

SPORT AUTO

Nr. 9/September 1993 DM 6,-

E 3883

Österreich öS 42,-, Schweiz sfr 6.50, Niederlande hfl 7.25, Dänemark dkr 33,-, Italien Lit 82,-
Spanien Ptas 625,-, Finnland fmk 31.00, Schweden skr 39,-, Frankreich FF 26,-, Griechenland
DR 1100,-. Printed in Germany

Die Super-Porsche:

■ Exklusiv-Interview mit Alain Prost
■ 27 Seiten Formel 1-Journal in Farbe
■ Die spektakulärsten Rallye-Autos aus drei Jahrzehnten in Action



Ruf BTR und Le Mans-
Werks-Porsche

Super Leserwahl!

Wählen Sie aus über 150 Modellen die sportlichsten Autos '93

Gewinnen Sie einen Alfa 155 Q4 im DTM-Look



- 325i
- 318is



BMW-Tuning zum KampfpPreis



Zwischen einem Rallyefahrer und seinem Copiloten gibt es normalerweise eine klare und unmißverständliche Aufgabenverteilung. Der Fahrer lenkt, und der Beifahrer denkt, das heißt, der Co ist für alles zuständig, was nicht unmittelbar mit Gasgeben, Bremsen und Lenken zu tun hat. Um Streit mit seinem Fahrer zu vermeiden, sollte er selbstverständlich dazu in der Lage sein, auch bei äußerst verschärfter Gangart fehlerfrei und ohne Stottern aus dem Gebetbuch vorzulesen. Etwaiger Schluckauf bei großen Sprüngen, wenn der Magen im Eiltempo in Richtung Speiseröhre flutscht, wird von keinem Rallyefahrer der Welt als hinreichende Entschuldigung für einen Versprecher oder gar für beharrliches Schweigen akzeptiert.

Der sport auto-Mann, den Weltklasse-Fahrer Armin Schwarz für einige Sonderprüfungen der Historischen Hunsrück-Rallye auf den Beifahrersitz seines Gruppe B-Lancia Rally 037 einlud, genügte den oben aufgelisteten Anforderungen nicht in allen Punkten. Ich kann zwar bescheidene Erfahrung als Fahrer bei Wüsten-Rallyes und bei Langstreckenrennen auf seriennahen Tourenwagen vorweisen. Auf dem heißen Sitz eines Rallyeautos bin ich jedoch noch nie wettbewerbsmäßig mitgereist. „Eine große Hilfe werde ich dir sicherlich nicht sein. Ich bin nur als Sandsack zu gebrauchen“, gestand ich meinem Fahrer. Der zeigte sich kulant: „Das ist mir wurscht. Dann fahr' ich halt ohne Ansage. Es wäre aber ganz nett, wenn du mir wenigstens auf den Verbindungsetappen sagen könntest, wo es hingehet.“ Ich versprach, mein Bestes zu geben. Allzu arg würde es wohl nicht werden, dachte ich. Schließlich starteten wir ja nicht bei einem WM-Lauf, sondern wir führen lediglich bei einer harmlosen Demonstrationsfahrt im Rahmen der Hunsrück-Rallye mit. Da hatte ich den Ehrgeiz des Armin Schwarz aber gründlich unterschätzt.

Natürlich ist die von unserem hochgeschätzten Rallyefotografen Reinhard Klein organisierte Hunsrück Historic Rallye, die in diesem Jahr ihre zweite Auflage erlebte, keine bierernste Veranstaltung. Man erkennt dies schon daran, daß der Fahrer eines Opel Manta 400 autogrammjagenden Kindern den launigen Namenszug „Manni 400“ ins Schulheft kritzelte.

Bei der Historischen Hunsrück-Rallye gelten keine kleinlichen Zulassungsbeschränkungen. Ohne Rücksicht auf das Baujahr dürfen alle ehemaligen Rallyeaautos mitmischen, die in den letzten Jahrzehnten irgendwo auf den Sonderprüfungen der Welt Staub aufgewirbelt hatten. Dank dieser großzügigen Regelung fand sich ein attraktives, rund 30 Autos umfassendes Feld zusammen. Eine Stunde, bevor das Feld der Deutschen Meisterschaft startete, gingen die automobilen Kostbar-



Armin Schwarz und der schnellste Sandsack der Welt (links im Bild): Trotz Ballast auf dem Beifahrersitz zeigte der Lancia Rally beim Sprunglauf sehr ansprechende Leistungen



Historische Hunsrück-Rallye: Schwarz, Waldegaard und 30 wunderschöne alte Rallyeautos

Wilde Sorte

Wie fühlt man sich als schnellster Sandsack der Welt? sport auto ging dieser Frage auf den Grund. Wir entsandten einen als Copiloten völlig unerfahrenen jungen Mann als Beifahrer im Gruppe B-Lancia Rally 037



Der Lancia Rally 037 von 1983 war der letzte Hecktriebler, der den immer stärker auftrumpfenden Allradlern Paroli bieten konnte. Dennoch: Die Traktion auf schlüpfigem Geläuf läßt deutlich zu wünschen übrig, was aber zu prächtigen Driftwinkeln führt

keiten aus der Frühzeit des Rallyesports auf die Piste. Etwa ein wundervoller Porsche 911 von 1965 oder der berühmte Rennkeil Lancia Stratos von 1975, von dem gleich drei Exemplare, davon eines in authentischer Alitalia-Lackierung, aufkreuzten. Die Highlights waren aber zweifellos die wilden Gruppe B-Autos (nach Ansicht des Verfassers die einzigen Autos, auf die der von unserem Chefredakteur abgrundtief gehaßte Ausdruck „Boliden“ wirklich paßt).

Das Rudel der Boliden also umfaßte zwei Opel Manta 400, zwei Mittelmotor-Renault 5 Turbo, einen Porsche 911 RS/SC, einen MG Metro 6R4, zwei „lange“ Audi quattro A2, einen Lancia Rally 037 sowie, als besonderes Schmankerl, einen Ford RS 200 in der mehr als 700 PS starken Evolutionsausführung, die allerdings in der WM seinerzeit wegen des Verbots der Gruppe B am Ende des Jahres 1986 nicht mehr zum Einsatz kam. Diese wilde Truppe sorgte für glänzende Augen beim stauenden Publikum sowie, dank karg bemessener Schalldämpfer, für überaus gefällige Beschallung. Ergänzt wurde diese Mischung durch Autos, die zwar nicht mit einer glorreichen Vergangenheit auf den Sonderprüfungen aufwarten können, die aber durch Originalität gefielen, zum Beispiel ein 100 PS starker Käfer, ein NSU TT oder ein stylistisch äußerst gewöhnungsbedürftiger Daimler 250 SP V8 Fiberglas von 1964.

Während manche der Rallye-Oldtimer-Freaks ausgesprochen behutsam zu Werke gingen, knechteten andere ihre automobilen Pretiosen so, als gäbe es kein Morgen. Der Schweizer Kuno Schaer zum Beispiel bezeichnet sich bescheiden als „Plauschfahrer ohne Rennambitionen“. Mit seinem Opel Manta 400 zeigte er jedoch wahrhaft begeisternde Höchstleistungen im Sprunglauf. Er schoß mit dem perfekt restaurierten und dementsprechend häufig gewaschenen Ex-Frequelein-Manta derart respektlos über die berühmte Sprungkuppe von Baumholder, daß Augenzeugen blaß wurden und später ergriffen von einem rekordverdächtigen Satz berichteten: Mindestens einen Meter hoch und 40 Meter weit, und dies alles bei Tempo 180.

Nicht immer harmonierten jedoch das Leistungspotential und das teilweise recht heikle Eigenlenkverhalten der Rallye-Oldies mit den Fahrkünsten der Besitzer zu 100 Prozent. Claude Vagnoux zum Beispiel stürzte sich mit seiner Gattin auf einem 81er Werks-Toyota Celica in die Sonderprüfungen. Er hatte aber stets arge Mühe beim Bändigen der Heckpartie. Das offenbar ziemlich plötzlich einsetzende Übersteuern führte dazu, daß sich das Publikum immer dann besonders prächtig amüsierte, wenn Vagnoux nahte. Die sport auto-Fotografin berichtete, daß der wackere Franzose an drei der vier von ihr

Historische Hunsrück-Rallye

besuchten Stellen eine anmutige Pirouette auf die Bahn legte. Dies läßt auf eine nicht unerhebliche Dunkelziffer in puncto Dreher schließen.

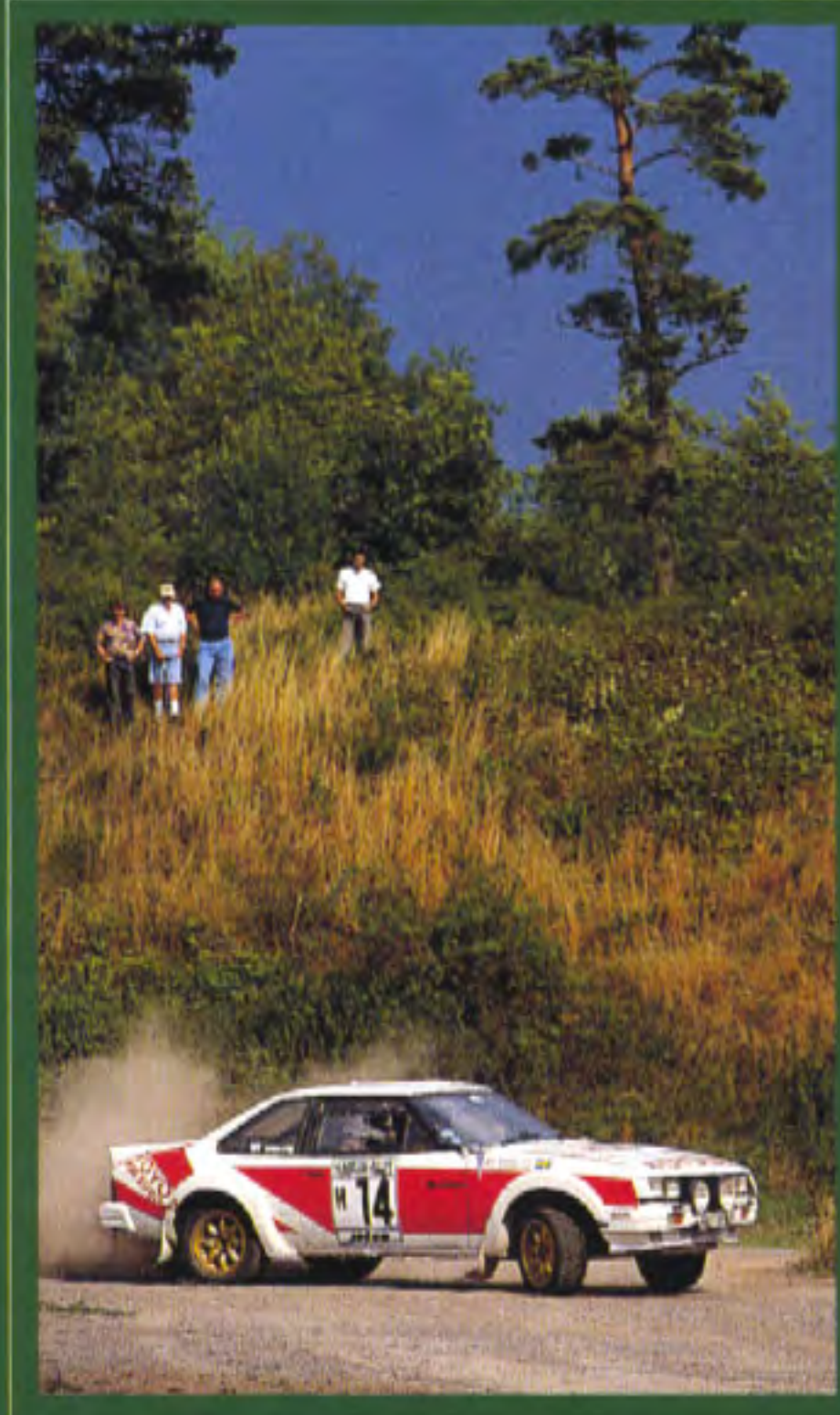
Jener Mann, der mit dem Vagnoux-Toyota vor zwölf Jahren bei der Portugal-Rallye Dritter wurde, mühte sich auf den ersten Prüfungen redlich in einem Renault 12 Gordini mit 140 PS leistendem 1600er-Motor. Björn Waldegaard, der Rallyeweltmeister von 1979, ist inzwischen 49 Jahre alt. Am Volant eines Rallyeautos säßt er aber immer noch genauso wild wie in alten Zeiten. „Ich bin zwar seit Jahrzehnten keinen Fronttriebler mehr gefahren“, berichtete der Schwede, nachdem er aus dem vergleichsweise schwachbrüstigen R 12 ausgestiegen war. „Aber es geht eigentlich ganz einfach. Man muß nur so lange einlenken, bis man einen Knoten in den Armen hat.“

Zu seinem größten Bedauern besitzt Waldegaard keinen eigenen Rallye-Oldtimer. „Leider hab' ich nie ein Auto von meinen Arbeitgebern geschenkt bekommen. Wahrscheinlich stand ich bei den falschen Firmen unter Vertrag.“ (Anm. d. Red.: Unter anderem fuhr Waldegaard für Porsche, Mercedes, Toyota, Citroën und Lancia.)

Der Schwede tröstete sich bei der Hunsrück Historic Rallye damit, daß er diverser Leih-Rallyegerät ordentlich zur Brust nahm, mit den tapferen Besitzern auf dem Beifahrersitz. Als Waldegaard für die 25 Kilometer lange Sonderprüfung „Kleine Panzerplatte“ von Reinhard Klein das Lenkrad des 300 PS starken Gruppe B-Metro 6R4 überlassen bekam, merkte ein sachkundiger Besucher sensationslüstern an: „Jetzt lernt der Metro richtig das Laufen.“ Am Start lächelte der stolze Metro-Besitzer Klein noch froh in die Kamera. Knapp 15 Minuten später fiel ihm aber das Herz in die Hosentasche: Kurz vor dem Ziel erlahmten plötzlich die Bremsen des britischen Spoilertiers. Ausgerechnet in einer Bergabpassage, die von kühnen Fahrern wie Waldegaard im voll ausgebreiteten fünften Gang genommen wird. Der Exweltmeister blieb auch bei dieser Horrorvision eines jeden Autofahrers kalt wie die Schnauze eines kerngesunden Dackels, pumpte geschwind das Bremspedal hoch, und siehe da: Der Metro ließ sich doch noch dazu bringen, ordentlich Anker zu werfen.

Ein erinnerungswürdiges Erlebnis war für Waldegaard auch der Ritt in dem mehr als 700 PS starken Evolutions-Ford RS 200. „Der Ford ist das stärkste Auto, das ich je gefahren bin. Da bekommt man bei jedem Beschleunigen einen langen Hals. Dabei ist es ganz egal, welcher Gang gerade drin ist.“

Man sieht also: Mit einem gemütlichen Autokorso hatte die Hunsrück-Historic in etwa soviel gemeinsam wie gesittetes



Waldegaard warf den Mittel-motor-Renault 5 Turbo von 1981 meisterlich um die Ecken. Dutzendweise Dreher produzierte hingegen die französische Crew im Original-Waldegaard-Gruppe 4-Toyota Celica aus dem gleichen Jahr

Exweltmeister Waldegaard zieht die Gurte im Metro 6R4 stramm, der beifahrende Besitzer, Rallye-Fotograf Reinhard Klein, lächelt noch froh in die Kamera



Historische Hunsrück-Rallye

Dressurreiten mit einem Wildwest-Rodeo. Brennenden Ehrgeiz legte vor allem Armin Schwarz an den Tag, was vielleicht auch damit zusammenhängen mag, daß der Franke bei Mitsubishi im neuen Lancer heuer nur fünf WM-Starts absolviert und sich nicht ganz ausgelastet fühlt.

Bei dem Rallyegerät, mit dem Armin Schwarz sich und seine Beifahrer durchs Unterholz des Hunsrück-Mittelgebirges katapultierte, handelte es sich um einen Lancia Rally 037. In der Rallye-Historie nimmt dieses Auto einen ganz besonderen Platz ein: Es war der letzte Hecktriebler, der den immer stärker auftrumpfenden Allradlern eine große Niederlage beibrachte. Dank drei Siegen von Walter Röhrl (Monte Carlo, Akropolis und Neuseeland) sowie zwei Erfolgen von Markku Alén (Korsika und San Remo) im Rally 037 wurde Lancia 1983 mit zwei Punkten Vorsprung vor Audi Marken-Weltmeister. Bei der Rallye Monte Carlo mußte Lancia damals Lieblingssieger Audi eine besonders herbe Schlappe einstecken: Röhrl im Rally 037 distanzierte den besten Audi, der immerhin auf Rang drei ins Ziel kam, um sagenhafte elf Minuten.

Vor genau zehn Jahren also war der Lancia mit dem 340 PS starken Zweiliter-Kompressormotor das heißeste Eisen in der WM. Zudem ist der gerade 1,24 Meter hohe Rally 037 ein bildschönes Auto, es hat nur einen Fehler: Für Menschen mit Übergröße ist das Cockpit kraß unterdimensioniert. Um den langen Walter Röhrl wenigstens halbwegs bequem unterbringen zu können, versahen die Lancia-Techniker damals das Dach mit einer konkaven Ausbuchtung.

Obwohl jener 037, den Armin Schwarz vor drei Jahren als Neuwagen aus Lancia-Werksbeständen kaufte, mit jenem nützlichen Accessoire ausgestattet war, konnte ich meine 1,92 Meter nur unter merkwürdigen Verrenkungen auf dem Beifahrersitz verstauen. „Nein“, bedauerte Armin mit einem belustigten Seitenblick, „den Sitz kann man nicht weiter nach hinten verstellen.“ Dann ging Schwarz dazu über, die nicht gerade gutmütigen Fahreigenschaften seines geliebten Lancia zu charakterisieren: „Der 037 ist ein linkes Auto. Eigentlich das linkeste Auto, das ich je gefahren bin. Der Geradeauslauf ist unter aller Kanone.“ Ich litt mannhaft im stillen (wegen der Sitzposition), zog die federleichte Kevlartür zu und tröstete mich damit, daß wenigstens mein nicht ganz so lang geratener Fahrer kommod Platz fand.

Wenn man weiß, mit welcher Vehemenz sich ein moderner Allradler aus den Startlöchern katapultiert, dann ist der Start mit einem Hecktriebler eher enttäuschend, auch wenn den 340 PS des Lancia lediglich 980 Kilo Leergewicht gegenüberstehen. Beeindruckend im 037 ist auf

Schwarz bei der Arbeit: Der Mitsubishi-Werksfahrer zeigte auch am Steuer seines Rally-Oldies vollen Einsatz



Lancer-General: Franz Fölling hält seinem Mitsubishi Lancer Turbo seit zwölf Jahren die Treue



Kurioses Styling: der 62er Daimler 250 SP V8 des Italieners Popi Ludovici



Beetle-Mania: Vater und Sohn Ernst aus Coburg zeigten, daß auch ein Käfer Talent zum Driften hat

So fährt einer, der sich als „Plauschfahrer“ einschätzt: der Schweizer Kuno Schaer im Opel Manta 400 beim Baumholder-Sprung



Echt Keil: Mitte der siebziger Jahre waren die Lancia Stratos fast unschlagbar



Rasender Schuhkarton: Der Austin Rover MG Metro 6R4 von 1985 hat sechs Zylinder und noch viel mehr Spoiler



Der Wildeste der Wilden: In der Evolutionsausführung leistete der Gruppe B-Ford RS 200 mehr als 700 PS

den ersten Metern zunächst weniger der Vortrieb als vielmehr die Begleitmusik. Das Kreischen des Kompressors wird untermal von einem satten Auspuffen des Vierzylinders, der nur eine Handbreit hinter den Passagieren wohnt. Ist der 037 aber erst mal in Schwung, kann man über einen Mangel an Beschleunigung nicht klagen. Zeitgenössische Messungen ergaben, daß dem 037 eine Strecke von 350 Metern genügte, um aus dem Stillgestanden auf 165 km/h zu sprinten. Der Kompressor setzt die Brennräume ohne das geringste Zögern mit 0,85 bar unter Druck. Es scheint keine Rolle zu spielen, ob der Drehzahlmesser 2000 oder 8000 Umdrehungen anzeigt.

Einem Weltklassefahrer wie Armin Schwarz aus einer Entfernung von 30 Zentimetern bei der Arbeit zuschauen zu können, gehört sicherlich zu den erhabensten Erfahrungen, die ein Motorfreak machen kann. Da ich ja von der verantwortungsvollen Aufgabe des Gebetbuchlesens entbunden war, konnte ich mich voll auf das Zuschauen konzentrieren.

Ich fühlte mich in meiner Rolle als schnellster Sandsack der Welt ausgesprochen wohl. Armin Schwarz war schließlich nicht gerade zum Trödeln in den Hunsrück gekommen. Er zauberte Driftwinkel auf den Asphalt, die im Zeitalter der Allradler schon fast vergessen schienen. Die Zuschauer quitierten seine Fahrkunst mit wahren Begeisterungstürmen, was Armins Freude am Fahren offenbar noch steigerte und ihn dazu anspornte, den Kopf noch etwas näher in Richtung Lenkrad vorzubeugen, in der nächsten Ecke noch ein paar Winkelgrad draufzulegen, beim Baumholder-Sprung absolut voll über den Bakken zu gehen und einen 40 Meter langen Abstecher in die zivile Luftfahrt zu unternehmen.

Leider wurden durch den eiligen Ritt über die 25 Kilometer auf Baumholder die hinteren Intermediate-Reifen bis auf ihre Grundfeste abgewetzt. Der Stahlgürtel blitzte vorwiegend aus dem Gummi der Pirelli. Gleichartiger Ersatz war nicht greifbar, und so startete das Duo Schwarz/sport auto-Sandsack auf der nächsten Prüfung, die zu 95 Prozent über feuchten Asphalt führte, notgedrungen mit einer sehr eigenwilligen Mischbereifung: vorne profilierte Slicks, hinten schmale Schotterreifen im Bierdeckelformat.

Das Ergebnis: Schwarz war auf den zwölf Kilometern gerade mal acht Sekunden langsamer als Erwin Weber im modernen Gruppe A-Mitsubishi Galant, der überlegene Gesamtsieger der „richtigen“ Rallye. Im Gegensatz zu Schwarz warf sich Weber aber nach Ansage seines Beifahrers durch den Wald. An der Stoppkontrolle fragte Schwarz nach seiner Zeit. Dann lehnte er sich zurück und lächelte zufrieden – ebenso wie der Sandsack auf seinem Beifahrersitz. *Claus Mühlberger*