



Viele Sonderprüfungsstrecken und Teile der Fahrstrecke bestanden aus solchen staubigen Feldwegen.

Kein Wintersport

11. Int. Rallye Sestriere



Am Start die späteren Gesamtsiegerinnen Pat Moss-Carlsson mit Beifahrerin Elisabeth Nyström.



Nicht so erfolgreich das einzige deutsche Team Rausch/Zeffner auf Opel Commodore GS, die für das neugegründete Texaco-Racingteam fahren.

In den Jahren 1950 bis 1960 gehörte sie zu den großen Rallyes des Kontinents. Dann scheiterte ihre Weiterführung an dem Veto der Behörden. Acht Jahre später, in der letzten Märzwoche, wurde ein neuer Anfang gemacht. Dem Automobilclub von Turin gebührt der Lorbeer, diese einst berühmte und beliebte Langstreckenprüfung zu neuem Leben erweckt zu haben. Wir waren dort und haben uns die neue, alte „Sestriere“ angesehen, von der der Veranstalter hofft, sie im nächsten Jahr als Lauf zur Rallye-Europameisterschaft durchführen zu können.

Den Namen hat die Veranstaltung von ihrem Startort, dem fast 2000 Meter hoch gelegenen Wintersportort Sestriere. Von hieraus führte eine 1361 km lange erste Etappe in einem großen Rundkurs einmal durch die Provinz Piemont. Nördlich an Turin vorbei bis hinauf zum Lago d'Orta westlich des Lago Maggiore. Von dort nach Süden bis Genua und dann westlich durch die Küstengebirge bis auf die Höhe von San Remo, um dann wieder landeinwärts über Cuneo zum Etappenziel Turin zu führen.

In diesen ersten Teil waren 14 Spezialtappen eingebaut, die auf abgesperrter Strecke gefahren wurden. Der erste Start erfolgte am Mittwoch morgen um 6.00 Uhr. Die Ankunft der Teilnehmer am darauffolgenden Morgen ab 9.00 Uhr in Turin. Der zweite Teil der Rallye begann dann für die noch in Wertung befindlichen Mannschaften am Donnerstag 20.00 Uhr. Für sie ging es noch einmal auf einen kleineren Rundkurs von 661 km Länge. Ziel wieder Turin Freitag ab 9.00 Uhr.

Das Starterfeld bestand aus 84 Wagenmannschaften. Die internationale Beteiligung war nicht groß, zählte doch die Veranstaltung lediglich zur nationalen italienischen Rallye-Meisterschaft. Herausragende Teilnehmer waren die Mannschaften des HF SQ Corse Lancia, des offiziellen Lancia-Werk-Teams. Hier starteten auf den bekannten 1300er HF-Coupés die Schweden Kallström/Haggbom, Andersson/Davenport (S/GB), die Damen Moss-Carlsson/Nyström (GB/S) und die Italiener Barbasio/Merlano, Pinto/Rossi und Ballestrieri/Mannucci. Es war von vornherein klar, daß diese sechs Mannschaften den Gesamtsieg unter sich ausmachen würden. Neben den eben Genannten gab es natürlich noch eine Reihe privat oder von Clubs genannte Lancia HF und HFR-Coupés.

Außer den Lancia-Werkwagen, die nur zum Teil international besetzt waren, hatten sich noch eine österreichische Mannschaft mit Roser/Jakl auf Renault Gordini und ein deutsches Team über die Alpen gewagt. Die Deutschen waren der Rallye und Racing-Chefredakteur Wolfgang Rausch mit Copilot Zeffner auf einem vom Texaco-Racing-Team genannten Opel-Commodore GS. Neben einem Iso Rivolta war der Commodore das größte Auto am Start. Beide Wagen erwiesen sich für diese Strecke wenig geeignet, sie fielen auch beide aus.

Das Gros des Feldes machte eine ganze Legion von Fiat-Wagen aus. Dabei war alles vom kleinen 500 bis zum 124 Sport vertreten. Fiat hatte auch die Trophäe für den Gesamtsieg gestiftet. In diesem Zusammenhang muß einmal das Thema Werbung auf Wettbewerbsfahrzeugen angeschnitten werden.

In Italien ist sie seit drei Jahren erlaubt. So waren dann auch fast alle Fahrzeuge mit Aufklebern und Beschriftungen verziert, die für irgendetwas, vom Kolbenring bis zum Reifen warben. Wir haben uns mit einigen Teilnehmern über dieses Problem unterhalten. Alle waren sich einig, daß es ihnen ohne diese Werbung auf ihren Wagen wesentlich schwerer fallen würde, an ihrem Sport teilzunehmen. Das ist das wesentlichste Argument für eine derartige Werbung. Natürlich wirft sie auch ihre Probleme auf, aber wir sind der Ansicht, daß man durch entsprechende „Durchführungsbestimmungen“ die Geschichte in den Griff bekommen und dadurch Auswüchse vermeiden könnte. Ein Problem, das von der ONS jetzt mit besonderem Nachdruck, vor allem aber unter Mitsprache aller Betroffenen — auch der Industrie —, behandelt werden sollte. Doch zurück zur Rallye Sestriere. Auf dem Papier sah die Geschichte zunächst ganz harmlos aus. Über die gesamte Strecke mußte ein Schnitt von 50 km/h gehalten werden. Das gilt in Italien auch für die Sonderprüfungen. Zumindest die Stars, wie Andersson/Davenport und Moss-Carlsson/Nyström hatten für diese Regelung anfangs nur ein erstauntes Lächeln übrig. Warum sollte man sich dann wohl bemühen schnell zu fahren, wenn es nicht belohnt wurde? Lediglich für Zeitüberschreitungen gab es Strafpunkte. Nachdem die ersten Sonderprüfungen vorbei waren, die sich noch auf Streckenabschnitten abwickelten, die wir als Straßen bezeichnen, änderten sich schnell die Meinungen. Ein großer Teil der Strecke ging über Wege, die ein Normalautofahrer als unbefahrbar bezeich-

net hätte. Hier galt es nicht nur durchzukommen, sondern auch noch die Zeit einzuhalten. Wer hier mit Kopf fuhr und nicht nur mit dem Gaspedal, der hatte alle Chancen. Schlaglöcher und Querrinnen belasteten die Fahrzeuge enorm. Weite Strecken waren mit grobem Schotter bedeckt, so dick gestreut war, daß die Wagen sogar bei Geradeausfahrt ständig hin- und herschlitterten. Kurven anbremsen auf diesem „Belag“ war ein Kunststück. Es galt auf diesen Streckenabschnitten auf dem schmalen Grad zwischen Zeitüberschreitung und Zerstörung des Autos durch zu hohe mechanische Beanspruchung zu balancieren. Da zeigten sich die wahren Meister! Die Ausfälle häuften sich schon am ersten Tag. Brüche an Fahrwerksteilen und Federn waren häufig. Ebenso Ausscheiden wegen Zeitüberschreitung. Über weite Strecken waren die Sonderprüfungen im Streckencharakter von der Fahrstrecke kaum zu unterscheiden. Man braucht nicht, wie bei der Monte Carlo Rallye, unbedingt Schnee und Eis, um eine Strecke schwer zu machen. Wie schwer sie war, das konnte man am Ziel der ersten Etappe von den Autos und den Gesichtern ihrer Besatzungen ablesen.

Die zweite, kürzere Etappe, die in der Nacht von Donnerstag auf Freitag gefahren wurde, ähnelte der ersten. Viele Sonderprüfungen — im ganzen waren es 8 — waren aus der ersten Etappe bekannt, nur daß sie jetzt in entgegengesetzter Richtung gefahren wurden. Keine Mannschaft ging strafpunktfrei in die letzte Nacht. Andersson/Davenport hatten sich auf einer Sonderprüfung gleich 62 Strafpunkte eingehandelt, als ihr Wagen

so unglücklich aus einer Kurve rutschte, daß er mit dem Unterschutz, der Motor und Getriebe abgedeckt, aufsaß und beide Vorderräder (Antriebsräder) in der Luft hingen. Damit waren sie vor Beginn der Schlußetappe auf dem 4. Platz im Gesamtklassement. Vor ihnen lagen Kallström/Haggbom Platz 3, Barbasio/Merlano Platz 2 und Moss-Carlsson/Nyström auf dem ersten Platz.

Die Fahrzeuge, die unmittelbar nach der Ankunft am Ende der ersten Etappe in den Parc Fermé gestellt werden mußten, durften 30 Minuten vor dem Start wieder dort herausgeholt werden. In dieser Zeit wurde an vielen Fahrzeugen fieberhaft gearbeitet. Fiat hat einen seiner Größe entsprechenden Service angeboten, der jetzt eifrig bemüht war, möglichst viele Wagen, die sich gerade noch über die lange Etappe gerettet hatten, soweit wieder herzurichten, daß sie auch diese Nacht noch überstehen würden. Manche Hoffnung auf ein Fortsetzen der Fahrt wurde hier endgültig begraben. Nur noch 32 Wagen gingen erneut auf die Strecke. An der Reihenfolge auf den vorderen Plätzen änderte sich kaum etwas. Die Werks-Lancias machten das Rennen. Den Schweden Kallström/Haggbom konnten die Italiener Barbasio/Merlano noch überholen. Glückliche Sieger waren die beiden einzigen Damen Pat Moss-Carlsson/Elisabeth Nyström.

Am Ende dieser Veranstaltung erhebt sich die Frage, ob die Rallye Sestriere in dieser Form wieder zu ihrem alten Ruhm gelangen kann. Wir haben uns mit John Davenport, Elisabeth Nyström und anderen darüber unterhalten. Alle

waren der Ansicht, daß die Strecke und besonders die Sonderprüfungen auf unbefestigten Wegen genügend Schwierigkeiten bieten. Und das obwohl es in diesem Jahr sonnig und trocken war. Bei Schnee und Regen wird es noch viel härter.

Ein Problem stellen Streckenführung und Straßenkarten dar. Nach der in der Ausschreibung genannten Karte war es unmöglich, die richtige Strecke zu finden. Die meisten Teams hatten trainiert, wobei es mindestens genauso sehr auf das Kennenlernen der Sonderprüfstrecken ankam, wie auf die Erforschung der eigentlichen Fahrstrecke. „Man muß hinfahren und fragen“, erklärte mir ein italienischer Teilnehmer. Fragt sich nur, welche Sprache ein Schwede mit Piemonteser Bergbauern reden soll. Um auch Ausländern ohne Zeit und Geld zum Training reelle Chancen einzuräumen, sollte der Veranstalter die Fahrt nach Karten zusammenstellen, auf denen auch jeder im Streckenplan angegebene Ort eingezeichnet ist. Dann würde die Rallye Sestriere sicher wieder ein Erfolg.

Behse

Ergebnisse:

Gesamtklassement

1. Moss/Nyström	Lancia Fulvia HF	26,5 Pkte.
2. Kallström/Haggbom	Lancia Fulvia HF	27,0 Pkte.
3. Barbasio/Merlano	Lancia Fulvia HF	45,5 Pkte.
4. Andersson/Davenport	Lancia Fulvia HF	71,5 Pkte.
5. Cavallari/Salvay	Lancia Fulvia HFR	89,5 Pkte.
6. Santacroce/Poggi	Renault Gordini	174,0 Pkte.

Die Galerie der Lancia-Werkwagen zur technischen Abnahme aufgereiht. Die Wagen gleichen sich auch in der Inneneinrichtung und Ausrüstung fast völlig.



Sehr imposant und wie sich unterwegs zeigen sollte auch gut organisiert der Fiat-Service, der eine Legion von Privat-Fahrern zu betreuen hatte.

Zum Thema Werbung im Motorsport. Auf diesem Fiat 124 S wäre noch etwas Platz.