



Der Sieger — Auch in Argentinien ging Toyota-Pilot Carlos Sainz als Erster durchs Ziel.

Sainz und Toyota holen den fünften Saisonsieg Fotofinish in Argentinien

In der Rallye-Weltmeisterschaft bleibt Carlos Sainz mit seinem Toyota Celica die Messlatte für die Konkurrenz. Mit seinem fünften Saisonsieg bewies der 32jährige Titelverteidiger aus Madrid in Argentinien erneut seine tolle Form, und er segelt nun mit einem komfortablen Vorsprung von 32 Punkten auf Kankkunen auf Kurs zu seinem zweiten WM-Titel. Die Lancia wehrten sich allerdings diesmal nach Kräften, lagen auch weite Teile in Führung, doch schliesslich musste sich Biasion um acht Sekunden geschlagen geben.

«Ich glaube, dieser erste Sieg in Argentinien, dem Land, das meine Sprache spricht, war ein wichtiger Schritt zur Titelverteidigung. Doch es war sehr schwer, gegen einen starken Massimo Biasion zu gewinnen», erklärte Dauersieger Sainz im Ziel von Cordoba unter dem Jubel von 40 000 begeisterten Zuschauern. «Die Entscheidung war bis zum Schluss offen. In diesem Jahr war ich der Glückliche» Vorjahres-

Mannschaft nach Südamerika. Toyota hielt mit Weltmeister Sainz, Mikael Ericsson und als Gastfahrer Mohamed Bin Sulayem, dem mehrmaligen arabischen Meister aus den Vereinigten Emiraten, dagegen. Wie gleichwertig die beiden Teams waren, zeigte der ganze Verlauf des Rallyes.

Auriol zu Beginn

Micky Biasion und Didier Auriol eröffneten mit der gemein-

stark das rechte Hinterrad und rollte auf drei Rädern noch fünfzehn Kilometer bis ins Ziel. Er stürzte auf den 27. Rang ab. Auf der SP 9 erfolgte dann mit einem Pleuelschaden das endgültige Aus für Stohl.

War Sainz schon aus dem Kreis der Siegeskandidaten ausgeschieden? Mitnichten — «El Matador» nahm die Herausforderung mit einer Grossoffensive an und jagte das führende Lancia-Trio, das auf der SP 9 ge-



Knapp geschlagen — Biasion wehrte sich mit seinem Lancia Integrale bis zum Schluss verbiss.



Schlussklassement

6. Lauf zur Markenwertung und 8. zur Fahrer-WM
Distanz: 30 Prüfungen — 594 km.

1. Sainz/Moya (E), Toyota Celica Turbo, 6 h 37'31";
2. Biasion/Sivia Lancia Delta Integrale 16V, 8" zu
3. Auriol/Occelli (F), Lancia Delta Integrale 16V, 1'05";
4. Kankkunen/Piironen (SF), Lancia Delta Integrale 16V, 1'11";
5. Recalde/Christie (RA), Lancia Integrale 16V, 11'59";
6. Ericsson/Tham (S), Toyota Celica 4WD Turbo, 12'42";
7. Bin Sulayem/Morgan (EIR), Toyota Celica 4WD Turbo, 30'00";
8. Trelles/Ivetich (ROU), Lancia Integrale 16V, 36'31";
9. De Mevius/Sauvage (B); Mazda 323 GTX, 57'48" (Sieger Gruppe N);
10. Sainz/Marangoni (SF/I), Lancia Integrale 16V, 58'53"; usw., 33 v. Konkurrenten im Ziel.

In Führung: SP 1 Biasion und Auriol; SP 3-16 Auriol; SP 17-19 Biasion; Sainz; SP 21 Biasion; SP 22-23 Sainz; SP 24 Sainz und Biasion; SP 25 Sainz.

Bestzeiten: Sainz und Auriol je 13 min 4; Kankkunen 1.

WM-Stand Marken: 1. Toyota 10; Lancia 108; 3. Ford 28; 4. Subaru 10; Mazda je 20; 6. Mitsubishi 14; 7. Nissan 10; 8. BMW 6; 9. Renault 4; 10. Honda 2.

...phase lösten sich Sainz und Biasion in der Führungsar-

...lag nicht an unserem Fahrer, es lag nicht am Fahrer, einfach daran, dass Sainz sich nicht zu schlagen anerkannte Biasion den Titelverteidigung noch nicht abgeschlossen. Wir bei den restlichen vier noch eine Chance, die nutzen werden. Die sechs Vorsprung von Toyota erklärte der neue Lancia-Teamchef Giorgio Pianta. Für Teams war der Trip nach Argentinien erfolgreich. Beide alle Fahrzeuge ins Rennen. Kein Ausfall, ein Novum dieser Saison, aber auch ein Zeichen der Ausgeglichenheit zwischen den Titelanwärtern, die in den nächsten Schlagsabtausch aufeinanderzutreffen.

Blick in der Startliste zeigte die aktuelle Situation der Rallye-WM wider. Nur die Hauptakteure Toyota und Lancia traten an, während die anderen WM-Teams kniffen, nur in der Offensive, Toyota in der Defensive, das waren die beiden. Lancia wollte mit allen Mitteln die Führung im Weltmeisterschaften-Championat an sich halten. Toyota baute auf eine erfolgreiche Verteidigung der Spitze. Nur drei Punkte trennten die beiden Erzrivalen vor den sechsten Marken-WM-Platz.

entsprechend war auch ein Aufgebot. Der zwölfwache Gewinner aus Turin entsetzt mit dem dreimaligen Argentinien-Sieger Massimo Biasion und dem WM-Zweiten Juha Kankkunen und als einheimischer Verstärkung Jorge Recalde (1988 auf Lancia) sowie Weltmeister Didier Auriol. Fina-Lancia die stärkste

...tionen. Als Vierter in der Zeitentabelle wurde Carlos Sainz hinter Juha Kankkunen mit sieben Sekunden Rückstand geführt. Auf der zweiten Prüfung übernahm Auriol vor Biasion und Sainz die Führung, die er bis zur 17. Prüfung behalten sollte. Auf der SP 4 wurde Sainz eingebremst. Ein Reifenschaden und ein Turboladerschaden beschernten ihm einen Zeitverlust von anderthalb Minuten und den Abfall auf den sechsten Rang.

Stand nach der ersten Etappe und nach sechs Prüfungen: Auriol an der Spitze, gefolgt von Biasion mit 14" Rückstand, Kankkunen (28"), Ericsson (55") und Carlos Sainz mit 1'53". Der Österreicher Rudi Stohl, im letzten Jahr Vierter, hatte mit seinem Audi 80 auf der SP 4 bereits sein grosses Negativ-Erlebnis. Vehement traf er einen Felsen, beschädigte sehr

...sieren lassen. Auf der elften Prüfung schluckte Sainz seinen Teamkollegen Mikael Ericsson und lag nun 1'15" hinter Auriol und 35 Sekunden hinter Biasion. Die Aufholjagd beeindruckte allerdings Auriol, der inzwischen den etwas nervösen Lancia voll im Griff hatte, herzlich wenig. Er baute bis in Ziel der zweiten Etappe seinen Vorsprung auf Biasion mit seiner sechsten Bestzeit auf 49 Sekunden aus, Sainz hielt mit 1'17" Rückstand den dritten Platz vor Ericsson (2'12" zurück), Kankkunen (2'23") sowie Jorge Recalde.

Hochspannung

Die dritte Etappe mit acht Prüfungen dürfte als die spannendste Phase in die argentinischen Rallye-Annalen eingehen. Auriol setzte die ersten beiden Bestmarken des dritten Tages,

dann wurde die SP 17 zum Stolperstein für das «enfant terrible», wie die argentinische Presse den französischen Draufgänger bezeichnete. Ein Schlauch am Turbolader löste sich, und Auriol schleppte sich mit «Mini-Power» ins Ziel. Folge: zwei Minuten Zeitverlust und Absturz von der Spitze auf den dritten Rang.

Nun lag Biasion vorne, gefolgt von Sainz mit drei Sekunden Rückstand. Nur zwei Prüfungen durfte sich Vorjahressieger Biasion über die Führungsarbeit freuen, die dann nach der SP 19 Sainz an sich riss. Doch Micky Biasion konterte auf der SP 21 geschickt und lag nun vier Sekunden vor Sainz, der dann auf der nächsten Prüfung Biasion fünf Sekunden ein-schenkte und erneut vorne lag. Was wiederum dem italieni-

...schen Doppelweltmeister nicht behagte. Seine nächste Offensive blieb jedoch ohne die erhoffte Wirkung.

Im Ziel der dritten Etappe lag nun Sainz mit dem Wimper-schlag von einer Sekunde vor Biasion und nur zehn Sekunden vor Auriol, der mit elf Bestmarken (Sainz: 10) wieder sehr direkten Anschluss an die Spitze gewonnen hatte. Auf Platz vier, ohne Chancen, mit eigener Kraft in den Spitzenkampf einzugreifen, Kankkunen mit 3'12" Rückstand. Weit abgeschlagen Mikael Ericsson nach einem Antriebs- und Differentialschaden mit 7'17" Rückstand auf Rang fünf vor Jorge Recalde, der übrigens im Lancia-Team als Versuchskaninchen für das elektronisch geregelte zentrale Differential ausgewählt worden war.

Nun stand mit drei Siegeskandidaten innerhalb von zehn Sekunden ein wahres Herzschlag-Finale für die letzte Etappe an. Biasion und Sainz schenkten sich nichts. Die erste Prüfung des vierten Tages wurde eine Beute von Biasion, der seine zweite Bestmarke setzte. Nun lagen er und Sainz zeitgleich an der Spitze, gefolgt von Auriol mit elf Sekunden, der diesen Abstand mit seiner zwölften Bestzeit auf acht Sekunden reduzierte. Während Sainz und Biasion einander jagten, fiel Auriol auf der SP 27 etwas ab. Er lag nun 21 Sekunden hinter Sainz. Ericsson musste nach einer Rolle auf dieser SP Recalde zum fünften Platz vorbeilassen.

Biasion riskierte alles

Sainz gewann mit drei Sekunden Vorsprung auf Biasion die vorletzte Prüfung und lag nun zwölf Sekunden vor Biasion. Der letztjährige Gewinner setzte auf der letzten Prüfung den Joker, riskierte alles. Vierte Best-

zeit für ihn, aber es reichte nicht, um Sainz noch vom obersten Podestplatz zu stossen.

Auriol gab sich mit dem dritten Platz zufrieden und riskierte nichts mehr. Mit reduzierter Fahrweise absolvierte er die beiden letzten Prüfungen und lief mit einem Rückstand von 1'05" im Ziel ein, Bester aus dem deutschsprachigen Gebiet wurde der Österreicher Graf Ernst Harrach mit seinem deutschen Beifahrer Matthias Feltz. Sie erreichten mit ihrem Lancia nach 2119 Rallyekilometern als Elfte Cordoba. Ein Turboladerschaden auf der zweiten Etappe verhinderte eine bessere Platzierung. Im FIA-Damen-Cup baute die Finnen Minna Sillakorva (Lancia) mit dem zehnten Gesamtplatz ihre Führung auf 18 Punkte aus.

Die Gruppe N, welche in Argentinien wenig Zuspruch fand, wurde zu einer einzigartigen Siegesfahrt des Belgiers Grégoire de Mevius, der mit dem Mazda des italienischen Importeurs vom Start weg keinen Zweifel über seinen zweiten Gruppensieg aufkommen liess. Die Gegner von de Mevius hieszen Alessandro Fassina (I), Kurt Göttlicher (A), Fernando Capedevilla (E) sowie der einheimische Präsidentensohn Carlito Menem, alle auf Ford Sierra Cosworth. Doch die Ford-Konkurrenten sollten das Ziel nicht erreichen. Schon auf der SP 2 verabschiedete sich an zweiter Position Capedevilla, ihm folgten Menem mit Getriebeschaden, Fassina nach einem Brand und Göttlicher nach einer Rolle auf der SP 14. So hatte «Tchine» aus Monaco die Ehre, in einem weiteren Sierra mit einem Rückstand von 1:07'13" als Gruppenzweiter im Ziel einzulaufen. In der Gruppen-N-Wertung führt de Mevius nun klar mit 26 Punkten.

Anton Matthias



Mazda-Erfolg — Der Belgier Grégoire de Mevius fuhr für Mazda den zweiten Saisonsieg in der Gruppe N heraus. Das Werkteam war in Argentinien nicht am Start. (Bilder: Marzoli und Mathys)



Nicht zu schlagen — Die Lancia Delta Integrale, im Bild der Sieger Massimo Biasion, sind ihren Gegnern nicht nur an Schnelligkeit, sondern auch an Zuverlässigkeit überlegen.



Aufwärtstrend — Bei ihrem dritten WM-Auftritt hinterliessen die Mitsubishi Galant, hier Ari Vatanen, auf der Zuschauerprüfung des ersten Tages, einen recht starken Eindruck. (Fotos: Mathys)

Rallye Akropolis, 6. Lauf zur Weltmeisterschaft

Lancia-Hegemonie ungebrochen

Mit einem dreifachen Erfolg beim Akropolis-Rallye in Griechenland untermauerte Lancia die Vormachtstellung in der Weltmeisterschaft. Auf ihrem Delta Integrale sicherten sich der amtierende Weltmeister Massimo Biasion und Beifahrer Tiziano Siviero bereits den vierten Saisonsieg, und der Italiener steuert damit unaufhaltsam auf eine erfolgreiche Titelverteidigung zu. Auriol/Occelli sowie Fiorio/Pirollo vervollständigten den totalen Lancia-Triumph unter der Akropolis, während Toyota nach einem starken Beginn einen Totalausfall melden musste.

«Dieses Akropolis-Rallye war so hart wie noch nie», sagte Biasion im Ziel, «und dass wir als einziges Werk alle Autos ins Ziel gebracht haben, zeigt, dass Lancia zurzeit wirklich das beste Team ist.» Mit einem Erfolg setzte der kleine Italiener aus Bassano del Grappa eine wohl einmalige Siegesserie fort: Seit dem Olympus-Rallye 1987 startete der Lancia-Pilot bei 13 WM-Läufen und hat 11 davon gewonnen. Wer soll ihn heuer noch aufhalten?

Auch anderen blieb ein längerer Auftritt bei diesem Akropolis-Rallye versagt. Der Belgier Snijers stellte seinen Toyota Celica Turbo 4WD, nachdem er sich schon eine Weile mit hartnäckigen Getriebeproblemen herumgeschlagen hatte, in der zwölften Sonderprüfung (SP) mit einem Motorschaden (Kopfdichtung?) ab. Der Ungare Attila Ferjanecz, der hier im gesetzten Alter von immerhin 42 Jahren auf einem blitzsauberen Lancia Delta Integrale sein

ren Verlauf des Rallyes aber insofern nicht weiter schlimm, weil an Lancias – übrigens alles Achtventiler, der 16V wird erst auf August homologiert – in Griechenland kein akuter Mangel bestand.

Eriksson erster Leader

Der Mann der Stunde stammte jedoch nicht aus dem Lancia-Lager, sondern er hiess Kenneth Eriksson. Nach einigen Rallyes in der schwedischen

und das Muttermaus reduziert das Programm immer mehr.

Audi 25; 5. Mazda 24; 6. Renault 20.

schon vor Erikssons Auf die Spitze geprescht, li





Ein Grosserfolg für die japanische Marke Toyota: Alle drei gestarteten Celica-Werkswagen kamen unter den ersten Fünf ins Ziel.

(Bilder: Mathis [3], Marzoli [2])

Resultate

Daten: 41. Safari-Rallye (4. von 10 Runden zur Fahrer-WM, 3. von 10 Runden zur Marken-WM; Start und Ziel in Nairobi; Streckenlänge: 4387,9 km; Kontrollen: 105; Etappen: 6; am 27. März 1992; klassiert: 21; Wetter: heiss und trocken.

Schlussklassement: 1. Carlos Sainz (E/E), Toyota Celica 4WD, 2,35 Stunden Strafzeit; 2. Juha Kankkunen/Juha Piironen (SF/SF), Lancia Integrale, 52 Minuten zur.; 3. Jorge Recalde/Martin Christie (RA/RA), Lancia HF Integrale, 58 min zur.; 4. Mikael Ericsson/Nicky Crayton (S/GB), Toyota Celica 4WD, 1,38 h zur.; 5. Markku Alen/Iikka Kivimäki (SF/SF), Toyota Celica 4WD, 2,05 h zur.; 6. Ian Duffield/Williamson (EAK/EAK), Toyota Celica GT4, 3,03 h zur.; 7. Sarbi Rintanen/pee Soin (EAK/EAK), Toyota Celica GT4, 5,54 h zur.; 8. Patrick Njiru/Munro (EAK/EAK), Subaru Legacy, 7,06 h zur.; 9. Eklund/Johnny Johansson (S/S), Subaru Legacy, 7,06 h zur.; 10. Kenji Shinozuka/John Meadows (J/GE), Mitsubishi Galant VR4, 7,55 h zurück.

WM-Stand (Fahrer) nach 4 Läufen: 1. Kankkunen und Sainz, je 47; 3. Sainz, 28; 4. Auriol und Jonsson, je 20; 5. Sainz, 18; 7. McRae, 15; 8. Salonen, 9. Blomqvist und Recalde, je 12. **Ken nach 3 Läufen:** 1. Lancia, 19; 2. Toyota, 51; 3. Ford, 29; 4. Mitsubishi, 19; 5. Nissan, 14; 6. Subaru, 11.

Führungen: ZK 1 bis ZK 13: Recalde; ZK 14 bis ZK 23: Sainz; ZK 24 bis ZK 27: Recalde; ZK 27 bis ZK 105: Sainz. **Spillotis nach 4 Läufen:** 1. Spillotis, 19; 2. Nemen und Njiru, je 13; 5. C. Kytöletho, Peres und Eklund, je 11. **FIA-Ladies-Cup:** Holderied 9.

41. Safari-Rallye (27. März bis 1. April 1992):

Die Sainz-Rehabilitation im Busch

Carlos Sainz erteilte im ostafrikanischen Kenia all seinen Kritikern — das waren in letzter Zeit nicht wenige — und auch seiner ob der ausbleibenden Erfolge still lächelnden Konkurrenz eine eindrucksvolle Lektion. Beim Safari-Rallye, der vierten Runde in der Fahrer-WM, meldete sich der letztjährige Vize-Weltmeister auf dem Werks-Toyota in der Siegerliste zurück. Der 31-jährige Madrilenese gewann erstmals den ostafrikanischen WM-Klassiker. Sein erster Saisonsieg (sein letzter WM-Sieg erfolgte 1991 in Argentinien) fiel beim härtesten, längsten und schwierigsten Rallye der Welt zudem überaus deutlich aus.

Nach 4387 Rallyekilometern in brennender Hitze, durch dichten Staub und über knochenharte Pisten, gemischt mit einigen Schlammpassagen, schlug er die Konkurrenz, speziell den finnischen Vorjahressieger Juha Kankkunen auf dem Martini-

In der Markenwertung bleibt die Rangordnung bestehen. Dort liegt Lancia mit 57 Punkten und mit sechs Zählern vor Toyota weiter vorne. Für Toyota war dies der erste WM-Erfolg mit dem neuen Modell, in der Safari-Chronik steht der Name

nun auf diesem Pfad.» Anderson durfte einige Minuten später ein noch breiteres Lächeln aufsetzen, denn mit dem Platz vier durch seinen Landsmann Mikael Ericsson und mit dem Rang fünf von Markku Alen kamen alle drei Werks-Toyota



um 52 Minuten. Im Sport, wo letztlich nur Sekunden zählen, ist das schon ein Erfolg. Beim Safari, wo ohne Minuten zählen, sind die grösseren Abstände zwischen den Plazierten die Norm, diesmal war die Überlegenheit von Sainz sehr deutlich.

Erster WM-Sieg des «neuen» Celica

Der erste afrikanische Sainz hat natürlich Auswirkungen auf die WM-Tabelle, bei der nun der Titelverteidiger ehemalige Spitzenreiter Juha Kankkunen dank des geschenkt gewählten Platzes und Carlos Sainz gemeinsam mit 47 Punkten die WM-Führung teilen. Bis zum Ziel vor dem Ziel durfte er noch als alleiniger Inhaber der Tabellenspitze notiert werden, weil der letztjährige Kenia-Sieger Kankkunen noch seinem Teamkollegen Recalde auf Platz drei lag. Sainz erwartete, liess aber Recalde den dreifachen Meister Kankkunen vorbeiziehen. Sainz lief Recalde wie 1991 auf Platz drei (Rückstand: 58 Minuten) ins Ziel von Nairobi ein.

«Dies war für mich und Toyota ein sehr wichtiger Sieg, der zur rechten Zeit kam. Ich dachte schon, wir hätten nach all dem Pech der letzten Zeit das Siegen ganz verlernt», freute sich ein strahlender Carlos Sainz im Ziel der kenianischen Landeshauptstadt Nairobi unter dem tosenden Applaus Tausender von Zuschauern. «Ich bin auch froh, endlich im Ziel zu sein. Es war ein verdammt hartes Rallye. Daher bin ich auch erstaunt, dass wir dieses ohne grosse Probleme überstanden haben.»

Mehr schon ein Felsen als ein Stein muss seinem Teamchef Ove Andersson vom Herzen gefallen sein, als der Sainz-Toyota, frisch gewaschen und fast ohne grosse Kratzer, auf die Zielrampe unter der morgendlichen Sonne Kenias rollte. Erleichtert meinte Ove Andersson, der 1975 auf Peugeot 504 selbst das Safari gewann: «Diesen Sieg hatten wir bitter nötig. Das ist ein richtiger Motivations-schub für die nächsten WM-Läufe. Ich hoffe, wir bleiben

unter den ersten Fünf ins Ziel. Den grossen Toyota-Erfolg komplettierten noch die einheimischen Landesmeister Jan Duncan und Sarbi Rai mit den Plätzen sechs und sieben. Juha Kankkunen fand auch gleich einen Grund, warum er an der Wiederholung seines Vorjahreserfolges scheiterte. «Wir hatten in diesem Jahr zu grosse Probleme mit den Stossdämpfern, die wie Zahnstocher brachen. Dadurch haben wir wichtige Zeit und somit den Sieg verloren», erklärte Kankkunen, der allerdings seine seltene Rolle kurz vor dem Ziel der fünften von sechs Etappen verschwiegen. Durfte er auch, denn er verlor durch diesen Überschlag keine Zeit.

Kurzes Waldegaard-Gastspiel bei Lancia

Die Stimmung im Martini-Lancia-Lager erhielt schon relativ früh einen gewaltigen Dämpfer, als der alte Afrika-Fuchs und vierfache Kenia-Sieger Björn Waldegaard, eigens von den Italienern für dieses Rallye ver-

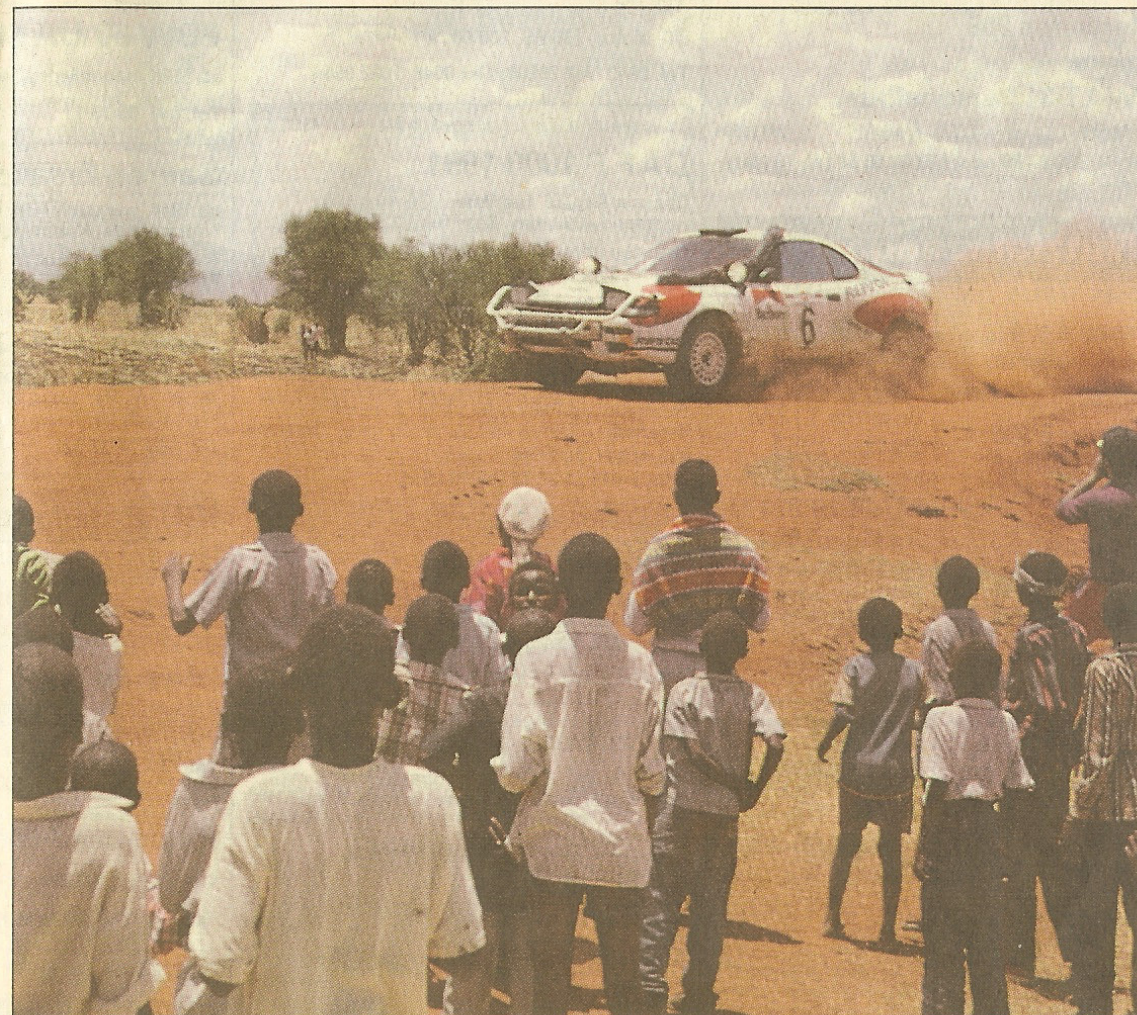
Schluss auf Seite 73



Stallregie «erbt» Kankkunen (Lancia) den zweiten Schlussrang.



Der von Lancia eigens für das Safari-Rallye verpflichtete vierfache Kenia-Sieger Waldegaard hatte Pech: beim Benzinnachfüllen an einer Servicestelle fing sein Wagen Feuer und brannte völlig aus.



Stimmungsbild vom «Safari», das dieses Jahr von Regenfällen verschont blieb.



Zweiter Toyota-Volltreffer – Weltmeister Carlos Sainz auf Toyota Celica 4WD (grosses Bild) holte sich in Portugal den zweiten Volltreffer der Saison. Das kleine Bild zeigt ihn (rechts) auch mit seinem härtesten Rivalen Didier Auriol.
(Bilder: Bernhard Mathys und André Marzoli)



Rallye Portugal um die WM

Sainz schlug wieder zu

Weltmeister Carlos Sainz auf Toyota ist nun auch König der iberischen Halbinsel: Beim Rallye Portugal war kein Gegenstand der Konkurrenz. Sainz gewann gegen den Celica 4 x 4 Turbo des starken Spaniers gewonnen, und in der noch jungen WM führt der Madrider bereits einen ziemlichen Punktevorsprung. Nach seinem Sieg beim Rallye Monte Carlo sicherte sich Sainz vergangene Woche auch seinen ersten Portugal-Volltreffer.

Seit vier Jahren war das Rallye Portugal eine Lancia-Sache gewesen, und der zwölfwache Turiner Titelgewinner galt nach dem sensationellen letztjährigen Fünffach-Triumph als schwer zu schlagen. Aber der spanische «Rey» Carlos ist in seinem einzigartigen Erfolgshoch einfach nicht zu bremsen: Mit seinem sechsten WM-Erfolg, (davon drei in Folge) bei den Marken, hat «El Matador» fast alle wichtigen WM-Rallyes in Europa gewonnen. Nur noch das Lancia-Hausrallye «San Remo» und das «Korsika» fehlen ihm in seiner Trophäensammlung. Nach der fünf Jahre lang gehaltenen Bastion von Monte Carlo mussten die Lancisti nun auch

ihre portugiesische Hochburg an den spanisch-japanischen Rivalen abgeben. Vizeweltmeister Didier Auriol verlor auf dem Fina-Lancia mit einem Kunden Rückstand zwar Platz zwei zu retten; der einmal siegreiche Massimo Biasini kam auf Rang drei (Rückstand 2'05") und Juha Kankkunen auf Platz vier (7'21" zurück). Während die Ford-Fabrik mit ihren drei Fahrern nach dem glanzvollen Auftakt mit mehreren Ausfällen im portugiesischen Regen konfrontiert wurde, schaffte das Subaru-Team, wenn auch zeitlich weit hinter

Rallye Australien um die Weltmeisterschaft:

Endlich hat es Toyota geschafft!

Zeit zwei Saisons prägen die Toyota Celica 4WD das Geschehen an der Rallye-WM mit. Mehrmals haben sie den Siegtropfen verpasst. Beim Rallye von Australien, welches erstmals für die Marken- und die Fahrer-WM zählte, konnten die in Deutschland vorbereiteten Celica endlich einen Coup landen. Kenneth Eriksson und Eriksson sicherten der japanischen Marke einen Doppelsieg über die Lancia von Alen und Fiorio.

Es handelte sich überhaupt um den ersten Erfolg des allradgeleiteten Celica in einem WM-Lauf, nachdem die japanischen Wagen beim 1846 km langen Rallye, welches 32 Sonderprüfungen enthielt (544 km), den Sieg von Anfang an angeheulert hatten. Nach dem Rallye der 1000 Seen mussten die Lancia Integrale die zweite Niederlage hinnehmen und sich mit den Positionen 3 (Alen) und 4 (Fiorio) begnügen. Diesmal hatten die Lancia Integrale auch nie eine Chance, die Toyota echt in der Gelegenheit zu bringen.

Bei Lancia hatte man Abwärtstrends- und Traktionsprobleme; die Toyota hingegen konzentrierte sich auf dem australischen Schotter ausgesprochen wohl, wobei zu erwähnen bleibt, dass die japanischen Wagen auf Schotter schon immer eine sehr starke Figur gemacht haben. Schon gegen Schluss der ersten Etappe von insgesamt vier Etappen resignierte man bei Lancia und verzichtete auf weitere Attacken, zumal den Toyota dies einfach nicht bezukommen war. Nur ein Defekt bei den in Deutschland bei der von Ove Andersson geleiteten Toyota-Lieferzentrale aufgebauten Celica 4x4 hätte den Lancia einen weiteren Sieg ermöglicht.

Markku Alen, der die Fiat/Lancia-Gruppe nach 17 Saisons im letzten Jahr (mit grosser Wahrscheinlichkeit) in Richtung Mitsubishi verlassen wird, weil ihm die Lancia zu wenig Startmöglich-

keiten Toyota selbst hatte vor dem Rallye der 1000 Seen mal in Hockenheim getestet, wobei es in erster Linie um eine weitere Erprobung der Turbomotoren ging, deren Standfestigkeit es damals noch zu verbessern galt. Heute sind die getunten japanischen Vierzylinder auch standfest, konnte sich doch ein Kenneth Eriksson sogar den Luxus leisten, anderthalb Minuten seines Rückstandes wieder gutzumachen, wobei er unwiderstehlich an Fiorio und Alen vorbei auf den Ehrenplatz vordrang. Der Einsatz in Australien hat auch bewiesen, dass Ove Anderssons Männer besser zu recht kommen, wenn sie nur zwei Autos für einen WM-Lauf vorbereiten müssen.

Kankkunen unantastbar

Juha Kankkunen war in Australien niemand gewachsen. Seit dem RAC-Rallye 1987 hatte übrigens der ehemalige Weltmeister nie mehr einen WM-Lauf gewonnen. Unmittelbar vor seiner Abreise in das Land der Känguruhs hatte der Finne in aller Stille mit Lancia einen Vertrag für 1990 vereinbart, obschon sich Lancia und Kankku-



Toyota musste lange warten — In Australien gewann der Celica Turbo 4WD (mit Kankkunen) erstmals einen WM-Lauf. (Bilder: B. Mathys)

nen einst unter unschönen Begleitumständen getrennt hatten, weil man in Turin damals einen andern Mann auf den WM-Thron hissen wollte. Kenneth Eriksson, der (als Ergänzung zum Beitrag von Seite 65 dieser Ausgabe) 1990 zusammen mit Mikael Ericsson und Carlos Sainz dem Toyota-Werkteam angehört wird, hat dank seines in Australien demonstrierten Einsatzes die eher mässige Vorstellung vom 1000-Seen-Rallye vergessen lassen.

Nur die zwei offiziellen Toyota sowie die beiden Lancia mit Alen und Fiorio haben im Kampf um die Führung mitge-

len liess, dass man auf die Weiterfahrt verzichtete. Wittmann nahm im Zwischenstand die fünfte Position ein, als die Vorderradaufhängung des Integrale brach. Dritter Österreicher war Rudi Stohl mit seinem Audi 90 quattro, der einmal von der Strasse abkam und dabei sein Fahrzeug ziemlich beschädigte.

Plötzlich streikte ein Celica

Spannend war die Lage mal für Kenneth Eriksson auf Toyota Celica, dessen Motor am Ende der zweiten Etappe zwischen dem Service und dem Parc-fermé urplötzlich nicht mehr an-

ging. Als bestes Auto mit Zweirad-antrieb schloss der Vauxhall Astra GTE 16V (Werksauto) mit dem Engländer Malcolm Wilson ab, welcher den 6. Rang

50 m weit bis zur Zeitkontrolle schieben, was sie um 90 Sekunden (30 Sekunden Strafe plus 60 Sekunden wegen Verspätung auf Idealzeit) zurückwarf. Am andern Tag wollte der Toyota-Motor beim Start zur dritten Etappe wieder nicht anspringen, so dass Eriksson kurzerhand sein Auto per Anlasser und Batterie während einiger Meter bewegte, weil das Reglement vorschreibt, dass ein Fahrzeug aus eigener Kraft starten muss.

Als bestes Auto mit Zweirad-antrieb schloss der Vauxhall Astra GTE 16V (Werksauto) mit dem Engländer Malcolm Wilson ab, welcher den 6. Rang

4WD des Neuseeländers Rod Millen. In der Gruppe N setzte sich der Australier Ed Ordynski auf einem Mitsubishi Galant VR4 durch, wobei es sich übrigens bei Ordynski um einen 32-jährigen Schullehrer handelte, welchem es bei den Serienwagen gelang, den Schweden Skoghag auf Lancia Delta Integrale zu schlagen. Dritter der Gruppe N wurde ein prominenter Spezialist aus Frankreich, nämlich Alain Oreille auf einem Renault R 5 Turbo (mit einer gewissen Werksunterstützung), welcher nach Australien gekommen war, um sich in der Coupe FIA der Gruppe-N-Fahrer einige Punkte zu holen.

Schlussklassement des Rallyes von Australien 1989

10. Lauf der Fahrer- sowie 8. Lauf der Marken-WM. Start und Ziel in Perth (14. bis 18. September 1989).

Parcours: Gesamtlänge 1846 km (4 Etappen), 32 Sonderprüfungen (total

Carlos Sainz gewinnt das 1000-Seen-Rallye

Erstmals kein Nordländer

Die fast zwei Millionen Finnen hatten sich bei ihrem Heimat rallye nicht träumen lassen, daß eines Tages ein Südländer im Reich der «fliegenden Finnen» siegen würde. Und doch mussten sie mitansehen, wie der spanische WM-Spitzenreiter Carlos Sainz in Topform mit seinem Toyota den ersten Sieg eines Nicht-Skandinaviens in der 40jährigen Geschichte des 1000-Seen-Rallyes holte. Mit seinem dritten Erfolg untermauerte nun «El Matador» sehr nachdrücklich seine Ambitionen auf den ersten WM-Titel eines Spaniers und eines Toyota-Piloten. Mit 115 Punkten und 48 Zählern Abstand auf Didier Auriol (Lancia) liegt Sainz nach acht Runden im Fahrer-Championat klar vorne, und der Titel ist ihm nur noch mit Pech streitig zu machen. Carlos Sainz sorgte ausserdem mit dem vierzehnten Toyota-Sieg und dem ersten Toyota-Erfolg in Finnland seit 1975 (mit Hannu Mikkola) dafür, dass der Vorsprung des WM-Tabellenführers Lancia auf 13 Punkte geschmolzen ist. So dicht war die Differenz zwischen dem achtfachen Titelgewinner Lancia und seinem Verfolger gegen Saisonende schon lange nicht mehr.

Der WM-Lauf in Finnland brachte aber auch der Mitsubishi-Truppe das erste Erfolgserlebnis bei einem europäischen WM-Rallye in diesem Jahr. Der Finne Ari Vatanen, seit dem «RAC» 1989 nicht mehr ins Ziel gekommen, holte mit nur 19 Sekunden Rückstand den zweiten Platz. Sein schwedischer Teamkollege Kenneth Eriksson komplettierte mit Rang drei den starken Mitsubishi-Auftritt. Ähnliches kann auch von Subaru behauptet werden. Trotz grosser Bremsprobleme schaffte der sechsfache «1000-Seen»-Gewinner Markku Alen mit dem Legacy letztlich den vierten Rang. Mazda schloss sich mit dem neuen, stärkeren 323 und dem sechsten Platz des letztjährigen Zweiten Timo Salonen dem japanischen Erfolg an.

Dagegen musste sich Lancia in Finnland wie im letzten Jahr der mächtigen fernöstlichen Konkurrenz beugen. Nur Juha Kankkunen, der zeitweise an der Spitze lag, trug mit dem fünften Rang etwas zur Turiner Titelverteidigung bei. Als missglückt muss Ford die WM-Pre-

er hat sich erfüllt. Dass ich als Südländer gegen eine starke nordische Konkurrenz siegen konnte, freut mich besonders. Dieser Erfolg war ein grosser Schritt Richtung Weltmeisterschaft», freute sich Carlos Sainz.

«Meine Attacken auf der letzten Etappe haben nichts genutzt. Sainz liess sich nicht beirren. Wir hätten so schnell sein können, wie wir wollten, ich glaube nicht, dass wir noch an Sainz hätten vorbeiziehen können. Für mich und für das ganze Team war dies aber dennoch ein grossartiger Erfolg», erklärte mit strahlender Miene Ari Vatanen.

Auf der ersten Etappe gingen die Stars gleich richtig zur Sache. Der Prolog in Jyväskylä ging an Juha Kankkunen vor Markku Alen auf Subaru. Derweil warf sich Didier Auriol auf der ersten von 42 Prüfungen selbst aus dem Favoritenkreis. Er setzte den Werks-Lancia an einen Baum, verlor 30 Sekunden und fiel auf den neunzehnten Rang ab. Nach der nächsten SP führte Vorjahressieger Mikael Ericsson (Toyota) vor Kankkunen bis sich Carlos Sainz für



Der Sieger — Der Spanier Carlos Sainz zeigte auf seinem Toyota Celica Turbo 4WD auch in Finnland eine Glanzleistung; er ist dem Fahrer- WM-Titel ein schönes Stück näher gekommen. (Bilder: Mathys)

Schlussklassament

Distanz: 42 Prüfungen = 527 km.

1. Sainz/Moya (E/E), Toyota Celica, Turbo 4WD, 4 h 40'55"; 2. Vatanen/Berglund (SF/S), Mitsubishi Galant VR4, 19" zurück; 3. Eriksson/Parmander (S/S), Mitsubishi Galant VR4, 4'48"; 4. Alen/Kivimäki (SF/SF), Subaru Legacy RS, 5'52"; 5. Kankkunen/Piironen (SF/SF), Lancia Delta HF Integrale 16V, 6'15"; 6. Salonen/Silander (SF/SF), Mazda 323 4WD, 8'07"; 7. Lampi/Kuukkalle (SF/SF), Mitsubishi Galant VR4, 9'19"; 8. Lindholm/Hantunen (SF/SF), Lancia Delta HF Integrale 16V, 9'56"; 9. Saarenpää/Männistö (SF/SF), Audi 90 quattro, 23'31"; 10. Buri/Stenroos (SF/SF), Audi 200 quattro, 24'11".

Gruppe N: 1. Mäkinen/Harjanne (SF/SF), Mitsubishi Galant VR4 5 h 06'46"; 2. Kumpunmäki/Körkkö (SF/SF), Mitsubishi Galant VR4, 3'37" zurück; 3. Trelles/Muzio (U/U), Lancia Delta HF Inte-

grale 16V, 4'08"; 4. Soto/Del Buono (RA/RA), Lancia Delta HF Integrale, 8'22"; 5. Kalliomaa/Jalonen (SF/SF), Toyota Celica Turbo 4WD, 9'51".

Bestzeiten (inkl. ex aequo): Sainz 23; Vatanen 16; Kankkunen 11; Ericsson 5; Salonen 1.

Führungen: SP 1; Kankkunen; SP 2: Ericsson; SP 3: Sainz; SP 4 bis SP 9: Kankkunen; SP 10 bis SP 42: Sainz.

WM-Stand Fahrer (nach 8 von 12 Läufen): 1. Sainz 115 Punkte; 2. Auriol 67; 3. Biasion 64; 4. Kankkunen 50; 5. Ericsson 26; 6. Waldegaard und Cerrato je 20; 8. Saby 16; 9. Carlsson und Vatanen je 15.

WM-Stand Marken (nach 7 von 10 Läufen): 1. Lancia 124; 2. Toyota 111; 3. Subaru 31; 4. Mitsubishi 27; 5. Audi und Renault je 24; 7. Mazda 20; 8. BMW 14; 9. VW 10; 10. Citroën 8.

Gruppe-N-Weltcup (Stand nach 8 Läufen): 1. Oreille 43; 2. Trelles 37; 3. Soto und Mäkinen je 26; 5. Recalde 22. FIA-Damen-Cup: 1. De Martini und Aitken-Walker je 18 Punkte.

Kankkunen musste nahe seines Heimatortes Laukaa mitansehen, wie sein Lösser Sainz für

mehr als fünf Minuten, und er fiel auf den 16. Rang zurück. Im



...ere des Sierra Cosworth 4x4 mit dem revolutionären Siebengang-Getriebe ansehen. Während Pentti Airikkala, Sieger des RAC-Rallyes 1989, und der Brite Malcolm Wilson frühzeitig ihre Autos mit Getriebebeschäden abstellen mussten, hatte der Italiener Gianfranco Cunico die «Ehre», mit seinem Überschlag auf der SP 22 den ersten allradgetriebenen Sierra zu Schrott zu fahren.

Ein Jugendtraum von Sainz

Dass Toyota-Pilot Carlos Sainz zurzeit in Topform ist, musste auch Lancia-Sportchef Claudio Lombardi anerkennen: «Es ist zurzeit sehr schwierig, Sainz zu schlagen.» Der Spanier bestimmte das Geschehen an der Spitze wie selten zuvor. Ab der zehnten Prüfung lag er in Führung, die er bis ins Ziel trotz heftiger Attacken von Ari Vatanen nicht mehr abgab. «In meiner Jugend habe ich viele Videos von diesem Rallye gesehen. Mein Traum war es damals, hier einmal zu gewinnen.

eine Prüfung an die Spitze setzte. Dann war die Reihe wieder an Juha Kankkunen.

Im Ziel der ersten Etappe lag Kankkunen, der immer noch auf seinen ersten Heimsieg wartet, mit zwei Sekunden vor Sainz in Front. Ericsson verlor 9", Vatanen deren 19, und dahinter folgten Salonen (Mazda) sowie Markku Alen. Das war für die 40. Auflage der «1000-Seen» ein Auftakt nach Mass, fünf verschiedene Marken vorne und viermaliger Führungswechsel. Keinen Grund zur Freude hatte dagegen Pentti Airikkala, fiel er doch schon bald wegen Getriebebeschaden aus. Sein Teamkollege Malcolm Wilson lag als bester Ford-Pilot mit 68 Sekunden Rückstand auf Rang neun vor Didier Auriol.

Kankkunen im Pech

Auf der SP 10 kam dann die Wende. Ein gerissener Gaszug zwang Rallyeleader Kankkunen zwei Kilometer vor dem rettenden Ziel zu einem Nothalt.

Führung vorbeizog. Diese Gaszugaktion kostete Kankkunen

Schluss auf Seite 59

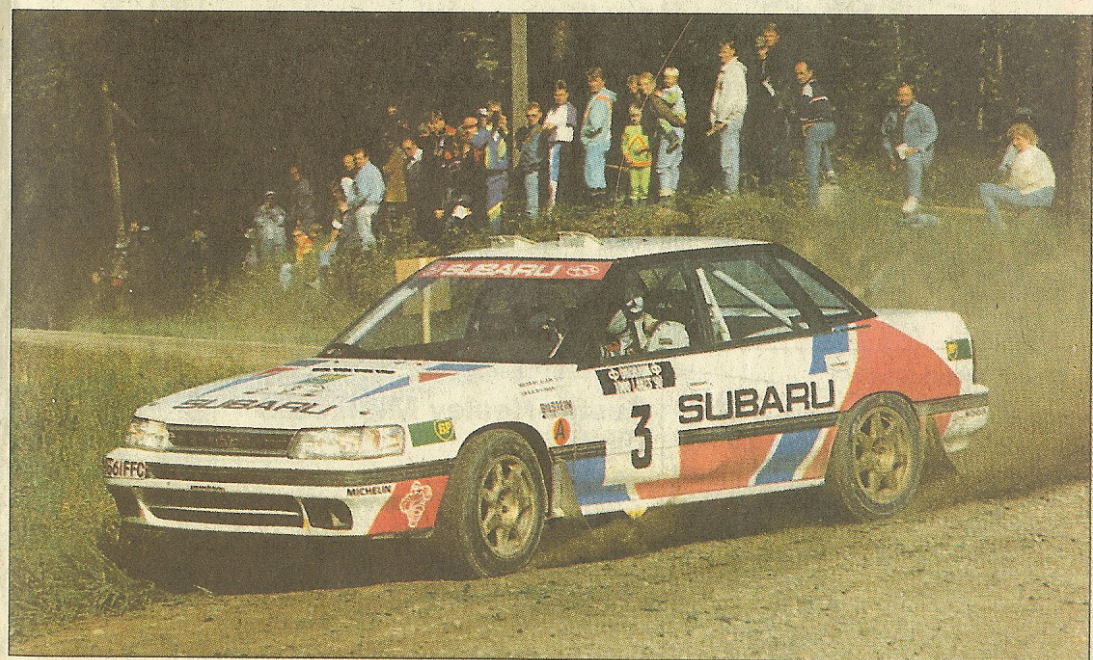
...den Galant — Der Juha Kankkunen's Lancia Delta integrierte sich der Gaszug, und der Finne erreichte nur dank dieser zirkusreifen Einlage seines Beifahrers das Ziel der Spezialprüfung.



Schnelle Galant — Auf den Schotterpisten von Finnland machten die Mitsubishi Galant VR4 eine gute Figur. Ari Vatanen (Bild) wurde Zweiter, und Kenneth Eriksson belegte den dritten Platz in diesem ausgesprochen stark besetzten Rallye.



Im Ziel — Beim ersten WM-Einsatz des neuen Mazda 323 4WD belegte Timo Salonen immerhin den sechsten Gesamtang. Hannu Mikkola dagegen musste mit Motorproblemen aufgeben.



Motiviert — Markku Alen bot in seiner Heimat auf dem Subaru Legacy RS eine starke Vorstellung, die schliesslich mit dem vierten Rang vor Lancia-Pilot Kankkunen belohnt wurde.