

Das Ding

OLYMPIA RALLYE

13. / 19. 8. / Deutschland

Björn Cederberg sagt in der dritten Nacht dieser Rallye, irgendwo im Spessart in wildem Schotter zu seinem Fahrer Ove Eriksson auf schwedisch: „Kuppe voll!“, und das kostet mich beinahe einen Kasten Bier. Nach 16 Metern Freiflug setzte ihr Ascona wieder auf und in das gewohnte Landekrachen mischt sich ein fremdes Kreischgeräusch. Dampfchwaden dringen ins Wageninnere. „Verdammt der Kühler!“ Ove schleppt das Auto ins Ziel und Björn schreibt einen Zettel für Teamchef Ragnar Eklund. Es ist aus. Der Kühler wurde beim Aufschlag aus der unteren Gummihalterung gerissen und vom Ventilator zerhäckselt. Die Ersatzkühler liegen in Schweinfurt. Nur ein Hubschrauber kann sie noch in der Zeit einfliegen, aber es gibt keine Hubschrauber in Schweinfurt.

Anders Kulläng, Starfahrer im schwedischen Team, kommt etwas später durch und übernimmt den Zettel mit der Hiobsbotschaft für Ragnar Eklund. Bevor ihn dieser dann weiterfahren läßt, haben sich die Mechaniker schon unter das Auto fallen lassen und verstärken bei seinem Wagen die Halterung. Das gleiche geschieht am Ascona der Amazonen des Teams, Sylvia Österberg / Ingalill Erdenring. Deswegen wird keiner mehr ausfallen.

Ove Erikssons Ausfall – er liegt zu diesem Zeitpunkt auf Platz 6 im Gesamtklassement dieser größten motorsportlichen Veranstaltung, die je in Deutschland durchgeführt wurde – hätte mich deswegen beinahe einen Kasten Bier gekostet, weil ich in Kiel – am Startplatz dieser Super-Rallye – mit irgendjemand wetten wollte, daß alle 3 Wagen der Schweden in München ankommen würden. Aber niemand wollte dagegen setzen. Kaum jemand hatte so perfekt vorbereitete Wagen je gesehen. Technikkommissär Erwin Orthmüller, nebst Kollegen, standen, ganz verträumt vor den 3 Autos bei der Abnahme, und als ich ihnen danach in die Augen sah, wußte ich, daß es keinen Wettpartner unter ihnen geben würde.

Auch Maas von der ONS fiel dafür aus. Er ließ sich die Hauben noch einmal öffnen und guckte alles an, wie ein Kind seine erste elektrische Eisenbahn am Bescherabend. Die Schweden waren darüber fast verwundert und spürten vielleicht erst da richtig, daß sie sich in einem Rallyeentwicklungsland befanden. „Wenn das so ist“, dachten sie sich, „wird es viele Ausfälle geben“. Es gab aber weniger als man erwartete. Von den 307 in Kiel startenden Teams kamen 142 in München an.

Es war eine Veranstaltung der Superlative. Die Rallyedistanz betrug rund 3500 Kilometer und jede 800 m hätte man einen Helfer hinstellen können, wenn man die eingesetzten 4000 so hätte verteilen wollen. Vor allem Hans Schwägerl baute in 2 Jahren diese Rallye auf und verbrannte auf rund 45 000 Kilometern Sprit. Die Rallyestrecke verband die beiden Olympia-Orte Kiel und München und führte durch 900 Städte und Ortschaften. 62 Sonderprüfungen mit einer Länge von insgesamt rund 600 km waren eingeplant und 160 Motorsportclubs halfen bei der Abwicklung. Das alles dauerte dann rund eine Woche – vom 13. bis 18. August und nannte sich „Olympia-Rallye“. Ein unwiederholbarer Mammutknüller. Nicht zuletzt deshalb war ein Sieg bei dieser Rallye so begehrt, denn dessen Wert multiplizierte sich durch die Einmaligkeit.

Die europäische Rallyeelite war am Start kaum vertreten, nur Werksteams von Ford, Alpine und Polski-Fiat. Prognosen für einen Sieg wollte dennoch niemand geben. Zu viele Imponderabilien gehören zu einer Rallye. Bei 3500 Kilometern würde es sich offenbaren, ob irgendwo, irgendwann, irgendjemand bei der Herstellung und Vorbereitung der Wagen gepfuscht hatte. Gleichzeitig aber auch die Unabwägbarkeit, ob man gerade den einzigen Stein, den einzigen Ölfleck oder sonst irgendetwas Ungewissenes, was einem gefährlich werden könnte, erwischen würde. Auch nur eine sekundenkurze Unaufmerksamkeit in den langen Stunden und den vielleicht 30 000 oder 50 000 Kurven konnte das vorzeitige „out“ bedeuten. Wer wußte so etwas schon? Bei einer Rallye ist jeder Kilometer ein Abenteuer –

und 3500 ergeben dann schon so etwas wie eine Abenteuerorgie. Aber das macht erst die Faszination des Rallyesports. „Es ist überhaupt das Größte“, sagt der englische Motorsportjournalist Geraint Phillips, „Rundstreckenrennen dagegen erinnern mich irgendwie an Ping-Pong: die einzige Aktivität des Zuschauers beschränkt sich auch hier nur auf das Drehen des Kopfes“.

Diese Rallye war wie die meisten Rallyes eine Zeit für Geschichten und Legenden. Oves Sprung war am vierten Tag schon auf 45 Meter angewachsen. Hier ist nichts von der Sterilität von Rundstreckenrennen und der trockenen Ereignislosigkeit von nur technischen Defekten. Jeder Meter, jede Minute etwas Neues. Nicht nur für die Fahrer – auch für die Menschen. Hier ist tatsächlich eine Möglichkeit der Abwechslung und vielleicht sogar der Attraktion – im positiven Sinne. Die Begeisterung und Herzlichkeit der Leute an der Strecke war rührend. Die Beifahrerin von Kurt Klein (ein Berliner Team) wird ganz sentimental, wenn sie davon spricht, daß in einem Ort die Leute um 4 Uhr nachts mit Fackeln standen, um den Fahrern zu gratulieren. Es gibt viel Schönes zu sagen und dennoch kann man es nicht rekonstruieren, es ist ein persönliches Erlebnis. Und den Fahrern dieser Rallye wird es schwerfallen jemanden in die Augen zu sehen, wenn der Argumente gegen Ral-

lies vorzubringen versucht, ohne ihn auslachen zu müssen.

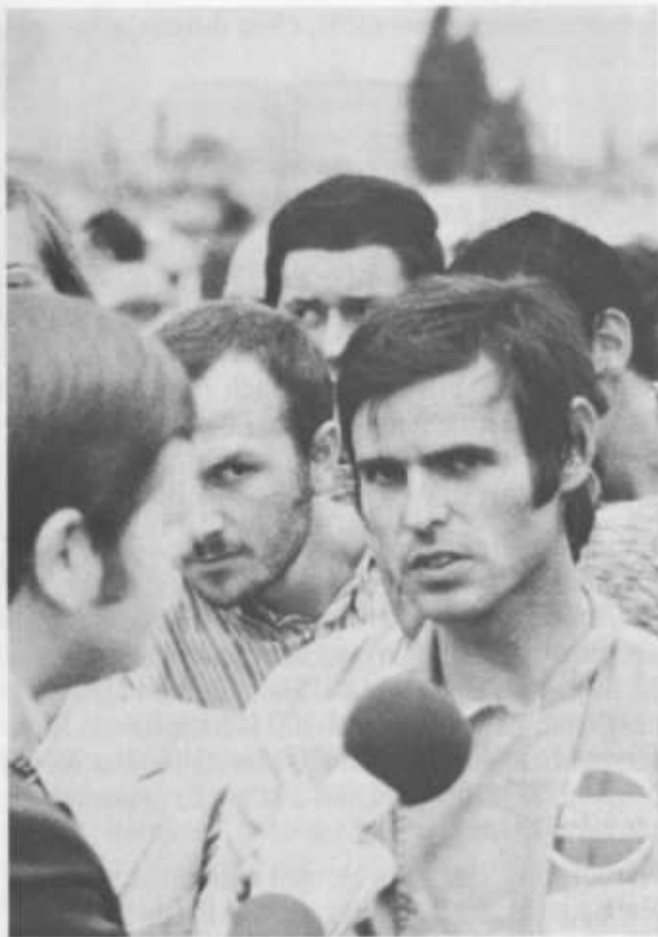
Es bleiben auch die kleinen Ereignisse und Begebenheiten. Da war die Sonderprüfung Kalmit. Asphalt, leichter Regen. Eberhard Kromm aus Altenstadt auf seinem Escort war auf der Piste und spürte plötzlich, daß er einen Plattfuß haben mußte. Entgegen dem alten Rallyespruch, „Wenn wechseln, dann gleich oder garnicht“, versuchte er so bis ins Ziel zu kommen. Nachdem er sich aber kaum noch auf der Straße halten konnte, blieb er dann doch zum Wechseln stehen. Der Co sprang mit heraus. Eberhard rief von hinten: „Hier ist's!“ – da sagte der Co von vorn: „Nein, hier ist's!“. Es waren gleich 2 Platten.

Da sie nur ein Ersatzrad dabei hatten, wechselten sie nur eines und schleppten sich weiter. An der nächsten Ecke standen Zuschauer. Eberhard hielt an, ging nach draußen und bat Escort-Fahrer um Kollegialität. Einer war da. Sie feilschten etwas, aber dann payte Eberhard 100 Märker für ein Rad, schraubte es auf und kam 16 Minuten später als vorgesehen, alles inclusive, am Ziel an. Er gewann später seine Klasse.

Nürburgring. Der erste Morgen nach einer harten Rallyenacht. Es regnet leicht, Nebel. Die Sicht ist miserabel, stellenweise unter 100 Meter. Die Beifah-



Im motorsportunfreundlichen Deutschland ein seltenes Ereignis: Die Bevölkerung nimmt Anteil. Die Olympia-Rallye hatte es möglich gemacht (hier Friedenfels bei Mark tredwitz).



Achim Warmbold bei einem Fernsehinterview.

rer schreiben sich von denen, die immer auf alles vorbereitet sind, Gebetbücher ab. 3 Runden auf Ansage. Die Blindflieger werden im Vorteil sein. „Start, 800 Meter voll, mittlere Links in scharfe Rechts!“ Die Aufschriebe nützen nichts. Die Südkehre bekommt die Bedeutung: „Aus Wiese links zurück in Rechts voll!“ Es wird die Prüfung der Unbekannten. Hans von Langen auf einem Gruppe 1-Commodore GS/E fährt Bestzeit.

Aber begonnen hat die Rallye eigentlich mit Achim Warmbold. Er sorgt vom Start an für Leben in der Bude. Er weiß, daß diese Rallye nur zu gewinnen ist, wenn die Alpines ausfallen. Von alleine tun sie das nicht mehr. Ihre eindrucksvollen Erfolge bei großen Schotterrallyes, der Akropolis, der Rallye Marokko, hat gezeigt, daß sie halten, daß sie nicht mehr zerbrechen. Die Wagen sind unten völlig dicht gemacht und flutschen wie ein Schlitten über den ärgsten Schotter. Die einzige Chance ist, sie zu hetzen, hart und erbarmungslos, wo immer es geht. Der Oberhetzer, Hannu Mikkola, ist leider schon ganz früh ausgefallen. Auf der ersten Schotterprüfung die es gab – der SP „Teufelsküche“. Ein Name, der für das Ford-Team Inhalt bekam. Bei Hannu Mikkola brach eine Halbachse und in der gleichen Prüfung überschlug sich Dieter Glemser. Achim muß die Ar-



Achim Warmbold, ein Talent am Volant eines Rallyeaautos.



Achim Warmbold/J. Dörfner auf der Sonderprüfung Nürburgring.

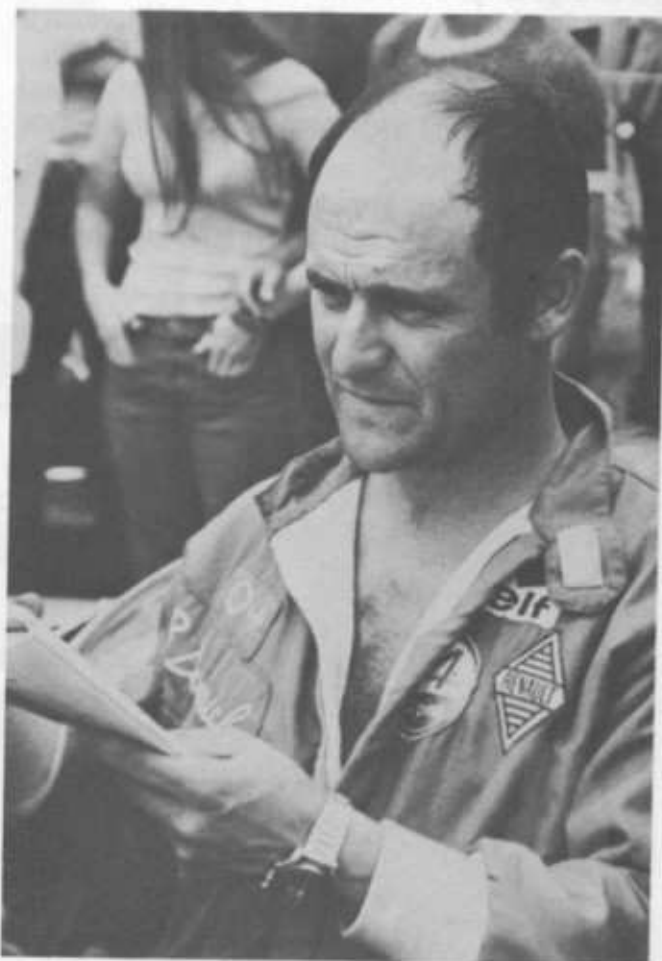
beit nun alleine machen. Prüfung für Prüfung fährt er Bestzeit.

Auch auf seinen Teamgefährten Rauno Aaltonen kann er sich nicht verlassen. Rauno muß in der SP Bilstein gezeitet den Verteiler an seinem CSI wechseln, er fällt hoffnungslos zurück. Helle Bein wollte ihn daraufhin sogar aus dem Bewerb nehmen, weil Rauno nun als 240. hätte in Rüsselsheim starten sollen. Neben der Gefahr, einen solch schnellen Mann bei den schwachen Wagen hinten mitfahren zu lassen, kam, daß Rauno nunmehr nicht mehr in den Serviceplan passte. Er wäre rund 4 Stunden nach den übrigen BMW-Fahrern durchgekommen. Rauno durfte aber dann in Rüsselsheim doch als 51. starten und blieb noch so lange im Bewerb, bis sein Mobil endgültig den Geist aufgab.

Achim brilliert wo immer er auftritt. Er ist der beste Mann in diesem Feld, und wenn er kommt applaudieren die Zuschauer. Seine Fahrweise ist meisterhaft. Er demonstriert die hohe Schule des Rallyefahrens und denen, die ihm zusehen, offenbart sich die Faszination dieses Sports. Der Neu-Münchner hat das Zeug, diesen Sport bei uns populär zu machen, er reißt die Deutschen von den Hockern. Noch bevor es richtig ernst wird, führt er diese Rallye an. Dabei ist er eigentlich auf den zweiten Abschnitt programmiert: „Bis jetzt war es noch ganz leicht, ich bin erst im Schotter richtig schnell“, lächelte er in die Fernsehkameras.

Eine Sensation scheint sich anzubahnen. Ein Deutscher kann erstmals seit Jahrhunderten wieder eine große Rallye gewinnen. Familienväter greifen zu ihrer Tageszeitung, um nachzuschauen, was das eigentlich ist: eine Rallye. Aber die große Chance für diesen Sport in diesem Lande geht vorbei.

Wie den Ford-Leuten, war auch BMW das Glück nicht zugetan. Achim rutscht in der SP Waldleiningen nach dem Anbremsen, „Sofort haben die Räder blockiert, da war es höllisch glatt“, in eine Wiese. Und gerade hier lag im Gras ein Baumstamm versteckt.



Bernard Darniche hat wieder einmal Pech.