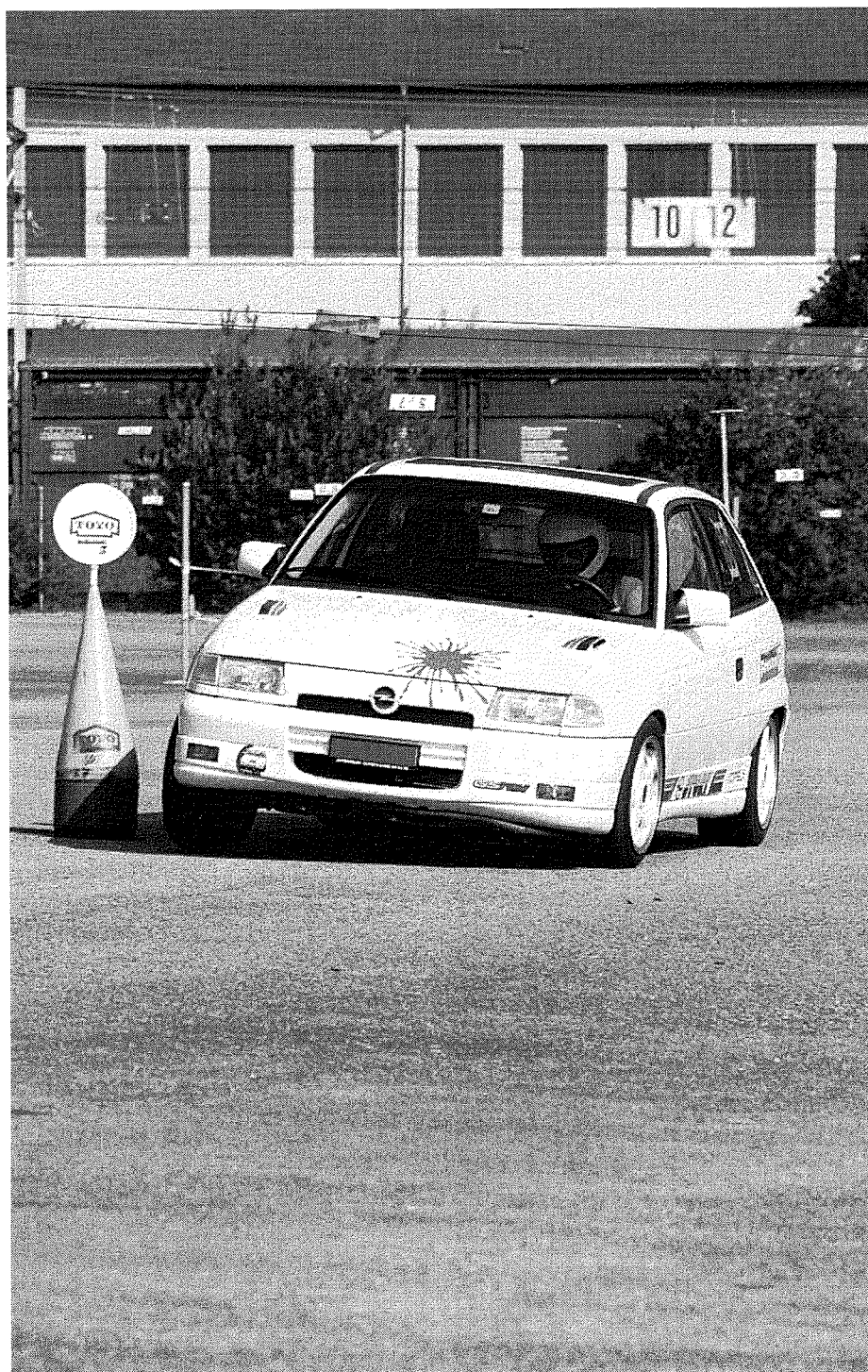




EDITORIAL

Aktuell

**Sanierung mit
Fragezeichen**

**ACS-Fragen
zum mühsamen Tanken
mit «Gummirüssel»**

**CO₂-Lenkungsabgabe:
Musterknabe Schweiz**

Damen-ACS auf Reisen

**Der Vorstand
im Rennfieber**

**Reisen
Ferien im Zigeunerwagen
quer durch den Jura**

**Flugreise
nach Nordportugal**

**Solothurner
an der Tour de France**

**Spektakel
auf vier Rädern**

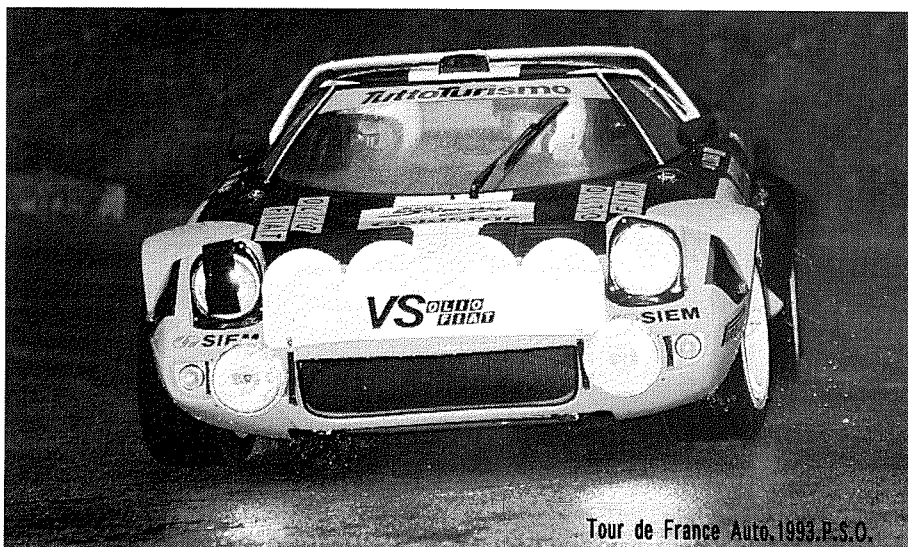
Solothurner an der TOUR DE FRANCE AUTO 1993

Unter all den Oldtimer- und Klassikerrallies, die sich Jahr für Jahr einer immer grösseren Beliebtheit erfreuen und in ganz Europa organisiert werden, zählt die Tour de France Auto mittlerweile zu den ganz herausragenden Ereignissen. Die Geschichte dieses bedeutenden Rennens geht sogar ins vorherige Jahrhundert zurück. Genau im Jahre 1899 fand sie das erste Mal über eine Gesamtstanz von 2175 harten Kilometern und mit 49 teilnehmenden Fahrzeugen statt. Weitere fünf Austragungen folgten zwischen 1906 und 1914, dreizehn zwischen 1922 und 1937. Nach einer langen Pause

früheren TdF-Austragungen teilgenommen haben. Mit einem sehr schnellen Rallyefahrzeug des Typs Fiat 131 Abarth erreichte das Solothurner Team Kuno Schär/Carlos Vidal damals den 8. Rang von 88 Klassierten. Heuer hatten diese beiden Hobbyrallyefahrer noch eine bessere Klassierung im Visier und waren sehr flott mit einem noch attraktiveren und schnelleren Rallyegerät aus früheren Tagen unterwegs. Gestartet wurde in Paris zu Füssen des Eiffelturmes unter dem Beifall von Tausenden von Schaulustigen und das Ziel hiess Nizza, Promenade des Anglais. Dazwischen lagen

250 GTO, die seltenen und schnellen Porsche Carrera aus den sechziger und siebziger Jahren sowie natürlich Rallyefahrzeuge wie Lancia Stratos oder Renault Alpine liessen aufhorchen. Für die rund 180 teilnehmenden Fahrzeuge, welche übrigens alle technisch wie optisch hervorragend vorbereitet waren, fiel am 21. April 1993 der Startschuss im Zentrum von Paris. Auch für die Stadt-Solothurner mit der Startnummer 168, die sich mehr vorgenommen haben als schliesslich erreicht. Auf einem neu aufgebauten Lancia-Stratos-Rallyewagen der Gruppe IV aus dem Jahre 1974, welcher übrigens die Tour de France bereits 1975 regelmässig bestritt, nahmen sie teil. Leider kämpften sie weniger mit Konkurrenten, sondern vielmehr mit vielen technischen Problemen (Bremsen, Ausfall des Scheibenwischers im strömenden Regen, Radlager, Elektrik), die das motivierte Team fast zum Aufgeben zwangen. Nur dank einer gesunden Portion Zuversicht, Glück und manchmal auch Mut, bolzten sie trotzdem Richtung Nizza und erreichten das Ziel im starken Dauerregen fast schwimmend. Immerhin klassierten sie sich doch noch einen Rang besser als 1992: Nämlich als Gesamtsiebte von 124 Klassierten wurden Schär und Vidal in Anbetracht ihrer Probleme zudem besonders mit dem Tapferkeitspreis und wie schon 1992 mit dem Kategorien-siegerpreis für Fahrzeuge von 1973 bis 1986 belohnt.

Die nächste Rallye bestreiten diese beiden Solothurner ACSler in Deutschland (Hunsrück-Rallye) auf einem Talbot-Lotus um für die Tour de France 1994 weitere Erfahrungen zu sammeln. Vielleicht reicht's dann nächstes Jahr zu einem Rang auf dem Podest.



Tour de France Auto, 1993, P.S.O.

Kuno Schär mit Copilot Carlos Vidal auf dem einzigartigen Lancia-Stratos-Rallyewagen anlässlich einer Bergprüfung der Tour de France 1993. Das Resultat ist beachtlich: 7. Rang von 124 Klassierten.

über die Kriegsjahre wurde die anspruchsvolle Tour ab dem Jahre 1951 bis 1986 dreissig Mal professionell durchgeführt.

Sämtliche grossen europäischen Stars der Automobilsportwelt, vor allem aus der Rallyeszene, nahmen an der prestigeträchtigen und werbewirksamen TdF teil. Ab dem Jahre 1987 bewilligten aber immer weniger Stadtverantwortliche die Durchfahrt des ganzen Rallyetrosses durch ihre Gegenden und somit wäre dies eigentlich das Aus gewesen, hätten nicht die Organisatoren dieses geschichtsträchtigen Rennens neu für historische Rennfahrzeuge ausgeschrieben. So wurde letztes Jahr die erste Austragung mit historischen und klassischen Rennfahrzeugen unterteilt in zwei Kategorien durchgeführt. Die eine Kategorie umfasste 50 Fahrzeuge nach strengem FIA-Reglement als Vollgasturpe und die andere Kategorie beinhaltete 130 Startende, die nach Gleichmässigkeitsreglement mit der Uhr um wichtige Punkte kämpften. Zugelassen waren auch dieses Jahr wiederum Fahrzeuge aus den fünfziger, sechziger und siebziger Jahren, die auch an

aber mühsame 1800 schnell zu fahrende Landstrassen-Kilometer. Zum richtigen Heizen gab aber auch reichlich Gelegenheit: vier Rundstrecken, darunter Le Mans, Monthlery, Albi und Vigeant sowie zwei Bergprüfungen (beide bei strömendem Regen) standen auf dem Programm und machten den ganz besonderen Reiz dieser Rallye aus. Derlei Vorzüge bleiben den Autoenthusiasten aus der ganzen Welt keineswegs verborgen. So war also die zweite Neuauflage der traditionsreichen Tour eine schöne, interessante Mischung was Teilnehmer und Fahrzeuge betraf. Aus ganz Europa, USA und Mexiko, sogar aus Hongkong und Australien und eben aus Solothurn wurden die Wagen nach Frankreich transportiert. Tatsächlich war die Palette der Sportwagen vom Feinsten was jemals auf Rennstrecken anzutreffen war. Alfa Romeo, Lancia, Porsche, Aston Martin, Ford Shelby-Mustang, AC-Cobra, Jaguar und zum Beispiel 33 Ferrari gaben sich ein Stelldichein und boten dem wahren Fan eine einmalige Augenweide. Frühere Teilnehmer- und sogar Siegerfahrzeuge wie die berühmten und sündhaft teuren Ferrari

