem gelöst, taucht ein neues auf. Diesmal sorgen schmorende Kabel im Cockpit für Gesprächsstoff, doch man gibt sich zuversichtlich.



Weil bei der Rallylegend die Bestimmungen eher locker gehandhabt werden, darf das Wettbewerbsauto hier auch zum Abfahren der Wertungsprüfungen benutzt werden. Acht schnelle Etappen und rund 40 Kilometer stehen in diesem Jahr auf dem Programm, zwei WPs werden sogar in der Nacht gefahren. Was auf dem Papier harmlos aussieht, entpuppt sich aber als ordentliche Herausforderung für die in die Jahre gekommenen Fahrzeuge. Schnelle Wege wechseln sich ab mit kniffligen Passagen, rund 40 Prozent wird auf Schotter gefahren, steile Abschnitte mit großen Höhenunterschieden versprechen zusätzliche Würze. Gar nicht verstecken muss sich der Fuhrpark. Während bei der ersten Rallylegend noch 45 Autos an den Start gingen, sind es nunmehr über 130 gut erhaltene Fahrzeuge, viele davon echte Werkswagen mit Geschichte. Weitere 50 Teams erhielten in diesem Jahr gar eine Absage und auf professionelle Werbung für die Rallye wurde erst recht verzichtet, um das befürchtete Chaos im begrenzt aufnahmefähigen San Marino zu vermeiden. „Dass es so etwas überhaupt gibt, ist doch eine Sensation“, schwärmt Röhrl. „Außerdem trifft man hier viele

Fahrer wieder, mit denen man sich gerne noch einmal erinnert.“

Zu denen gehört in diesem Jahr eine ganze Reihe von Prominenten. Der vierfache Weltmeister Juha Kankkunen startet mit Ex-Co Juha Repo im originalen Lancia Delta Integrale, Landsmann Markku Alén fährt nach 22 Jahren noch einmal gemeinsam mit Ilka Kivimäki „seinen“ Lancia Rally 037 und der vierfache Monte-Sieger Sandro Munari zieht im Alitalia-Stratos als Vorauswagen seine Kreise. Zu den Ehemaligen gehört auch Tonino Tognana. Der italienische Rallye-Champ erkämpfte sich 1982 die Meisterschaft mit einem Ferrari 308, ehe er beruflich zum größten Keramikhersteller der Welt aufstieg. Dass sein Leben danach zum Teil nicht weniger turbulent verlief, erzählt der sympathische Tognana mit einem breiten Grinsen. Zu seinem 50. Geburtstag habe er eine eigene kleine Rallye organisiert, dummerweise habe man beim Driften durch den sandigen Schlosspark die Gäste vollständig mit Staub eingenebelt.

Andere Anekdoten machen beim Abendessen die Runde, erzählt wird in Finnisch, Englisch, Italienisch und Deutsch. Über eine Geschichte, die hier in San Marino passiert ist, können mittlerweile auch Röhrl und Alén lachen. Bei der Rallye San Remo 1980 fahren beide für Fiat, das Etappenziel ist in San Marino. Vor dem Schlafengehen bekommt Röhrl seine obligatorischen Vitamin A-Tabletten für die Augen. Doch der Teamarzt vertauscht die Medikamente mit den Beruhigungs-Pillen für den stets aufgedrehten Finnen. „Bei mir bewirkten sie damals aber genau das Gegenteil“, erzählt Röhrl. „Ich hab kein Auge

Walter Röhrl und Peter Cöbel hatten bei der Rallylegend jede Menge Spaß, doch ebenso viele technische Probleme am Porsche 911. Wöllig beschlagene Scheiben und eine nicht funktionierende Lüftung kosteten letztendlich den Sieg. In der Nacht ging noch alles gut. Doch am nächsten Tag kämpft Markku Alén mit dem Lancia Rally 037 bei miesem Wetter bis zum Stillstand der Scheibenwischer. Tolle Zuschauerkulisse für Sandro Munari im Vorauswagen trotz wolkenbruchartigem Dauerregen.





Am Ende ist Alén rund zehn Sekunden langsamer und der Deutsche Weltmeister zufrieden.

## „War doch gar nicht so schlecht für einen Blinden“, meint Röhl im Ziel.

mehr zu bekommen, war nicht weit weg von einem Herzinfarkt. Die ganze Nacht bin ich wie ein Berserker durch die Gassen von San Marino gelaufen. Damals hätte ich unseren Doktor am liebsten umgebracht.“ Markku Alén, der gut gelaunt zugehört hat, prostet Röhl zu und ergänzt: „Oh yes, a very funny story.“

Als die Rallye am folgenden Abend beginnt, wird in den Zuschauermassen am Parc fermé sogar Deutsch gesprochen. Der Grazer Peter Freisinger ist durch halb Italien gereist, um dabei zu sein, wenn zehn Lancia Rally 037, ebenso viele Stratos, noch mehr Fiat 131 Abarth und vier der seltenen Lancia Delta S4 zwischen den übrigen Opel, Porsche, Peugeot und Alfa über die Rampe rollen. „Wo sonst gibt es ein so hochkarätiges Starterfeld zu sehen“, sagt der 42jährige. Rein zufällig trifft er hier zum wiederholten Male Edgar Glas aus Kehlheim. Der 55jährige Rallye- und Röhl-Fan versprüht gar italienische Begeisterung: „Da stehst du in einer Ortschaft und die Polizei

macht einen Teilnehmer zur Schnecke, weil der zu langsam gefahren ist. Dabei würdest Du einen Tag nach der Rallye bei gleichem Tempo sofort eingesperrt.“

Die Teams beschränken ihren Tatenrang jedoch auf die erste abgesperrte Wertungsprüfung. Danach wartet bereits eine faustdicke Überraschung auf die Akteure. Auf einem kleinen Parkplatz hat sich die Lancia-Servicecrew aufgebaut, Stromaggregate knurren in der Nacht, vor dem Lancia Martini-Bus wirbeln die Schrauber und Werkzeug, um nach langer Zeit ein „echtes“ Wiedersehen zu feiern. Mit dabei sind sogar Lancia-Teamchef Cesare Fiorio und Technik-Guru Giorgio Pianta, aber auch Kamerateams und Fotografen interessieren sich für die herzlichen Momente im grellen Licht der Service-Scheinwerfer. Danach wird es wieder dunkel, besonders für Walter Röhl. Bereits auf der ersten Prüfung streikte die Beleuchtung des Drehzahlmessers, jetzt ist es die gesamte

Batterie der Zusatzscheinwerfer. Doch anstatt mit dem Porsche behutsam durch die Nacht zu stochern, fühlt sich Röhl durch den Vorfall geradezu animiert. Am Ende ist Alén im elf Jahre jüngeren Lancia Rally 037 rund zehn Sekunden langsamer und der Deutsche Weltmeister zufrieden. „War doch gar nicht so schlecht für einen Blinden“, meint Röhl im Ziel.

Leider lässt sich die Röhlische Gelassenheit am folgenden Service nicht auf das Team übertragen. Hektisch wird ein gerissener Keilriemen als Ursache für die plötzliche Finsternis diagnostiziert. Doch als der montierte Ersatz fünf Minuten vor dem Ende der Servicezeit erneut den Geist aufgibt, bekommt die Stimmung jenen Hauch von italienischer Sachlichkeit, die nur mit einem außer Kontrolle geratenen Banküberfall zu vergleichen ist. Zangen und Schraubenzieher verlassen die Werkzeugkisten im Formationsflug. Auch die Tonart wird rauer, dabei wirken die lautstarke Befehle des Chefmechanikers ebenso



Bei der Rallyelegend wird sogar nachts gefahren. In der Rallye-Weltmeisterschaft 1977 lackierte Fiat einige 131-Modelle im OLIO-Design

wenig entkrampfend, wie die Tatsache, dass der Wagen in spätestens zwei Minuten einsatzbereit sein muss, sofern man keine Strafzeit kassieren möchte. Am Ende rollt der Porsche zwar spät, aber nicht zu spät zur letzten Kontrolle.

Am Morgen des zweiten Tages sieht die Welt nicht viel besser aus. Die höher gelegene Altstadt ist vollständig im Nebel verschwunden, dazu gießt es wie bei einem Weltuntergang. Pro forma kündigt sich Alén schon beim Frühstück als eines der kommenden Opfer an. „Bei einem solchen Wetter ist es im 037 wie in einem Swimmingpool.“ In der Tat schwappt das Wasser in solchen Mengen durch die Dachluken, dass der schnelle Finne den Renner schon nach der ersten WP abstellen muss. Zu allem Übel kollabieren auch noch die Scheibenwischer. „Wenn es hier nur um den Spaß an der Sache geht, dann macht es keinen Sinn, ein geliehenes Auto zu quälen.“ Während die vielen Zuschauer weiterhin mit aufgespannten Regenschirmen ihr Revier verteidigen und Juha Kankkunen im modernen Gruppe A-Integrale eine Bestzeit nach der anderen holt, kämpft Röhl erneut mit der Technik. „Die Bremsen gehen so schwer, dass ich mit beiden Füßen auf das Pedal steigen muss. Außerdem ist gerade das Gas bei VOLL hängen geblieben und die Hinterachse macht seit kurzem seltsame Geräusche“, meint er kopfschüttelnd.

Dass der Regen die Windschutzscheibe dann noch zu einem undurchsichtigen Glasbaustein verwandelt, kostet Röhl endgültig den Sieg in der Klasse bis Baujahr 1986. Knappe fünf Minuten lang kurbelt, wischt und lenkt Röhl wie im Zeitraffer über die fünfte WP, dennoch kostet der filmreife Drahtseilakt mehr als eine halbe Minute. Am Ende trennen Röhl nur 7,2 Sekunden von Platz 1, doch bei der Siegerehrung wird der gebürtige Regensburger entsprechend gefeiert. „Zum Glück muss ich nicht mehr mit aller Gewalt gewinnen“, erklärt er. „Und wenn Du in dem Sport so alt geworden bist, hast Du manchmal auch das Gefühl, dass Du noch älter werden willst.“ ☼

#### Endergebnis

Fahrzeuge gewertet bis Baujahr 1986

1. Rossetti / Toccarelli	Talbot Lotus	30:41,2 min
2. Rinaldi / Marin	Porsche 911 3.0	+ 0:02,0 min
3. Röhl / Göbel	Porsche 911 3.0	+ 0:07,2 min
4. Bianchini / Baldacchini	Lancia Rally 037	+ 0:16,0 min
5. Calzolari / Costa	Ford Escort	+ 0:47,0 min
6. Pasuti / Campese	Porsche 911	+ 1:35,6 min
7. Sacchi / Chesi	Fiat Abarth 131	+ 1:50,0 min
8. Galassi / Galloni	Opel Ascona 400	+ 1:55,3 min
9. Zanotti / Pelliccioni	Opel Kadett GT/E	+ 1:57,1 min
10. Zanotti / Bisol	Porsche 911 SC	+ 2:24,7 min

#### Sonderklasse GS für Fahrzeuge nach 1986

1. Kankkunen / Ripa	Lancia Delta Integrale	29:36,3 min
2. Romagna / Rebo	Lancia Delta 16V	+ 1:49,0 min
3. Campedelli / Meloni	Lancia Delta HF	+ 2:33,8 min



## Tipps zur Rallyelegend 2006

Wer seinen Terminkalender 2006 um die vierte Rallyelegend in San Marino erweitern möchte, sollte sich die Homepage des Veranstalters ([www.rallylegend.com](http://www.rallylegend.com)) zur Sicherheit schon mal unter den Favoriten abspeichern, bis der neue Termin bekannt gegeben wird. Denn wenn die Veranstalter bei dem Spektakel im kommenden Jahr noch einmal eine Schippe drauflegen, dürfte der Event zur besten historischen Rallye überhaupt aufsteigen. Wem die Fahrt ins beschauliche San Marino zu weit ist, kann ohne weiteres per Billigflug ins 25 Kilometer entfernte Rimini reisen. Hapag Lloyd Express ([www.hlx.com](http://www.hlx.com)) hat seinen Fahrplan seit kurzem um die Route Köln/Bonn – Rimini erweitert. Doch obwohl die Angebote bei 20 Euro beginnen, sind Preise von 150 Euro für den Hin- und Rückflug realistisch. Mit dem Auto sind es von Italiens Party-Strandmeile dann nur noch 20 Minuten über gut ausgebaute Schnellstraßen bis zur Altstadt von San Marino. Dort gibt es entgegen einiger Hinweise von Einheimischen und Tourismusbüros auch genügend Hotels für Fans, wer etwas günstiger wohnen will, kurvt am Abend zurück nach Rimini. Sollte vor oder nach der Rallye noch ein Kurzurlaub geplant sein, empfehlen sich Absteher ins rund 80 Kilometer entfernte Umbrien oder etwas weiter südöstlich bis in die Toskana. Besonders reizvoll sind Arezzo oder Siena, beide Orte haben wunderschöne alte Stadtkerne, deren traumhafte Kulissen schon bei der Rallye San Remo als willkommene Etappenziele dienen.