

Nachdem sich Carlos Sainz überschlagen und Massimo Biasion nach einem seltenen Fehler abgemeldet hatten, war die Rallye San Remo gelaufen: Didier Auriol (Lancia) gewann den neunten Rallye-WM-Lauf aus dem Hinterhalt, Toyotas Spanier wurde erstmals Weltmeister der Fahrer, Lancia zum neunten Mal bei den Marken. Auch bei Ford herrschte Freude: Man war zwar glücklos, aber schnell und prophezeit nun für 1991 WM-Siege. Armin Schwarz glänzte trotz zweier Unfälle.

Die Rallye begann dramatisch. Markku Alén Subaru Legacy liess sich im Parc fermé nicht zum Leben erwecken. Bevor die Show losging, hatte Markku für die Reparaturzeit zum Wechsel der Elektronikbox zwei Minuten kassiert.

Gleich fünf Fahrer waren in der Super-Spezialprüfung auf die Sekunde gleich schnell, doch Armin Schwarz (Toyota) nach Zehnteln der Schnellste überhaupt.

Die Hügel hinter San Remo, die die Teilnehmer auf der zweiten, um Mitternacht beginnenden Etappe nach Arezzo erwarteten, haben ihren eigenen Charakter. Entweder gewöhnen sich die Fahrer auf diesem scheinbar endlosen Geschlingel durch die Wälder schnell an einen Rhythmus, oder sie verlieren Minuten. Die Ligurischen Hügel sind kein Ort, wo man sein Auto schonen und sich achte an die Verhältnisse anpassen kann.

Markku Alén hatte Probleme mit der Servolenkung, Paola de Martini hatte am süd 90 quattro keine Lichter mehr und gab in der Dunkelheit auf. Malcolm Wilson lagte über die Bremsen am Ulrad-Cosie, und sein Teamkollege Franco Cunico litt eine schöne Attacke, ehe auf der WP3 das Gaskabel riss; der Rallye-Zeitplan war so eng, dass die Reparatur zu lange dauerte – Aus für den Italiener.

Pentti Airikkala im dritten Verks-Ford hatte sich auf der zweiten WP an einem Eisen den für die Asphaltprüfungen speziell angefertigten Alu-Auspuff beschädigt, worauf ein Feuerchen ausbrach. Acht Minuten durch die Löscharbeit und die Aussicht auf einen Spitzplatz waren dahin.

François Chatriot hatte Glück, dass es in der WP4 ein km bis ins Ziel hergab, als an seinem Prodrive-Subaru die Kraftübertragung kollabierte. Bis das Problem sortiert und repariert war, war die Karenzzeit vorbei, der Franzose fuhr trotzdem weiter: «Als Test, bis sie uns aus der Rallye werfen.»

Rallye San Remo: Sainz (Toyota) und Lancia sind Weltmeister

Lancia (im Bild Cerrato): Vierter WM-Titel mit dem Delta

# Geteilte Freuden

Von Martin Holmes und Bernhard Mathys (Fotos)



Als die Fahrer nach den vier nächtlichen Asphaltprüfungen an die Toskanische Küste kamen, war die Lancia-Welt völlig in Ordnung: Biasion neun sec vor Didier Auriol (beide wie Kankkunen im Lancia-Martini-Werksteam) und 20 vor Dario Cerrato (mit Alex Fiorio im Jolly-Club-Fina-Team). Dahinter lauerten bereits beide Toyota von Carlos Sainz und Armin Schwarz: Aus 74 Asphalt-Kilometer hatte Lancia nur 21 Sekunden Profit gezogen; das verspricht interessante Tage.

Interessant war auch das Klüppern, das auf der WP6, der ersten auf Schotter, aus Alén Subaru zu hören war. Scheinbar trat ein ähnliches Problem wie bei Chatriot auf. Neun Kilometer später schob Alén den Legacy zur Seite und wartete auf den Prodrive-Hubschrauber, der ihn und Ilkka Kivimäki aufpückte.

Das Tempo, das Armin Schwarz an den Tag legte, wurde bald zum Gesprächsthema Nummer 1. Auf sechs Schotterprüfungen verminderte der Deutsche mit zwei Bestzeiten und drei dritten Plätzen den Abstand zu Noch-Weltmeister Biasion von 33 auf sieben Sekunden und war nun Zweiter.

Biasion hatte den Nachteil, als erster auf die Strecke zu müssen. Wer weiter hinten startete, fand eine vom Dreck leergefegte Piste. So rissen sich Nachzügler wie Chatriot oder Deila (Lancia) je eine Bestzeit unter den Nagel.

Piero Liati, der mit Dario Cerrato um den italienischen Meistertitel kämpfte, war Siebenter, bekam aber Lenkungsprobleme an seinem Lancia mit der Valco-Automatik-Kupplung.

Ferrari-Rennleiter Cesare Fiorio stattete der Rallye am Nachthalt in Arezzo einen Besuch ab, wo er seinem Sohn viel Glück wünschte.

Prompt überschlug sich der nächstjährige Ford-Werkspilot. Im Vorjahr hatte Pappas Glückwunsch einen Getriebeschaden zur Folge...

In der Gruppe N liess sich Alex Fassina, der Sohn des San Remo-79-Siegers «Tonys», die Show nicht stehlen. Im Sierra Cosworth 4x4, den er erst am Vortag in Empfang genommen hatte, distanzierte er Gustavo Trelles im Lancia Integrale 16V klar. Tommi Mäkinen (Mitsubishi) war jedoch der Schnellste auf den Schotterprüfungen.

Am Dienstag nahm der Rallye-Tross in Umbrien neues Terrain in Angriff. Sechs WP, weniger flüssig und kürzer als jene in der Toskana, standen auf dem Programm, das am Mittwoch wiederholt wurde. Rund ein Drittel der San Remo 1990 spielte sich demnach auf jungfräulichem Rallye-Boden ab.

Die Startreihenfolge entsprach nun der Platzierung in Gesamtklassen. Armin Schwarz musste nun als einer der ersten über die Piste. Darauf war der Toyota manchmal nahezu unkontrollierbar, was schon Mikael Ericsson am Vortag bemängelt hatte.

Toyota machte ein paar Fahrwerksänderungen, um zu sehen, ob es einen Unterschied macht. Tat es nicht. «Mal über-, mal untersteuert», erklärte Schwarz. Auf der WP 16 wurde ihm das Fahrverhalten prompt zum Verhängnis: In einer Erste-Gang-Kurve überschlug sich der Schwarz-Toyota, landete zum Glück aber auf den Rädern, so dass sich der Zeitverlust in Grenzen hielt.

Malcolm Wilson musste in der WP Reifen wechseln und Markenkollege Marc Duetz im RAS-Sierra ein gerissenes Gaskabel notdürftig flicken.

Das Wetter war kühler als an den erstaunlich luftfeuchten Tagen zuvor. Das gab den Reifenexperten spezielle Aufgaben auf. Pirelli hatte am Montag asymmetrische Reifen ausprobiert, die in der Hitze jedoch kein grosser Vorteil waren.

Alex Fiorio war mit alten Michelin-Reifen auf den WP 13 und 15 der Schnellste, doch mit der Länge der Prüfungen waren die Pirelli wieder besser. Gwyndaf Evans im Werks-Gruppe-N-Sierra erlitt einen Reifenschaden und fiel hinter Mäkinen zurück, während Fassina trotz eines Getriebewechsels weiterhin die Gruppe anführte. Wilson musste am Gruppe-



Pentti Airikkala: Nach San Remo träumt Ford schon vom RAC-Sieg

A-Auto ebenfalls das Getriebe wechseln, was ihn drei Minuten auf der Strasse kostete.

Carlos Sainz übernahm während dieser dritten Etappe die Führung. Biasion verlor durch Feindberührung mit einem massiven Stein am Sirrasenrand Zeit, was dem Spanier nach hinten etwas Luft verschaffte. Das war auch nötig, denn da lauerte die komplette Lancia-Arma-da, da Armin Schwarz am Nachmittag mit einem schleichenden Plattfuss und anschließender 3-min-Strafe auf der Strasse wegen Wechsels der Aufhängung auf den zehnten Platz abgesackt war.

Viele andere hadernten mit ihrem Reifen-Schicksal. Die grosse Überraschung waren aber die Ford: Airikkala und Wilson fuhren auf den WP 18 und 21 jeweils die erste und zweite Zeit heraus.

Im Etappenziel in Perugia war Sainz 1:15 min vor Kankkunen, dann folgte Biasion (1:18 zur.), Auriol (1:37), Cerrato (2:16) und Florio (3:20). Der Rückstand von Schwarz betrug genau sechs Minuten.

Die fünf Mittwoch-Prüfungen waren nach dem



Didier Auriol

Start um 6 Uhr früh schnell absolviert. Wenig Regen über Nacht machte die Oberfläche der Strecken kompakter und schneller.

Malcolm Wilson erfuhr beim Frühstück, dass er am Vorabend 3:30 Strafminuten wegen zu spätem Erscheinen an einer Zeitkontrolle infolge Getriebewechsels erhalten hatte. Wilson rutschte von Rang 7 auf 11 ab, trotzdem war man bei Ford nicht besonders traurig. «Das sind für unser Team die ersten vollwertigen Rallyetage, und auf mehr Strecken schneller zu sein als Lancia und Toyota, die jahrelange Erfahrung haben, beweist, dass wir im nächsten Jahr bei WM-Siegen mitreden werden», posante Ford-Teamchef Peter Ashcroft.

Über Nacht liess Ford neue Bremsen aus England einfliegen, um sie unter den harten Bedingungen für die RAC-Rallye auszuprobieren. Auf der ersten WP waren Ashcrofts Ford die Schnellsten, alle anderen gewannen die Toyota, wobei es die letz-

te WP in st. hatte. Rund einen Kilometer nach dem Start täuschte sich Carlos Sainz, der erste auf der Strecke, in einer langen, enger werdenden Rechtskurve, die er am Vorabend noch blendend gemastert hatte. «El Matador» rollte sich eines angehenden Weltmeisters würdig ab. Der nächste, Juha Kankkunen, wurde von den Zuschauern gewarnt und verlangsamte seine Fahrt, um zu schauen, ob Sainz und Beifahrer Luis Moya okay sind; so kam er sicher durch.

Nicht so Massimo Biasion. Der liess sich durch die herumliegenden Trümmer ablenken, bremste impulsiv und schmiss das Heck an ein Mäuerchen, was der Hinterachse auf der Stelle den Gar aus machte. Sainz konnte mit Zuschauerhilfe nach zweieinhalb Minuten weiterfahren. Verfolger Biasion, der den vierten aufeinanderfolgenden San-Remo-Sieg anpeilte, schied aus.

«Seit drei Tagen fahren wir am Limit; das verzehrt keinen Fehler. Nun habe ich einen gemacht, scheidet deswegen aus, während Carlos weiterfahren kann. Pech für mich, Glück für ihn. Doch mein letzter Ausfall auf einer WP liegt neun Jahre zurück, der letzte auf einer Verbindungs-etappe passierte 1986 bei der Monte. Meinen jetzigen Fehler kann man also sicher verzeihen», rechtfertigte sich der abtretende Weltmeister.

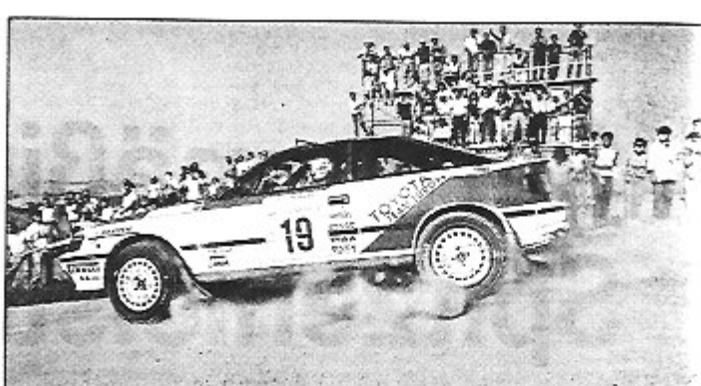
So wurde Didier Auriol unerwartet an die Spitze gespült. Der 32jährige Franzose fiel bis dahin nicht besonders auf, fuhr aber regelmässig. Schwarz und Ericsson schoben sich mit konstant schnellen Zeiten auf die Ränge 6 und 7 vor.

Auf einer 20-km-Prüfung übersah Malcolm Wilson einen Baumstumpf, womach das rechte Vorderrad schielte. Da das an einer für die Ford-Mechaniker unzugänglichen Stelle passierte, waren Wilson/Grist zur Aufgabe gezwungen.

Peniti Airikkala gute WP-Beszeiten wurden von Problemen mit dem vorderen Differential zunichte gemacht; nach dessen Wechsel kam der Finne 13 Minuten zu spät zur WP 25, was sich auf dem Papier in sechseinhalb Strafminuten niederschlug.



Spaniens erster Rallye-Weltmeister: Carlos Sainz



Die Italiener freuten sich über die Fahrt von Schwarz, die vorzeitig endete

Marc Duez musste das Getriebe wechseln lassen und hatte Ärger mit dem Turbo-lader, so dass die beiden Ford abgeschlagen auf den Plätzen 16 und 17 figurierten, noch hinter den besten Gruppe-N-Fahrern Fassina, Mäkinen, Evans und Trelles.

Der Waliser Gwyndaf Evans, Fords jüngster Werksfahrer, überraschte mit zehn Bestzeiten in elf Prüfungen, ein Reifenschaden kostete ihn jedoch drei Minuten. Mäkinen bremsten Brems- und Kupplungsprobleme am Mitsubishi Galant ein, Alain Orelle war im Renault SGT diesmal ohne Chance.

In der Damenwertung hatte Louise Aitken-Walker im Opel Kadett von GM-Euro-Sport den 20. Zwischenrang erreicht, den sie mindestens brauchte, um sich vorzeitig den FIA-Weltcup zu sichern. Die Franco-Schweizerin Florence L'Huillier schlug sich zwar sehr tapfer, lag im Astra-Lancia Integrale aber schon mehr als zehn Minuten zurück.

Carlos Sainz befürchtete, dass das Chassis bei seinem Crash in Mitleidenschaft gezogen worden war. Als vor der nächtlichen Schlussetappe Regen fiel, war er froh, nicht als erster auf die Weiserisse gehen zu müssen. Sein Unfall hatte der Rallye in der Schlussphase aber die Spannung genommen. Der dritte Platz reichte Sainz vollauf, um sich in der Fahrer-WM ausser Reichweite

von Kankkunen zu bringen. Sainz fuhr auf Nummer Sicher und wurde Weltmeister, als erster Spanier überhaupt. Auriol unerwarteter Sieger (vor einem Kankkunen, der nicht eine WP für sich entschied) und Lancia zum vierten aufeinanderfolgenden Mal Marken-Weltmeister mit dem Delta. Auriol ist nun WM-Zweiter, nur zwei Zähler vor Kankkunen; das verspricht Spannung für die RAC.

Auf den ersten beiden Prüfungen der letzten Nacht regnete es, dazu mischte sich Nebel in höheren Lagen. Armin Schwarz fuhr die erste Bestzeit, dann war Endstation, drei WP vor Schluss: Der Deutsche kam leicht von der Strecke ab und kollidierte mit einer Brücke. Trotzdem lobte ihn Teamchef Ove Andersson als den Mann der Zukunft. Sainz will nun als Weltmeister etwas kürzertreten. Und Schwarz, der ihm nachstrebt, will sein Programm 1991 auf sechs, sieben WM-Rallyes ausbauen – die

grosse Chance für den De, sehen?

Pech auch für Florio: verlor wegen eines Reifenwechsels mitten in der Prüfung noch drei Ränge.

Eigentlich am meisten Aufsehen sorgte bei der San-Remo 1990 Ford. Die Allra-Cossies, von denen zwar Airikkala als Elfter überlebte; gewonnen alle der 35 Wertungsprüfungen, was man bei Lancia und der italienische Presse als Warnschuss sah. In der Gruppe N feierten Fassina und Evans (der in seiner zweiten WM-Rallye – Bestzeiten fuhr) den Doppelsieg. «Ford wird 1991 zweifels wieder Rallyes gewinnen», prophezeite Lancia-Teamchef Claudio Lombard.

Peter Ashcroft, sein Amtskollege von Ford, blickte bereits Richtung RAC: «Ne wünsche ich mir den Heimsieg, bevor es nach Monte Carlo geht.» Sprach's unverbessert sich Richtung Frankreich – für drei Tage privater Monte-Testfahrten.

**Resultate Rallye San Remo**

1. Auriol/Ocoelli (F), 7:30:38.
2. Kankkunen/Piironen (SF), beide Lancia Delta HF Integrale 16V, 0:45 min zur.
3. Sainz/Moya (E), Toyota Celica GT 4WD, 1:45.
4. Cerrato/Cerr (I), 2:47.
5. Liatti/Tedeschini (I), beide Lancia Delta HF Integrale 16V, 6:14.
6. Ericsson/Bilstam (S), Toyota Celica GT 4WD, 6:34.
7. Della/Scalvini (I), 7:11.
8. Florio/Pirollo (I), 7:45.
9. Grossi/Mari (I), alle Lancia Delta HF Integrale 16V, 26:19.
10. Fassina/Chiapponi (I), 27:35 (Sieger Gruppe N).
11. Airikkala/McNeme (SF/GB), 28:05.
12. Evans/Howard (GB), alle Ford Sierra Cosworth 4x4, 29:35 (2. N).
13. Mäkinen/Harjanne (SF), Mitsubishi Galant VR-4, 31:11 (3. N).
14. Duez/Lopes (B), Ford Sierra Cosworth 4x4, 34:16.
15. Trelles/Muzio (U), Lancia Delta HF Integrale 16V (N), 36:02.
16. Pianezzo/Baggio (I), Toyota Celica GT 4WD (N), 43:33.
17. Orelle/Rouissard (F), Renault 5GT turbo (N), 49:15.
18. Louise Aitken-Walker/Christina Thorner (GB/S), Opel Kadett GSi 16V, 50:03 (1. Damen).
19. Florence L'Huillier/Michela Biana (CH), Lancia Delta HF Integrale 16V, 1:00:49 (2. Damen).
- Ferner: 41. Capre/Plathoux (CH), Toyota Corolla GT, 2:03:16 (1./AS). – 104 Teams gestartet, 47 klassiert.

**WP-Beszeiten:** Sainz 8, Schwarz 6, Auriol, Biasion und Wilson je 4, Airikkala, Cerrato und Florio je 3, Liatti 2, Chatriot und Della je 1.

**Führungspositionen:** WP 1 Schwarz, WP 2-13 Biasion, WP 14-26 Sainz, WP 27-35 Auriol.

**WM-Stand Marken nach 9 von 10 Läufen**

1. Lancia 164 (beste 7 Resultate: 137).
2. Toyota 142 (128).
3. Subaru 43.
4. Mitsubishi 39.
5. Mazda 30.
6. Audi und Renault (F), je 24.
7. BMW und Ford, je 14.
10. Volkswagen 10.

**WM-Stand Fahrer nach 10 von 12 Läufen**

1. Sainz, 142 Punkte (beste 8 Resultate: 132).
  2. Auriol 87.
  3. Kankkunen 85.
  4. Biasion 84.
  5. Ericsson 32.
  6. Cerrato 30.
  7. Carlsson und Florio, je 23.
  9. Waldegard 20.
  10. Bourne 18.
- FIA-Cup Gruppe N:** 1. Trelles 52 Punkte.
- 2. Mäkinen 46.**
- 3. Orelle 46 (43).**
- 4. Recalde 26.**
- 5. Soto 25.**
- FIA-Damen-Cup:** 1. Aitken-Walker 35 Punkte.
- 2. de Martini 18.**

# Der Ziegenpeter

Von Kili Manjaro (Text) und B. Mathys (Fotos)

**Wer den Schaden hat, braucht für den Spott nicht zu Sorgen: Jorge Recalde wurde bei seiner Fahrt zum Safari-Sieg von einer Ziegenherde gestoppt, Teamkollege Massimo Biasion bescherte Lancia den zweiten Safari-Sieg.**

Bei der gegenwärtigen Situation im Rallyesport ist die Safari-Rallye in Kenia eines der wenigen Hoffungsgebiete für die Konkurrenz, um Lancia zu schlagen.

Dem prestigeträchtigen Erfolg in Afrika waren auch die Italiener viele Jahre hinterhergefahren, daher wurde Biasions Sieg im Vorjahr allgemein als ein Produkt des Zufalls gewertet. Nicht ganz zu Unrecht, denn die Safari entzieht sich eben trotz ungeheuren technischen Aufwand der Werkteams jeder logistischen Erfolgsplanung. Metertiefe Löcher, mannshohes Baffelgras, weggeschwemmte Brücken und brutale Hochgeschwindigkeitspisten haben bekanntlich schon die stolzesten Teams gedemütigt.

Im übrigen bereitet es Streckenchef Mike Doughty offensichtlich Wohlbehagen, jedes Jahr mit neuen Schwierigkeiten aufzuwarten, die er auch dementsprechend anpreist: «Die 90 Kilometer von Karatina nach Nanyuki werden ihnen viel Freude bereiten. Bei Trockenheit ist die Strecke ein Horror, falls es regnet, wird sie zum Alptraum.»

Obwohl Lancia die gesamte Distanz schon beim Training zweimal im Renn-tempo völlig problemlos ab-

solviert hatte, offerierten die Buchmacher in Nairobi ziemlich ausgeglichene Quoten. Toyota (Supra Turbo), Nissan (200 SX), und Volkswagen (Golf GTI 16V) waren natürlich durchaus seriöse Sieganwärter, während die Werkswagen von Subaru einfach zu züchtig motorisiert sind, um an der Spitze mitzufahren.

Das 4154-km-Osterwochenende war auch diesmal in drei Etappen aufgeteilt und unterschied sich nur in grausamen Details vom Vorjahr. Kenia in fünf Tagen, der Traum jedes Pauschalreisenden. Zuerst runter in den Süden durch die schier endlosen Savannen, vorbei am Fuss des Kilimanjaro, und dann durch die berühmtesten Chyulu- und Taita-Hills. Hin und zurück. Die zweite Schleife führte in den Norden, vorbei am Mount Kenya, bis in die Nähe des Rudolfssees, dann durch das Tee- und Kaffeealand zum Victoriasee, und durch das Rift Valley und die Ngong Hills zurück nach Nairobi. Die dritte Etappe war kurz und diente eigentlich nur doch dazu, um die restlichen, noch intakten Schweissnähte zu knacken. Das geschah am Mau Escarpment und in der Ebene von Suswa vor den Toren Nairobis.

Durch starken Regen in

den Vorjahren verhindert, fand diesmal gleich zu Beginn der Rallye eine echte Sonderprüfung statt. Mit Helm, Starter und einer Länge von beachtlichen 6 Kilometern. Dieser Scherz existiert auf Wunsch der FISA, und Jorge Recalde fuhr Bestzeit, 9 Sekunden vor Erwin Weber.

Gleich danach begann aber der Ernst des Lebens, denn die zweimalige Durchquerung der Chyulu- und der Taita-Berge ist jedes Jahr ein wesentliches Kriterium. In den Autos herrschen Temperaturen um die 60 Grad, und an offene Fenster ist wegen des Staubs natürlich nicht zu denken. Im Gegenteil, manche mussten sogar mit voller Heizung fahren, um wenigstens dem Motor behagliche Temperaturen zu verschaffen. Nach der ersten Reise durch die Berge führte Mike Kirkland knapp vor Recalde, Waldegaard, Biasion und Blomqvist.

Im Duncan im Toyota verlor dabei über eine Stunde, weil irgendwo in der Elektrik ein schwer zu lokalisierender Defektteufel nistete. Alessandro Fiorio fungierte bei seiner ersten Safari in erster Linie als Ersatzteil-Express für Biasion und Recalde. Ein Reifenschaden und ein defekter Bordcomputer sorgten auch bei ihm für grösseren Zeitverlust.

Die nächtliche Rückreise nach Nairobi verlief schon für mehrere Teams ereignisreich, leider auch für die Vertreter aus Österreich und Deutschland. Vor allem aus österreichischer Sicht gab es in Afrika gar keine frohen



Würdiger Golf-Abschied: Blomqvist wurde Dritter

Ostern. Rudi Stohl, erstmals seit seinem schweren Unfall an der Elfenbeinküste wieder in einem Rallyeauto, musste noch in den Anfangsphasen der Safari wegen Zeitüberschreitung aufgeben. Ein bildschöner, mit viel Liebe und aller Erfahrung aus mehreren Safari-Jahren neu errichteter Audi 90 quattro ist halt auch nur dann ein zuverlässiger Partner, wenn man ihn nicht vorstätzlich füllsiliert.

Gleich nach der Pause im Süden, an guter neuer Stelle liegend, suchte und fand Stohl ein tiefes Loch, das er schon aus dem Vorjahr kannte. Nach der Reparatur des angeschlagene Querlenkers war der Quattro wieder voll fit, und Rudolf Stohl liess in den nebelverhangenen Taita-Hills grösste Vorsicht walten. Wenig später fand sich am Fuss des Kilimanjaro ein weiteres Loch, und diesmal sagte ein Federbein leise Servus.

Bei der Reparatur in Lotokitok entdeckte Chefmechaniker Rolf Schmid auch noch eine angeschlagene hintere Radaufhängung, wodurch die Uhr grosse Fortschritte machte. Beifahrer Rohringer errechnete, dass ab nun grosse Eile angebracht sei. Bei der Anfahrt zu den Chyulu Hills traf Rudi Stohl dann ein weiteres Hindernis, und das Ausmass des Schadens war nicht genau festzustellen. Da in den Chyulus schöne und tapfere Löwen wohnen, sind sie auch der letzte Ort, wo man während der Nacht stehenbleiben will. An schnelles Fahren war ohnehin nicht mehr zu denken, daher beschlossen Stohl und Rohringer schweren Herzens umzukehren, um die Safari vorzeitig zu beenden.

Für Volkswagen wird die Safari vermutlich der einzige offizielle Auftritt des Jahres bleiben, man arbeitet ja mit Hochdruck am allradgetriebenen Rallye-Golf G60. Zu-

gleich sollte es ein würdiger Abschied für den erfolgreichen Golf GTI 16V sein, in die Tat umgesetzt durch Erwin Weber und Stig Blomqvist. Der schwedische Gast hielt auch zunächst gut an der Spitze mit, während Teamkollege Weber beim Aufspüren schicksalsträchtiger Löcher Erfolg hatte.

Nach dem Tausch eines verborgenen vorderen Aufhängeteils war forciertes Reisetempo angesagt, dabei drang aber ein hinteres Federbein samt Halterung ins Innere der Karosserie vor. Diese Panne konnte natürlich auf die Schnelle nicht endgültig behoben werden, erst zu Beginn der zweiten Etappe war das Problem nach umfangreichen Schweissarbeiten beseitigt. Von da an gab es für Erwin Weber bis ins Ziel – und das war noch weit – kein ernsthaftes Problem mehr. Der eingehandelte Rückstand hatte sich allerdings bereits auf Stunden addiert.

An der Spitze begannen die beiden Lancias nun richtig Tempo zu machen, und Recalde ging vor Biasion in Führung. Dieses Tempo konnten Waldegaard, Kirkland und Blomqvist nicht mehr halten, schon gar nicht in den nebligen und extrem schwierigen Taita Hills, wo Recalde und Biasion ihren Gegnern sechs Minuten aufbrummen.

Per Eklund im zweiten Werks-Nissan überschlug sich ebendort, hatte aber Glück, denn er wurde von zirka 50 Negern auf die Strasse zurückgetragen. Mike Kirkland hatte kurz danach auch einen grossen Moment, als ihm bei Tempo 200 ein Vorderreifen platzte, während er gerade mit einer Hand am Funkgerät hantierte. Von 57 gestarteten Autos überstanden schliesslich nur 29 die erste Etappe, und es ergab sich folgender Zwischenstand: Recalde 1:24:01,



Wieder kein Glück in Afrika: Björn Waldegaard und der Toyota Supra Turbo

Biasion 4:26 min zur, Waldegaard 8:22, Kirkland 9:10, Blomqvist 22:38.

Der erste Abschnitt der Nordschleife war zum Teil bestes Rallyeland, und es gab auch richtig schöne Strassen zum schnellen Autofahren. Jorge Recalde hatte bei seiner ersten Safari wohl noch nicht genügend Respekt vor entgegenkommenden Buschtaxis und gab nun als erstes Auto auf der Strasse richtig Gas. Zur Pause in Nanyuki war Recaldes Vorsprung auf Biasion auf über sieben Minuten angewachsen, und der drittplatzierte Kirkland lag bereits 24 Minuten zurück. Waldegaard hatte Ärger mit einem gebrochenen Stossdämpfer, und damit im Kampf gegen Kirkland etwas an Boden verloren.

Bei Stig Blomqvists Golf GTI musste nach einem Schaden der Antriebswelle gleich das ganze Getriebe getauscht werden, glücklicherweise nahte rasche Hilfe auf dem Land- und auf dem Luftweg. Hubschrauber sind ja in Afrika nach wie vor erlaubt und gehören praktisch zum guten Ton. Wer keinen hat, gibt sich als Repräsentant einer so gut wie mittellosen Automobilfirma zu erkennen. Da sich Lancia alle drei in Kenya verfügbaren Helikopter gesichert hatte, mussten VW und Toyota ein eigenes Gerät aus Europa mitbringen. Nach einer Stunde war Blomqvist wieder unterwegs, hatte damit nur einen Platz verloren und war jetzt Sechster. Das verdeutlicht recht gut, welche abenteuerliche Rückstände nach einem Drittel der Rallye bereits bestanden.

Nach dem Geplänkel mit Minuten und Sekunden wurde nun nur noch in Stunden gemessen. Der zehntplatzierte Fiorio lag beispielsweise schon drei Stunden und zwanzig Minuten hinter Recalde.

Auf den nächsten 1000 Kilometern passierte dann vorerst einmal gar nichts. Waldegaard überholte wieder Kirkland, und die beiden Lancia liessen beim Service Öl kontrollieren und Scheiben reinigen. Die drückende Überlegenheit der italienischen Wundergeräte wirkte irgendwie beklemmend, und das Safari-Debüt des Herrn Recalde war durchaus beeindruckend. Als der Argentinier am Morgen des Ostermontags den letzten Abschnitt der zweiten Etappe von Kakamega nach Nairobi in Angriff nahm, zweifelte eigentlich niemand mehr an seinem Sieg.

Nach dem Abgang Cesare Fiorios zu Ferrari bekräftigte Ingenieur Lombardi - der neue Lancia-Teamchef - dass

es absolut keine Stallorder geben werde. In der generalstabsmässigen Planung der Italiener waren sicher alle möglichen Eventualitäten berücksichtigt, über das Verhalten einer gestressten Ziegenherde weiss man aber auch in Turin relativ wenig.

Selbstverständlich flog der Serviceheli über wenige Meter über dem führenden Recalde, um ihn vor allfälligen Gegenverkehr zu warnen. Ein Rudel Ziegen floh in Panik vor dem Hubschrauber quer über die Strasse, und Recalde war bei Tempo 160 chancenlos. Fünf Ziegen waren auf der Stelle tot, der Integrale verstarb etwa zehn Kilometer später, weil sich durch den angeschlagenen Ölkühler die lebenswichtigen Schmiermittel verflüchtigten. Obwohl gelegentlich die Ölkontrolle aufleuchtete, empfahl man Recalde per Funk, langsam bis zum Service weiterzufahren. Nach mehr als 3000 km Führung musste Jorge Recalde mit Motorschaden aufgeben.

Etwa zur selben Zeit erwischte es Björn Waldegaard. Am Toyota hatte sich der Wasserkühler aus der Halterung gerüttelt, wodurch ein Schlauch am Keilriemen streifte, und durch das entstehende Loch entwich das Kühlwasser. Waldegaard blieb sofort stehen und rief per Funk um Hilfe. Als bald nahte der Hubschrauber und entlud zwei Mechaniker, die sodann in einer Stunde und fünfundsiebzehn Minuten folgende Arbeiten durchführten: Demontage sämtlicher Nebenaggregate und des Turbos, Tausch der Zylinderkopfichtung, Installieren eines neuen Kühlers samt provisorischer Halterung und



Wieder der härteste Lancia-Jäger im Busch: Mike Kirkland im Nissan 200 SX

Montage eines neuen Turbo-laders. Insgesamt verlor Waldegaard bei der Aktion zweieinviertel Stunden, was ihn vom dritten auf den fünften Platz zurückwarf.

Miki Biasion kehrte somit als Führer nach Nairobi zurück, aber auch sein Lancia zeigte langsam Wirkung, und zwar in Form einer rutschenden Kupplung und verdrängter Getriebegehäuse. In einer heftigen Auseinandersetzung verlangte der Weltmeister von Ingenieur Lombardi frisches Material, was aber rund 40 Minuten gedauert hätte, und genau soviel betrug seine Führung auf Mike Kirkland. Lombardi lehnte das Ansinnen strikte ab, bestimmte, dass der Vorsprung gross genug sei, dass das Zeug halten werde und dass er im übrigen



Possum Bourne sprang im Subaru auf Rang 7



# Die Wiedergeburt

Von Martin Holmes (Text) und Bernhard Mathys (Fotos)

**Was ist der Unterschied zwischen der Formel 1 und der Rallye-WM? In der Formel 1 sorgt japanische Honda-Power für McLaren-Fließbandsiege und damit etwas Monotonie, wenn man es milde ausdrückt. Die Rallye-WM erlebte hingegen bei der 1000-Seen eine Wiedergeburt: Zwar siegte mit Alén wieder ein Lancia, aber allerdings von Kankkunen japanischem Toyota bis zum Letzten gefordert wurde.**

Was für ein Duell! Markku Alén und Juha Kankkunen führten bei der 1000-Seen-Rallye fort, was sie im Vorjahr begonnen hatten: Einen Kampf auf Biegen und Brechen. Nur dass damals beide im gleichen Auto (Lancia Delta) sass. In diesem Jahr feuerte Juha nämlich eine Toyota Celica 4WD durch die Gegend, und in den Wäldern konnten sich die weniger betrunkenen Zuschauer freudig zuzufeln: Lancia hat einen Gegner!

Bevor wir zum traurigen Teil unserer Geschichte kommen, das Positive vorweg. Bei der 1000-Seen-Rallye zeigte sich, dass die neue Allrad-Celica den PS-Nachteil gegenüber dem Integrale auf rutschigem Gelände wettmachen kann. Da anzunehmen ist, dass Ove Anderssons Männer über Winter noch die eine oder andere Pferdestärke auf-treiben dürfen, darf sich Cesare Fiorio mit seinen Lancia-Männern freuen: Er ist ab jetzt nicht mehr einsam.

Leider hat unsere Geschichte kein Happy-End. In der 34. Sonderprüfung am Sonntagmorgen kam die traurige Stimme von Juha Kankkunen über den Toyota-Funk: «Sorry Leute, ich stehe 4,3 Kilometer vom Start entfernt. Könnt ihr mich bitte abholen kommen?» Das Toyota-Fieber erk hatte zu guter Letzt nur noch auf drei Zylindern seinen Dienst verrichtet, bis diese dann auch die Nase voll hatten. Übrigens ganz in der Nähe von Juhas Behausung in Laukaa.

Während Markku Alén im Lancia Delta HF Integrale die

Timo wusste jedoch, was er seinem Heim-Publikum schuldig ist und kämpfte sich wacker wieder nach Vorne.

Hannu Mikkola und Christian Geistdörfer waren ebenfalls gut bei der Musik, ebenso die Mazda-Privatiers Torbjörn Edling und Mikael Sundström. Doch alle drei hatten kein Glück. Edling bog in der fünften Prüfung ins Unterholz ab, Sundströms Motor versagte am Ende des ersten Tages den Dienst, Mikkola wäre am Ende wohl Dritter geworden, fiel aber durch Turbo-Probleme zurück und mit einem Motorschaden schliesslich aus.

An der Spitze beharrten sich Alén und Kankkunen munter weiter. Bei Kankkunen machte sich Getriebegeräusche bemerkbar. War Juha einmal im vierten Gang, liess sich der fünfte nur unter Fluchen einlegen, auch Runterschalten war nicht immer einfach. Der Toyota-Pilot verlor die Führung so an Markku Alén, konnte sich aber nach erfolgreicher Reparatur wieder an seinem Landsmann vorbeikämpfen. Dann kam das Aus für Kankkunen. Es wäre jedoch schlicht falsch zu sagen, dass Alén den Sieg geerbt hätte, denn er fuhr ebenfalls grossartig und es ist schwer zu sagen, wer am Ende gewonnen hätte. Der Kampf wäre mit Sicherheit erst kurz vor der Zielrampe vorbei gewesen.

Juha Kankkunen war sich sicher: «Überall dort, wo es schnell und twisty daherging und wir das Handling unserer Celica ausspielen konnten, waren wir schneller.»

Der Kampf wird weitergehen. Freuen wir uns auf die San Remo und die RAC.

Kenneth Eriksson, mit Peter Diekmann auf dem heissen Sitz, lag mit seiner Celica nach dem ersten Tag auf Rang 5, er hatte einen monströsen Dreher überstehen müssen. Der



Markku Alén musste lange nicht mehr so hart kämpfen

Schwede registrierte am Morgen des zweiten Tages nach einem Sprung Getriebesalat aus.

Hinter Alén führen Mikael Ericsson und Claes Billstam locker auf Platz zwei und besicherten Lancia einen erneuten Doppelsieg. Timo Salonen und Seppo Harjanne wurden von Handlings- und Motoren-Probleme gebeutelt, der vierte Rang sollte Warmbolds Mazda-Truppe jedoch Aufwind geben.

Dritter wurde ein Pilot, der nur zwei angetriebene Räder zur Verfügung hatte. Den Namen werden sie nie erraten.

Wir sagen ihnen zunächst, wer es nicht war. Ari Vatanen und Bruno Berglund hatten mit ihrem Prodrive-BMW M3 eine ordentliche Vorstellung gegeben. Rang 5 bis 6 wären möglich gewesen, hätte nicht eine solide Tanne am Morgen des zweiten Tages Einspruch eingelegt. «Ich gebe ja zu, dass alle bisherigen Unfälle auf mein Konto gingen, aber diesmal war es wirklich nicht meine Schuld», beteuerte Vatanen, der nach dem Austritt auf einem Baumstumpf sitzend mit einem Glas Milch in der Hand geseht wurde. Ari konnte auch wirklich nichts dafür, die Lenkung war gebrochen.

Stig Blomqvist wurde im Ford Sierra RS Cosworth Fünfter vor Markkollekte Carlos Sainz, der sich so mehr als achtbar aus der Affäre gezogen hatte. Als weiteren Mitteleuropäer begrüssen wir Aléx Fiorio unter den ersten

Zehn. Ärger mit der Elektrizität bedeutete «nur» Rang 7.

Damit haben wir jedoch noch nicht den besten Nicht-Scandinavier benannt, der sensationell Dritter wurde. «Flying Frog», fliegender Frosch, taufte meine britischen Journalistenkollegen Didier Auriol, der mit Co-Pilot Bernard Occelli in Finnland Geschichte schrieb. Noch nie war ein Nicht-Scandinavier so weit vorne. Abgesehen von Markku Alén sahen die Nordmänner in Korsika immer relativ blass aus. Das Gleiche erwartete man von Korsika-Sieger Auriol, der seine erste 1000-Seen bestritt.

Im Training waren dem kleinen Franzosen beträchtliche Zweifel am 1000-Seen-Abenteuer gekommen: «Das ist hier alles so furchtbar schnell mit den vielen Kuppen. Man weiss nie genau, wo man bei der Rallye landet, welche Linie die schnellste ist. Das wissen nur die Finnen. Drei Meter daneben, und man landet im Gehölz.» Das tat Auriol nicht. Er versägte Teamkollege Blomqvist und M3-Pilot Vatanen. Und das sind, vor allem in Finnland, beiläufig keine Penner.

Wir haben gar nicht so viele Hüte, wie wir vor dem fliegenden Frosch ziehen müssten.

Jorge Recalde und Jorge del Buono sicherten sich mit Rang 13 auf ihrem Lancia Delta HF Integrale den Sieg in der Gruppe N und haben damit den FIA-Welt-Cup fast schon wie in der Tasche.

## Resultate

1. Alén/Kivimäki (SF), 4:35:29. 2. Ericsson/Billstam (S), beide Lancia Delta HF Integrale, 4:38:24. 3. Auriol/Occelli (F), Ford Sierra RS Cosworth, 4:45:15. 4. Salonen/Harjanne (SF), Mazda 323 4WD, 4:45:50. 5. Blomqvist/Melander (S), 4:46:32. 6. Sainz/Moya (E), beide Ford Sierra RS Cosworth, 4:46:41. 7. Fiorio/Pirolo (I), 4:53:14. 8. Joki/Carlsson (S), beide Lancia Delta HF Integrale, 4:55:11. 9. Jansson/Algerstedt (S), Audi 80 Quattro, 4:55:32. 10. Jonsson/Bäckmann (S), Opel Kadett GSI, 4:56:48. - Ferner: 13. Recalde/Del Buono (RA), Lancia Delta HF Integrale, 5:03:56 (Sieger Gruppe N).

Führungspositionen: WP 1 Alén, WP 2 Kankkunen, WP 3 Alén und Kankkunen, WP 4-5 Alén, WP 7-16 Kankkunen, WP 17-25 Alén, WP 26-33 Kankkunen, WP 34-39 Alén.

WM-Stand Fahrer: 1. Blässon 95, 2. Fiorio 61, 3. Alén 56, 4. Saby und Auriol, je 32, 5. Blomqvist 31, 7. Ericsson 30, 8. Leubet und Recalde, je 27, 10. Salonen 18. - Gruppe N: 1. Recalde 36, 2. Del Zoppo 32, 3. Gaban 23. - Marken: 1. Lancia 140, 2. Audi 63, 3. Ford 61, 4. Mazda 49, 5. Renault 33.

**SCHROTH RENN- & RALLYE GURTE**  
... helfen siegen!



Kankkunen und Toyota stiessen Alén (Lancia) in Finnland beinahe vom Sockel



Mazda kam in Finnland wieder in Schwung, hier Mikkola



Die Sensation der 1000-Seen-Rallye: Didler Auriol im Ford

## Rallycross-EM ist entschieden

# Alamäki Europameister

Die Rallycross-EM ist entschieden, dem Finnen Matti Alamäki ist der Titel auch in den noch ausstehenden drei Wertungsläufen nicht mehr streitig zu machen. Vor fast 10 000 Zuschauern ging bei starken Regenfällen am vorletzten Wochenende in Valkenswaard vor den Toren von Eindhoven Hollands Lauf zur Rallycross-EM über die Runden und endete mit einer Überraschung.

Durch etwas Glück mit dem Wetter in den Vorläufen und mit einer guten Leistung erkämpfte sich Norwegens Terje Schie im Ex-Nüttymäki-Peugeot die erste Pole-Position bei einem EM-Lauf. Durch eine Bestzeit im zweiten Vorlauf konnte sich Alamäki mit Schie die erste Startreihe für das A-Finale teilen. Neben den beiden Löwenbändigern waren Rolf Nilsson und Mikael Nordström in ihren Ford RS 200 und Will Gollup im MG Metro 6R4 direkt für den Endlauf qualifiziert, während Pekka Rantanen seinen RS 200 durch einen Sieg über Martin Schanche im B-Finale in das letzte Rennen des Tages brachte.

Im strömenden Regen konnte Schie auch den Start gegen Europameister Alamäki gewinnen, verfügte er doch über die besseren Reifen. Kurz vor Ende der ersten Runde leistete sich der Norweger einen Fahrfehler, den Alamäki gleich ausnutzen wollte. Bei dem Überholmanöver des Finnen hatten beide 205er Kontakt, und dem Briten Will Gollup bot sich die Chance, die Führung zu übernehmen. Mit seinem Metro galoppierte der Saab-Händler aus der Grafschaft Kent an den zwei im Climb liegenden Skandinavien vorbei und gewann danach mit dem Saugmotor-Auto mit weitem Vorsprung seinen ersten EM-Lauf. Schie konnte sich besser aus der Affäre ziehen als Alamäki und wurde Zweiter vor Mikael Nordström aus Schweden, während Matti keine weiteren Versuche unternahm, sich vom letzten Platz aus weiter nach vorne zu fahren.

In der Division der Gruppe-A-Fahrer schwammen Tabellenführer Björn Skogstad in Holland die Felle davon. Die Sierra RS500 Cosworth waren auf der schnellen Strecke nur für das B-Finale gut, in dessen Verlauf der Norweger seinen Camel-Cosie erst gegen die Leüplanke und dann neben die Bahn setzte. Regentänzer Herbert Breiteneder musste sich in den Vorläufen nur dem dreifachen Europameister Anders Norstedt beugen, der seinen Saab 900 Turbo 16 auch im A-Finale zu einem problemlosen Sieg fahren konnte. «Herbie» lag im Golf kurz an zweiter Stelle, verlor aber nach einer Rangelimit mit Jouko Kallio im Saab einige Plätze. Als sich wenige Runden später Norwegens Jan Gulbrandsen mit seinem Saab 900 Turbo 16 überschlug, konnte der Golf-Fahrer auch noch an Roger Sandberg im BMW M3 vorbeigehen und wurde hinter Haakan Ivarsson im Volvo Dritter. Manfred Kubik aus Wien nutzte das Wetter dazu, seinen untermotorisierten Escort RS Turbo auf den grossartigen siebten Platz zu steuern und nahm zehn EM-Punkte mit nach Hause. Glücklos blieben die deutschen Teilnehmer Weitznack, Sasse und Czaja, die in den Vorläufen hängen blieben.

Eddi Laumanns

**Resultate**  
**Division 1 (Gruppe A):** 1. Anders Norstedt (S), Saab 900 Turbo 16, 2. Haakan Ivarsson (S), Volvo 240 Turbo, 3. Herbert Breiteneder (A), VW Golf GTI 16V, 4. Roger Sandberg (N), BMW M3, 5. Jan Gulbrandsen (N), 6. Jouko Kallio (SF) beide Saab 900 Turbo 16, 7. Manfred Kubik (A), Ford Escort RS Turbo.  
**Div. 2 (Spezial):** 1. Will Gollup (GB), MG Metro 6R4, 2. Terje Schie (N), Peugeot 205 Turbo 16 E2, 3. Mikael Nordström (S), Ford RS 200 E2, 4. Rolf Nilsson (S), Ford RS 200, 5. Pekka Rantanen (SF), Ford RS 200 E2, 6. Matti Alamäki (SF), Peugeot 205 Turbo 16 E2, 7. John Walsh (GB), Opel Kadett GSi (SF), Peugeot 205 Turbo 16 E2, 8. Ole Arnesson (S), Audi Sport Quattro S1, 9. Mark Hennison (GB), 10. Martin Schanche (N), beide Ford RS 200 E2.  
**EM-Stand, Div. 1:** 1. Skogstad 110, 2. Breiteneder 107, 3. Sandberg 106, 4. Norstedt 103, 5. Davidsson 95, 6. Harsen 76, -Div. 2: 1. Alamäki 129, 2. Hennison 96, 3. Schanche 94, 4. Schie 91, 5. Nordström 90, 6. Rantanen 78.

## Kurz notiert

● **Rallye:** Die Rallye Nordbaden, sechster Lauf zum Rallye Central Cup, ging an Markus Mofang und Michael Velke mit ihrem baaren Opel Kadett GTE. Das Geschwisterpaar Hartmut und Ute Jene steuerte ihren Gruppe-N-BMW M3 inmitten potenter Gruppe-H-Geräte auf Rang 2 vor Schmid/Platz (Opel Ascona) und Assmann/Flügel (Opel Kadett GTE). Mit Rang 7 bekam Peter Holub im Lancia Delta HF Integrale nur einen schlechten Lohn für eine Supervorstellung. Mit fünf Bestzeiten hatte er sich in Führung geschoben, ehe auf der letzten Prüfung, einem 8-Runden-Rundkurs in Hockenheim, nach dem fünften Umlauf ein Plattfuss eine Minute und den Sieg kostete. Im Opel-Junior-Cup konnten sich Hans und Arnold Ostermayer vor dem sieggewohnten Ehepaar Six durchsetzen, Dritte wurden Wolfgang und Elisabeth Zengel.

● **Berg:** Beim Bergrennen Oberhallau, das zur Schweizer Automobilmeisterschaft zählte, konnte sich Bergprofi Christian Debias mit seinem Formel-2-Martin klar vor Freddy Amweg durchsetzen. Hinter Darbellay fuhr Herbert Stenger seinen Sachs-Sprint auf Rang 2 bei den Sportwagen. Riesenpech hatte der Österreicher Walter Pedrazza, der im Training klar schnellerer Sportwagenpilot gewesen war. Er hielt in einem Trainingslauf plötzlich das Lenkrad seines Gruppe C in der Hand und erklimmte so unfreiwillig eine Böschung.

● **Rallye:** Die Vorausschreibung der Rallye Monte Carlo (20. bis 27. Januar 1989) ist ab sofort beim Automobilsportclub von Monaco, 23 Boulevard Albert 1er, Monte Carlo (Principauté de Monaco), erhältlich. Die Streckenführung ist, von drei Prüfungen abgesehen, nahezu mit der des Vorjahres identisch.



Recalde steht jetzt vor dem Gruppe-N-WM-Sieg

## Vorschau Formula Rally Germany in Gründau:

# Das Prestige-Duell

Beim zweiten Formula Rally Germany in Gründautal (nordöstlich von Frankfurt zwischen Bidingen und Lieblos, über die A66 zu erreichen) treffen zwei Weltklasse-Piloten in einem Prestige-Duell aufeinander: Markku Alén will Revanche für die Vorjahres-Niederlage gegen Massimo Biasion (beide Werks-Lancia Delta HF Integrale).

Auch zwei Mazda-Piloten rechnen sich Chancen auf den Sieg aus: Hannu Mikkola im Werks-323 4WD und Mikael Sundström im 323er des finnischen Importeurs. Der Name Jorge Recalde ist immer ein Garant für Spektakel, der Argentinier-Sieger steuert einen neuen Audi 90 Quattro 20V. Ob sogar Michèle Mouton in einem Audi 200 Turbo Quattro anrückt, war bis zur Drucklegung dieses Heftes noch offen. Tiziano Siviero weilte im Auftrag der FRO (Formula Rally Organisation) in Finnland, um weitere drei Stars an Land zu ziehen. Eventuell kommt 1000-Seen-Star Didier Auriol!

Auch das DM-Feld kann sich sehen lassen: Ronald Holzer, Ernst Hack (beide Lancia Delta HF 4WD), Armin Schwarz, Susanne Kottulinsky (beide Audi 200 Turbo Quattro), Sepp Haider, Helmut Kreis (beide Opel Kadett GSI 16V), Rüdiger Hahn, Stefan Schlessack (beide Ford Sierra RS Cosworth), Michael Werner, Matthias Moseleitner (beide BMW M3), Klaus Fritzing (Toyota Corolla GT 16V), Harald Bütner (Suzuki Swift GTI), Rüdiger Kern (VW Golf GTI 16V), Erwin Doctor (Ford Sierra XR 4x4) und Freddy Kottulinsky (Alfa Romeo 3,0) kämpfen um den Sieg im nationalen Feld. Seit Jochen Neerpasch als Sportkoordinator bei Mercedes das Sagen hat, ist Rallye offenbar abgemeldet. Die Fricker-Truppe musste die Startzusage von Harald Demuth zurückziehen. Es ist sogar davon die Rede, dass die Mercedes-Unterstützung für den zweifachen Ex-Meister ab sofort eingestellt wird.

Als weltmeisterliche Zagabe wird Walter Röhl im Pikes-Peak-Audi Sport Quattro S1 am Sonntag um 16.15 Uhr die Fans erfreuen. Mit 15 DM am Samstag, 25 DM am Sonntag oder 35 DM für eine Wochenendkarte ist man dabei.

Das Drittspektakel geht am Samstag um 9.30 Uhr mit dem Training der Funny-Karts, dem ONS-Opel Junior-Cup, dem DM- und WM-Feld los. Ab 14.40 finden die Qualifikations- und Achtfinalläufe statt, gegen 18 Uhr ist Feierabend.

Am Sonntag dröhnen ab 9.45 Uhr die Motoren zum Warm-Up und weiteren Qualifikationsläufen, in der Mittagspause ist von 12.10 bis 13 Uhr das Fahrerlager ohne zusätzlichen Eintritt geöffnet. Um 16.15 Uhr steigt das nationale Finale, bevor um 17 Uhr die Weltmeister das Wort haben.

P.T.

**Vier Tage lang gab Weltmeister Sainz den Ton an, dann überliess er Juha Kankkunen das Feld: Lancia kehrte bei der Safari-Rallye, die weniger hart war als in anderen Jahren, auf die Siegerstrasse zurück und sorgte in der WM wieder für Spannung.**

Von Martin Holmes und Bernhard Mathys (Fotos)

Die Safari hat sich über die vielen Jahre kein bisschen geändert. Sie ist immer noch so, wie sie sein muss! Diese Liebeserklärung stammt von Juha Kankkunen und kommt nicht von ungefähr: Der Finne gewann zum zweitenmal nach 1985 die härteste Rallye der Welt und beendete damit die fast halbjährige Erfolglosigkeit von Lancia.

Weltmeister Carlos Sainz fand die Rallye bis zum vorletzten Tag auch schön: Dann brachte ihn ein Motorschaden am Toyota um den ersten Safari-Triumph, der ihm als letzter in der Sammlung grosser Rallyes fehlt. Kankkunen schliesst dadurch in der WM bis auf zwei Punkte zu ihm auf.

Die vielleicht grösste Offenbarung war jedoch Nissan. Die Weltprimiere im afrikanischen Busch beendeten zwei der drei Pulsar GTI-R auf den Rängen 5 und 7, und in der Gruppe N kamen ebenfalls beide werksunterstützten Wagen (Ränge 3 und 5) ins Ziel. Wie sollten die kleinen, zierlichen Wagen überhaupt genannt werden? Sportchef Howard Marsden klärte auf: «Wir nennen sie Sunny, weil Pulsar der Name in Japan und Australien ist.» Homologiert ist er jedoch als Pulsar, mit einem simplen GTI-R auf der Heckklappe.



Safari-Rallye: Kankkunens Sieg – Sainz zu forscht

## Lancias Rückkehr

Die Nissans standen als Neulinge zwar im Mittelpunkt, doch es war klar, dass der Kampf um den Gesamtsieg zwischen Lancia und Toyota ausgefochten wurde. Die Route wurde so geändert, dass die härteste Etappe den Abschluss bildete, damit nicht schon das halbe Teilnehmerfeld, wie in der Vergangenheit, in den ersten beiden Tagen eliminiert wurde. Das kam nicht nur den Privatfahrern entgegen, sondern auch den Wünschen der FISA.

Auf den ersten beiden Etappen, die zwei Super-Spezialprüfungen beinhalteten, übernahm zunächst Miki Biasion das Kommando. Auf der Strecke war Jorge Recalde mit der Startnummer 1 solange der erste, bis der

Lancia-Pilot einen Plattfuss erlitt und Carlos Sainz passieren lassen musste. Der verzweifte bis dahin im Staub des Argentiniers: «Ich musste an seiner Stosstange anknöpfen, damit er merkte, dass ich hinter ihm war. Schon vorher ging meine Frontscheibe in Brüche.»

Die ersten prominenten Opfer waren ausgerechnet Rudi Stohl und Reinhard Kaufmann. Ihr zehnter Safaritrip endete schon nach neun Zeitkontrollen mit gebrochener Ölpumpe am Audi 90 quattro.

Von den Nissan-Piloten trumpfte David Llewellyn auf. Der Waliser hielt sich auf Rang 6, ehe ihn eine Kollision eliminierte. Diese passierte auf offener Strecke, angeblich nachdem ihn ein Service-Gehilfe vorbeigewunken hatte – direkt in einen herannahenden Subaru RX Turbo, der ebenfalls an der Rallye teilnahm. Die Rallye machte hier eine Schleife, so dass die ersten Fahrzeuge den später gestarteten begegneten. Der Subaru-Fahrer erlitt einen Beinbruch. Llewellyn und sein

**Kankkunen: Sein Rhythmus war besser**

deutscher Beifahrer Peter Diekmann kamen mit Prellungen davon.

Ähnlich erging es Biasion. Siviero: Auf der Etappe von Mombasa nach Nairobi stiessen die an fünfter Stelle liegenden Italiener nach einem Ausweichmanöver mit einem Lkw zusammen. Sie erreichten mit ihrem demolierten Lancia zwar noch den nächsten Servicepunkt, werten zwischen Safari-Siegern jedoch mitgeteilt wurde, dass an die Weiterfahrt mit ihrem Schrothtaufen nicht mehr zu denken sei.

Sug Blomqvist und Mike Kirkland, die die Nissan-Flagge hochhielten, erlebten am Donnerstag die ersten technischen Troubles, was sie einige Strafrunden kostete.

Auf solche Probleme der Konkurrenz hofften die Subaru-Piloten Ian Duncan und Lokalmatador Patrick Njiru. Der Vorjahresieger in der Gruppe N, der nun Aléns letztjähriges Safari-Auto erhielt. «Wir können das Tempo der Rallye-Profis unmöglich halten, wir können nur warten, bis sie ausfallen.»

Zunächst machte ihnen kein weiteres Team aus der Spitzegruppe diesen Gefallen, obwohl die Strecke am Freitag, dem dritten von sechs Rallyetagen, härter wurde.

Den Unfall des Tages lieferte Björn Waldegaard, sich hatte Probleme mit schwammigen Bremsen, ich musste dauernd pumpen. Als ich eine Kurve falsch einschätzte und es zu spät zum Pumpen war, überschlugen wir uns, rapportierte der Schwede, dessen letzter ähnlicher Unfall sieben, acht Jahre zurückliegt, wenn man von der Pharaonen-Rallye 1990 absieht. Dieser Zwischenfall warf ihn auf den dritten Rang zurück, später kostete ihn die Kupplung zwei weitere Ränge.

Die vierte Etappe nahm Carlos Sainz mit 14 Minuten Vorsprung auf Juha Kankkunen in Angriff. Mit nur mehr vier kehrte er ins Etappenziel zurück. Während der Finne auf einen angenehmen Samstag zurückblicken konnte, listete Sainz seine bzw. die Beschwerden seines Autos auf: Bolzen an der Aufhängung abgesichert, krumme Lenkung nach Steinschlag und Leistungsverlust, Richtung Eldoret wechselten die Toyota-Mechaniker den Turbo, und sie wunderten sich, dass dieser nicht vorher seinen Geist aufgegeben hatte: In den Eingewunden des Turbos war nämlich einiges krumm.

Jorge Recalde wurde von Mikael Ericsson im dritten Toyota überholt. Björn Waldegaard folgte dahinter. «Die Kupplung ist immer noch schlecht, der Wechsel in Na-



Nissan Pulsar: Premiere mit Problemen



Toyota fuhr bis Sonntag auf Siegerkurs

### Resultate Safari-Rallye

3. bzw. 4. Lauf zur Rallye-WM 1991, 27. März bis 1. April, 4518 km, 6 Etappen, 88 Zeitkontrollen, 57 Teams gestartet, 27 im Ziel.

1. Kankkunen/Pironen (SF), Lancia Delta HF Integrale 16V, 2:07:10. 2. Ericsson/Billstam (S), Toyota Celica GT 4WD, 2:33:34. 3. Recalde/Christie (RA), Lancia Delta HF Integrale 16V, 2:46:13. 4. Waldegaard/Gallagher (S/GS), Toyota Celica GT 4WD, 3:56:08. 5. Blomqvist/Metander (S), Nissan Pulsar GTI-R, 5:17:24. 6. Duncan/Williamson (EAK), Subaru Legacy RS, 5:47:22. 7. Kirkland/Thairi (EAK), Nissan Pulsar GTI-R, 6:09:35. 8. Shinozuka/Meadows (J/GS), Mitsubishi Galant VR-4, 7:42:35. 9. Jack/Morris (EAK), Daihatsu Charade GTX, 9:57:34. 10. Anthony/Valentine (EAK), 10:22:20. 11. Lynda Hughes/Vanessa Evans, beide Daihatsu Charade 1.3 16V, 10:38:30 (Singerinnen Ladies Cup). – Ferner: 14. M. Hughes/Hatec (EAK), Subaru Legacy RS, 11:09:51 (Sieger Gruppe N).

Führungspositionen: ZK 1–4: Biasion; 5–31: Sainz; 32/33: Sainz und Waldegaard; 34–62: Sainz; 63–88: Kankkunen.

### WM-Stand

Fahrer-Wertung (nach 4 von 14 Läufen): 1. Sainz 40 Punkte, 2. Kankkunen 38, 3. Biasion 27, 4. Eriksson und Alén, je 20, 6. Auriol 17, 7. Jonsson und Ericsson, je 15, 9. Delecour und Recalde, je 12, 11. Schwarz, Carlsson und Waldegaard, je 10. Marken-Wertung (nach 3 von 10 Läufen): 1. Toyota 57 Punkte, 2. Lancia 54, 3. Subaru 18, 4. Ford 14, 5. Nissan 10, 6. Mitsubishi 8, 7. Mazda 6, 8. Daihatsu 2.

FIA-Cup (Gruppe N): 1. Spoilotti, Walfridsson, de Mévius und Hughes, je 13 Punkte, 5. Mautrey, Mäkinen, Bedini und Iwase, je 10, 9. Tasso, Nilsson, Peres und Nishiyama, je 7.

Ladies Cup: 1. Sillankorva und Hughes, je 9.

kur bis vergeblich. Offenbar ist es ein hydraulisches Problem, ärgerte sich der Schwede.

Bei Nissan war Stig Blomqvist der Leidtragende. An dessen Pulsar pulsirte die vordere Antriebswelle nicht mehr einwandfrei; der Teamhelikopter wurde zum fliegenden Ersatzteilebeschaffer. Dagegen war Kirkland glücklich, mit Ausnahme zweier Punctures.

Der Kampf um die Führung wurde am fünften Tag zugunsten von Kankkunen entschieden. «Wir kamen um eine schlammige Kurve, als uns Carlos zwinkte. Er stand mit Motorschaden.»

Die Ursache für den Bruch des Vierzylinder-Triebwerks lag wahrscheinlich am Dreck, der sich mit Öl gemischt hatte und im Inneren des Motors für Chaos sorgte. Kankkunen: «Ich glaube eher, der Carlos fuhr zu falsch.»

Mikael Ericsson war nun Zweiter, heurückte jedoch die Zuschauer beim frühmorgentlichen Halt in Maralal, als sein Toyota eine blaue Rauchfahne hinter sich herzog. Doch diese entpuppte sich als gebrochene Bremsleitung.

Björn Waldegaard hatte endlich Frieden mit der Kupplung seines Toyota geschlossen, doch ärgerte er sich wegen der Zeit, die er deswegen verloren hatte.

Hingegen hatte Safari-Veteran Mike Kirkland am



**Kankkunen/Piironen: Zweiter Sieg nach 1985**

Sonntag reichlich Probleme. «Waldegaard, ich und Blomqvist fuhr in einer Reihe. Björn ist so gut im Schlamm, dass ich froh war, ihm zu folgen, doch Stig war ungeduldig und wollte an mir vorbei. Bei seinem Überholmanöver rutschte ich von der Strecke und blübe eine Stunde lang im Dreck stecken.»

Freunde, darunter Blomqvist und Sainz, der sich auf dem Heimweg befand, versuchten dem Kenianer aus der Patsche zu helfen. Doch erst ein spezielles Zugfahrzeug konnte dem Nissan innerhalb von zwei Minuten den Weg zurück in die Freiheit gewähren.

Am Zwischenhalt in Maralal betrug Kankkunens Vorsprung auf Ericsson 21 Minuten. Weitere zehn Mi-

nuten dahinter folgte Recalde, eine Stunde zurück Waldegaard. Neun Minuten vor Ian Duncan war Blomqvist im Nissan beachtlicher Fünfter. Die ganze nördliche Schleife von 230 km Länge wurde auf kurzfristige Anordnung hin abgekurzt, da wegen heftigen Regens zwei Flüsse über die Ufer getreten waren und die Strecke unpassierbar machten. Alle Teams wurden auf einer anderen Strecke nach Aberdare geschickt.

Alle ausser Kenjiro Shinozuka im einzigen Mitsubishi beendeten den Rest der sonntäglichen Etappe ohne Strafzeit. Da die härteste Etappe noch bevorstand, war die Aussicht, dass es an der Spitze bei der Reihenfolge bleiben würde, eher gering.

Doch allen Unkenrufen zum Trotz blieben die Spitzenreiter in der nächtlichen Schuss-etappe sorgenfrei. Juha Kankkunen fuhr am Morgen des Ostermontags seinen zweiten Safari-Sieg nach Hause, der Lancia in der Weltmeisterschaft dicht zu Toyota auftrüben lässt und die WM spannender denn je macht. Mikael Ericsson beendete die letzten beiden Safaris zwar an dritter und zweiter Stelle, trotzdem gibt er zu, dass dies nicht sein bevorzugtes Terrain sei.

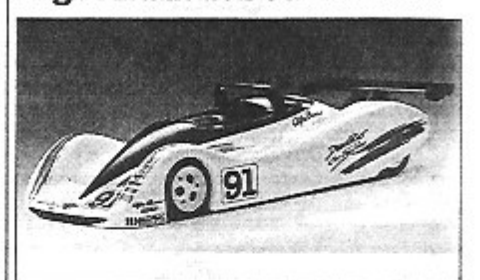
Die unerschrockene Lynda Hughes lief mit dem 1300er Gruppe-A-Daihatsu drei Plätze vor ihm ein und si-

cherte sich mit Vanessa Evans auf dem Befahrersitz die Damenwertung.

Wie im Vorjahr gelang Subaru der Sieg in der Gruppe N, diesmal durch Michael Hughes, den Sohn eines frü-

heren Safari-Gewinner. Gleich sechs Gruppen-N Teams kamen nach der 450 km langen Fahrt ins Ziel, was beweist, dass die Safari in anderen Jahren weitaus gemeiner war.

## Argo-Alfa in den Startlöchern



Dies ist das Modell des neuen Argo-Alfa-C3, mit dem 1991 in der Schweiz ein weiterer Markenpokal ausgetragen wird. Zugelassen sind jedoch auch andere Chassis, wie der aus Italien stammende Lucchini. Im Heck der Wagen arbeiten serienmässige 3-Liter-V6-Triebwerke mit 200 PS, wie sie auch im Alfa 164 QV verwendet werden. Durch strikte Reglementierungen (keine exotischen Werkstoffe, Reifen etc.) werden die laufenden Kosten niedrig gehalten, der Anschaffungspreis beziffert sich auf nur rund 115 000 Franken. Die hübsche Karosserie des Argo, entwickelt nach neuesten aerodynamischen Erkenntnissen, wird zweifellos für einiges Aufsehen sorgen.

Obligatorisch sind Schalldämpfer und bleifreies Benzin, ab 1992 auch Kat. Ab Monza (11./12. Mai) werden alle Rundstreckenrennen einschliesslich der 3 Stunden von Hockenheim sowie drei Bergrennen und wahrscheinlich zwei oder drei Slaloms zur «Trophée Alfa Romeo C3» gezählt. Für die Jahreswertung (Preisgeld 100 000 Franken) werden die acht besten Resultate gewertet.

## SM-Resultate von Dijon

**Formel-Ford-Cup:** 1. Schnellmann, 12 Runden in 18:01.22 (= 157,822 km/h). 2. Fischer, 0.65 sec zur 3. Abisser, alle Van Diemen, 0.98. 4. Pantillon, Fester, 1.03. 5. Zehnder und «Jo Hauser», beide Van Diemen, 1.09. 7. Jenzer, Fester, 1.65. 8. Pfeuti, 2.76. 9. Meyer, 13.98. 10. Kuenzi, alle Van Diemen, 25.50. = Schnellste Runde (SR): Jenzer in 1:28.81.

**VW-Golf-Cup:** 1. Niederer, 15/27:14.50 (= 130,499 km/h). 2. Eigenmann, 2.05. 3. Jost, 4.06. 4. Goldinger, 20.77. 5. Nuesti, 21.62. 6. Koller, 22.88. 7. Scheidegger, 8. Michel, 9. Sheber, 10. Bardill. = SR: Eigenmann in 1:48.21.

**Ford-Fiesta-Cup:** 1. Gerber, 15/26:54.35 (= 132,127 km/h). 2. Messeri, 0.38. 3. Rohr, 0.50. 4. Nussli, 5.33. 5. Faldari, 5.45. 6. Kuhn, 12.40. 7. Götte, 13.12. 8. Ursebacher, 16.75. 9. Jordan, 19.09. 10. Keller, 29.41. = SR: Messeri in 1:48.37.

**Resultat-Clio-Cup:** 1. Betschart, 15/25:28.06 (= 139,497 km/h). 2. Klaey, 0.19. 3. Hadorn, 6.76. 4. Ruchti, 13.01. 5. Hagen, 13.11. 6. R. Brandenberger, 13.67. 7. Emmenegger, 8. Hanselmann, 9. M. Brandenberger, 10. Patoz. = SR: Klaey in 1:41.12.

**Renault-5-GTE-«Boutique»:** 1. Clavouet, 15/26:06.81 (= 136,138 km/h). 2. Knobel, 0.46. 3. Hangartner, 1.09. 4. Graf, 1.53. 5. Gteller und Widmer, beide 12.95. 7. Koenig, 8. H. Gteller. = SR: Graf in 1:43.31.

**Gruppe N bis 1600 ccm:** 1. Jami, Toyota Corolla, 15/27:02.75. 2. Stenz, Suzuki Swift, 1 Rde zur 3. Schmid, Opel Corsa, 4. Bauer, Toyota Corolla. = **Bis 2000 ccm:** 1. Meitler, 15/25:41.12. 2. Ortiz, 0.13. 3. Kuhn, 5.00. 4. Vogt, 7.52. 5. Braun, 18.59. 6. Vermelling, 20.66. 7. Cerillo, 8. Trachopp, 9. Hintermayr, 10. Svanneau, alle Opel Kadett GSi 16V. = **Bis 2500 ccm:** 1. Kleinhaus, 15/26:22.84 (= 134,758 km/h). 2. Fischer, 8.88. 3. Wyser, 1 Rde. 4. Schweizer, alle Audi 90 2.3E. = **Bis 3000 ccm:** 1. Kamm, VW Rallye-Golf, 15/25:28.30. 2. Roth, Opel Omega 24V, 9.77. 3. Seliner, Alfa Romeo, 15/25:53.02. 4. Meyer, VW Rallye-Golf, 1 Rde. = **Über 3000 ccm:** 1. Strasser, Ford Sierra Cosworth, 15/24:57.74 (= 142,415 km/h). 2. Kamm, VW Rallye-Golf G60, 3.43. 3. Finger, 12.09. 4. Schmidlin, 21.18. 5. Manghini, 40.62. 6. Moroi, alle Ford Sierra Cosworth, 45.40. = SR: Kamm in 1:38.77.

**Gruppe N-GT bis 1600 ccm:** 1. Wirz, 15/26:03.03. 2. Amacher, 8.49. 3. Tschani, 10.22. 4. Baume,

10.39. 5. Trüssel, 15.14. 6. Roiz, alle Honda CRX 1.6-16, 43.05. = **Bis 2000 ccm:** 1. Del-Thé, 15/26:16.72. 2. Barilla, 1.01. 3. Calamia, 4.98. 4. Roth, 10.40. 5. Nebel, 16.84. 6. Lagni, 25.39, alle Toyota MR2. = **Über 3000 ccm:** 1. Helbing, Porsche 944 Turbo S, 15/23:12.63 (= 142,953 km/h). 2. «Pedro», 8.97. 3. Jossason, beide Porsche Carrera 2, 29.84. = SR: «Pedro» in 1:28.02.

**Gruppe A bis 2000 ccm:** 1. Hollinger, 15/25:43.22. 2. Faller, 1 Rde. 3. Bigler, 4. Lodenegger, alle Opel Kadett GSi 16V, 5. P. Ulrich, Toyota Corolla, 6. Langenegger, Opel Mantia GSi. = **Bis 3000 ccm:** 1. Rikli, Toyota Supra, 15/23:28.20 (= 150,402 km/h). 2. Berther, Mercedes 190, 1 Rde. 3. Zurbrugg, Opel Omega 24V. = **Über 3000 ccm:** 1. Bello, Ford Sierra RS 500 Cosworth, 15/22:28.73 (= 158,149 km/h). = SR: Bello in 1:28.96.

**Gruppe Interwiss bis 1900 ccm:** 1. Giuliani, Fiat Uno, 13/23:28.03. 2. Fehr, Fiat 127 Abarth, 1 Rde. = **Bis 2000 ccm:** 1. Rod, VW Golf GTI, 14/22:53.56. 2. Erdin, Renault 5 Turbo, 11.08. 3. Maset, Opel Kadett, 29.01. 4. Mestimajer, VW Scirocco, 50.74. = **Über 2000 ccm:** 1. Gatturi, Alfa Romeo GTV6, 13/23:00.81 (= 133,878 km/h). 2. Vogt, Porsche Carrera, 2 Rdn. = SR: Nicolas Bühler, BMW M1, in 1:30.65. = **Wertung Porsche Club:** 1. Glaser, Porsche 934, 14/23:22.80 (= 141,916 km/h). 2. Pagotto, Porsche 811, 27.96.

**Rennwagen Serie I (Super-VW):** 1. Christen, Martini Mk45, 14/20:40.74 (= 160,453 km/h). 2. Turba, Ralt RT5H, 0.19. 3. Gabriel, Chevron B38, 2 Rdn. **Serie II (FF2000, F2, F3000):** 1. Caprez, Lancia T88/50-Cosworth, 15/19:50.02 (= 168,786 km/h). 2. Steiner, Martini Mk50-BMW, 1.56. 3. Brunner, Reynard FF2000, 2 Rdn. = SR: Caprez in 1:16.13.

**Sports 2000:** 1. Traversa, Reynard SC89, 14/20:52.77 (= 158,912 km/h). 2. Baudou, Lancia T90, 17.01. 3. Pyl, Shrike P16, 1 Rde. 4. Kessler, Tiga SC89, 5. Baur, Tiga SC81, 6. Craig, Tiga SC86, 7. Mørch, Lancia T594. = SR: Traversa in 1:27.83. **Formel 3:** 1. Zeller, 15/20:03.08 (= 177,295 km/h). 2. Schurter, beide Ralt RT34-Alfa Romeo, 24.37. 3. Kupferschmid, Martini-Semra, 30.97. 4. Fischer, Martini Mk58, 37.35. 5. Bischli, Dallara 390-Opel, 47.06. 6. Stuchalter, Dallara 389-VW, 50.98. 7. Böhler, Ralt RT32-Toyota, 53.60. 8. Bachofen, Reynard 873-Alfa, 9. Debrunner, Reynard 893-VW, 10. Nussli, Martini Mk52. = SR: Zeller in 1:19.47.

## Cup-Läufe in Dijon: So macht der Sport Spass

# Flotte Drückeberger

Was ist der Unterschied zwischen einem F1-GP und einem Cup-Lauf um die Schweizer Meisterschaft? Ganz einfach: In der SM gibt es keine McLarens und keine Sennas, also keine Monotonie, das Zuschauen (und sicher auch das Fahren) macht noch richtig Spass. Und schliesslich wird noch auf jeder noch so aussichtslosen Position gekämpft und gedrückt, keiner nimmt dem anderen einen kleinen Schubschen über.

So war's denn auch in Dijon, obwohl sich Christian Clément das Clio-Cup-Debut sicher anders vorgestellt hatte: Er war der erste, der den kleinen Renault im Training komplett verschrottete – einzig die Sitzschale blieb, neben dem Fahrer, unversehrt. Das Rennen lebte vom Zwickampfen an der Spitze zwischen Marcel Klaey und Stefan Betschart, die schon im Training vorne waren. Am Ende war Klaey um 19 Hundertstel geschlagen, Daniel Hadorn hielt von Start bis ins Ziel clever den dritten Platz.

Extrem eng ging es auch im Formel-Ford-Cup zu. Die ersten sieben Piloten lagen binnen 1,55 Sekunden, Zehnder und «Jo Hauser» waren gar auf die Hundertstel gleich schnell! Vorne hiess das Wechselspiel Berset-Fischer-Hauser, wobei letzterer in der Schlussrunde noch auf Platz 5 zurückfiel. Berset überquerte als Sieger die Ziellinie vor Fischer, Markus Abisser und Christian Pantillon – die Windschatten-Duelle in dieser Klasse waren wirklich sehenswert. Als 19. debütierte Jo Sifferts Sohn Philippe auf einem Van Diemen im Rennsport.

«Windspeiles» gab's auch bei den Golf und Fiesta en masse. Bei den Golfern hatte Severin Eigenmann von Beginn weg die Nase vorne, um sich in der letzten Runde von Peter Niederer doch noch auf den zweiten Platz verweisen zu lassen, gefolgt von Ruedi Jost und Daniel Goldinger. Rang 3 ging an Christian Nüssli, nachdem Niki Scheuner disqualifiziert worden war – er hatte abgekurzt.

Das Punktemaximum bei den Fiesta holte sich Urs Gerber, knapp vier Zehntel vor Bruno Messeri. Pech hatte Fadri Sörgelin, der kurz vor Schluss ganz vorne liegend ausfiel.

bleibt der Lauf um die Renault-5-GTE-«Boutique»: Dieser war Sache von Jörg Clavouet vor Arthur Knobel. T. S.



# Die Hemmungen des Markku Alén

Rallye San Remo: Viva Lancia, viva Biasion – aber trotzdem schlechte WM-Karten für den Sieger

Von Glen Lieven (Text), Klaus Nagel und Bernhard Mathys (Fotos)

Der Mann, der offensichtlich nicht Weltmeister werden kann, schmiss bei der Rallye San Remo den Lancia weg. Jetzt gibt es bei der RAC das direkte Duell zweier Finnen um den

**Titel: Markku Alén gegen Juha Kankkunen.** Daneben boxt sich Mikki Biasion zur obersten Plattform seines Sports durch: Klarer Sieg im italienischen WM-Lauf.

Manche Teams haben Schwierigkeiten, weil sie zuviel gewinnen, allerdings passiert das sehr selten und nur wenigen. Lancia hat im Moment schwer daran zu tragen. Ein Problem besteht darin, dass man unheimlich nett zu den Gegnern sein muss, damit sie nicht wegwegen. Wir kennen das aus unserer Kindheit: Natürlich ist es toll, der stärkste Zwerg der Sandkiste zu sein, aber es macht nur solange Spass, als die anderen nicht plarrnd zu ihren Müttern rennen und sagen, mit dem Kerl spiel' ich nicht mehr, der ist so groß und nimmt mir dauernd das Kübel weg.

Für die meisten Teams, die heuer irgendwann mit Werkmansschaften zu einem WM-Lauf angetreten sind, war es sinnlos, nach Italien zu gehen und sich wieder Kübel und Schaufel wegnehmen zu lassen. Natürlich unter verschiedenen Vorzeichen: Ford ist mit dem ganzen Programm gescheitert, Audi ist ratlos, Mazda laboriert an Getrieben und Motoren, VW hat kein Geld und kein Allrad, Toyota macht einswefeln nur Exotik, Nissan ist inferior, BMW stellt sich tot.

Aber alles hängt irgendwo

damit zusammen, dass Lancia auf eine Weise überlegen ist, die die mittel- und kurzfristigen Programme aller anderen Werke über den Haufen wirft.

Warum hatten Renault und Opel die Tollkühnheit, noch dazu in der fremden Sandkiste, zum weiteren Watschelnolen anzutreten?

Renault wollte den leider höchstwahrscheinlichen Rückzug vom Rallyesport wenigstens mit einer Demonstration des Möglichen begehen. Die ganzen Entwicklungsarbeiten dieses Sommers hatten dem Asphalt-Fahrwerk gegolten, von dem man sich nun schon Wunderdinge erwartete. Ausserdem hatte man auch Michelin zu ein paar zusätzlichen Heldentaten anspornen können. Für solche Kraftakte ist ein Mann wie Jean Ragnotti natürlich eine fabelhafte Speerspitze, mit François Chatriot als starker Rücken-deckung.

Würde Opel am derzeitigen Entwicklungsstand auf einen WM-Lauf warten, der eventuell zu gewinnen wäre, würde das Team Wurzeln schlagen: zuwenig Power, kein Allrad. Fahrer und Mechaniker müssten aber trotzdem an die frische Luft, um wenigstens ärztzubleiben und den Stand

der Dinge zu kontrollieren, und da ist es eine gute Sache, lieber gleich im Löwenkäfig anzutreten als krampfhaft eine wenig besetzte Nische zu suchen. Guy Fréquelin und Sepp Haider bringen auch die nötige Unerschrockenheit mit, ganz abgesehen von der Kraft im rechten Fuss.

Neben dem Fehlen von Gegnern hat Lancia noch ein Problem: Alle Fahrer des Teams wollen Weltmeister werden, und wer könnte ihnen dafür gram sein. Cesare Fiorio ist zwar ein Altmeister der Stallregie, aber er weiss genau, dass er die Dinge nicht über-treiben darf, vor allem nicht nach der unerquicklichen Atmosphäre von Monte Carlo (Biasion musste gewinnen, Kankkunen durfte nicht). Ausserdem fällt mit dem bereits feststehenden Gewinn der Markenweltmeisterschaft jede Ausrede für weitere Drehs weg. Tatsächlich sieht alles so aus, als hätten alle drei Stammpilote des Teams – Alén, Biasion, Kankkunen – halbwegs die gleichen Chancen gehabt: Jeder hat sieben Starts (von insgesamt 13 Fahrer-WM-Läufen), Biasion hat das meiste mechanische Pech gehabt, dafür günstige Regie in Monte Carlo.

Der Zufall ergab es, dass Biasion in San Remo seinen letzten Start hatte und Kankkunen hier pauserte. Stand vor San Remo: Alén und Kankkunen je 80, Biasion 74 Punkte. Das gab Markku Alén die weitaus besten Chancen: Wenn er hier siegte oder Zweiter würde, bräuchte er beim letzten Lauf in England bloss ein kleines Punktchen, um auch im Fall eines Kankkunen-Sieges Weltmeister zu werden.

Obwohl wir alle Cesare



Siviero, Chauffeur Biasion: Kaum WM-Chancen

Fiorio nicht nur für die bedeutendste Figur des modernen Rallyesports, sondern auch für einen Ehrenmann halten, habe ich in San Remo erstaunlich wenig Menschen getroffen, die sich einen Weltmeister Kankkunen auf Lancia vorstellen können. Fiorio wird dem Finnen nie verzeihen, dass er seine Stallorder in Monte Carlo nur widerwillig befolgt und mit einer trotzig Show verbunden hat. Sollte Jaha in England Top-Material und Top-Service bekommen, werden wir lautstark die Toleranz und Würde des Lancia-Sportdirektors bewundern.

Damit haben wir der Geschichte aber schon ein wenig vorgegriffen, denn an der Startrampe in San Remo hatte es Markku Alén in der Hand, alle Spekulationen auf ein winziges Rest-Minimum zu reduzieren.

Zu erwähnen ist noch, dass die WM-Kämpfer Alén und

Biasion in San Remo einen freien Rücken hatten: zur Lancia-Absicherung hatte man noch Bruno Saby und Mikael Ericsson ins Team genommen. Daneben schwirrten natürlich auch Halb-Werks-Lancia herum: Tabaton, Alessandrini und Sandro Fiorio, der Sohn des grossen Zampano.

## Die Karten waren schlecht gemischt

Die Rallye begann mit der fatalen Erkenntnis, dass es noch weniger Spannung ergeben würde als jenes Minimum, das man erhofft hatte. Aus drei Gründen:

● Ragnotti konnte die Eröffnung auf Asphalt (allerdings nass) nur hauchdünn gewinnen. Rechnerisch hätte er einen Vorsprung von mehr als einer Minute gebraucht, den er in der Toskana schneibenweise abgeben würde, um für den Schlussasphalt eine offene Partie zu haben. Es war zu toll

## Resultate

1. Biasion/Siviero (I) 6:09:19, 2. Saby/Fauchille (F), beide Lancia Delta HF 4WD, 6:14:30, 3. Ragnotti/Thimonnier (F), Renault 11 turbo, 6:16:55, 4. Aurioi/Occelli (F), Ford Sierra RS Cosworth, 6:18:13, 5. Tabaton/Tedeschini (I), Lancia Delta HF 4WD, 6:20:05, 6. Fréquelin/Breton (F), Opel Kadett GSi 2.0, 6:20:37, 7. Fiorio/Pirollo (I) 6:22:15, 8. Ericsson/Billstam (S) 6:24:00, 9. Alessandrini/Alessandrini (I), alle Lancia Delta HF 4WD, 6:29:53, 10. Haider/Pattermann (A), Opel Kadett GSi 2.0, 6:33:36, 11. Chatriot/Penn (F), Renault 11 turbo, 6:35:42, 12. Cunico/Evangelisti (I) 6:40:46 (1. Gruppe N), 13. Caneva/Roggia (I), beide Lancia Delta HF 4WD, 6:41:47 (2. N), 14. Mauffrey/Grataloup (F), VW Golf GTI 16V, 6:42:11 (1. Promotion), 15. Folco/Sghedoni (I), Ford Sierra RS Cosworth, 6:44:33, 16. Stohl/Rohringer (A), Audi 80 Quattro, 6:46:58, 17. Llewellyn/Short (GB), Audi Coupé Quattro, 6:49:31, – Ferner: 20. Baumschlager/Stadler (A), Toyota Corolla GT 16V, 6:50:24 (1. Gr.A bis 1600 ccm), 22. Krecsek/Moll (CS), Skoda 130L, 6:58:47 (1. Gr.A bis 1300 ccm), 29. Schlieritz/Eckardt (D), Mercedes 190E 2.3–16 (N), 7:13:47.– 125 Teams gestartet, 55 klassiert.

WP-Schnitt der Sieger: 85,17 km/h.

Führungspositionen: WP 1–3 Biasion, WP 4 Ragnotti, WP 5–41 Biasion.

WP-Beetzten: Biasion 20, Alén 6, Ragnotti 6, Saby 5, Aurioi 2, Tabaton 2.

## WM-Stand

Marken (nach 10 von 11 Läufen, beste 7 Resultate): 1. Lancia 140 (174), 2. Audi 74, 3. Renault 71, 4. Volkswagen 63, 5. Mazda 52, 6. Ford 45, 7. Toyota 22, 8. BMW 20, 9. Subaru 11, 10. Opel 10, 11. Nissan 9, 12. Fiat 5, 13. Alfa Romeo 1.

Fahrer (nach 12 von 13): 1. Biasion 94, 2. Alén 80, 3. Kankkunen 80, 4. Ericsson 68, 5. Ragnotti 51, 6. Weber 44, 7. Mikkola 32, 8. Recalde 30, 9. Rohn 27, 10. Eklund 25, 11. Chatriot 22, 12. Béguin, Salonen und Wittmann, je 20.

**SCHROTH** RENN- & GURTE  
N°1 im Motorsport



Opels Tollkühnheit wurde mit den guten Rängen 6 von Guy Fréquelin (Bild) und 10 von Sepp Haider belohnt

# Südamerikanisches Affentheater



Von Martin Holmes (Text) und Bernhard Muthys (Fotos)

Schon von der Besetzung her versprach der südamerikanische WM-Lauf nicht allzuviel. Nur Carlos Sainz und Didier Auriol vertreten die Gilde der Rallye-Stars in Südamerika. Und sollten sich nächstes Jahr keine Stars mehr einfinden, so müssen sich die Verantwortlichen selber an der Nase nehmen, denn was diese auf die Beine stellten, hatte mehr mit Affentheater als mit Organisation zu tun.

Das ganze Fiasko nahm bereits im Januar dieses Jahres seinen Anfang, als die FISA den «Umzug» der Argentinien-Rallye von Córdoba nach Tucuman erlaubte. Obwohl die FISA-Regeln klar besagen, dass eine Rallye zuerst inspiziert werden muss und erst dann das WM-

Prädikat bekommen kann, akzeptierte die FISA den Wunsch der Argentinischen Föderation (ACA), die Rallye, die in den letzten Jahren rund um Córdoba ausgetragen wurde – übrigens zur vollsten Zufriedenheit aller Beteiligten – nach Tucuman zu verlegen.

Das Fazit dieser hastigen, mit politischen Gründen erklärten Umzugsaktion: Fünf der geplanten 28 Sonderprüfungen (SP) mussten während des Anlasses gestrichen werden. Mangelnde Sicherheit und zu hohe Topspeed waren die Gründe.

Weil in Tucuman 1980 und '81 schon einmal um Rallye-WM-Punkte gefahren wurde, hatte die ACA ihre Aufgabe wohl unterschätzt. Dass sich der Rallyesport in den vergangenen zehn Jahren jedoch weiterentwickelt hat, scheint nicht bis nach Argentinien durchgedrungen zu sein...

Die argentinischen Organisatoren waren aber nicht die einzigen Darsteller dieser südamerikanischen Schmierenskomödie. Auch Grégoire de Mévius und sein Beifahrer Willy Lux beteiligten sich am allgemeinen Affentheater.

Beim Studieren der Regeln entdeckte Co-Pilot Lux, dass die Öffnungszeit des Start-Parks für die erste Paarung um 10.50 Uhr sei. Dabei übersah er jedoch, dass die definitive Schliessung des Start-Parks auf 9.30 Uhr angesetzt war. In dieser Zeitspanne (9.30 bis 10.50

Überall wo Didier Auriol antritt, haben die Gegner nichts zu lachen – auch in Argentinien klar voraus

Uhr) müssen die Wagen, abgeschlossen, im Park stehen. Um 10.34 Uhr tauchte die Nissan-Paarung frohgemut auf und staunte nicht schlecht, als sie vor geschlossener Schranke stand.

Dies bedeutete bereits das Ende für die Belgier, für die nach der langen, beschwerlichen Reise nach Südamerika gilt: Ausser Spesen nichts gewesen.

Dem zweiten Gruppe-N-Favoriten ging es kaum besser. Der Spanier Fernando Capdevila brach sich beim letzten Training vor der Rallye die Kniegelenke und musste zahnärztlich von einem Start als Fahrer absehen. Doch so schnell wollte sich der Ford-Pilot nicht geschlagen geben. Kurzerhand wurde getauscht – Beifahrer Rodriguez ans Steuer, Capdevila auf dem heissen Sitz. Doch schon auf der ersten Prüfung mussten die beiden erkennen, dass diese Lösung nicht das Gelbe vom Ei war. Das Duo verzichtete schliesslich auf eine Fortsetzung des Abenteuers.

Als Profiteur dieser beiden Schicksale erwies sich der argentinische Präsidentensohn Carlos Menem, der sich schon kurz nach dem Start seiner beiden härtesten Kontrahenten erlaubt sah. Der Lancia-Pilot musste nur durchkommen, dann war ihm der Gruppensieg nicht zu nehmen, zu schwach war die Konkurrenz.

Weitere Schauspieler betraten die Bühne – die Polizei: Bei einem zehnmütigen Regroupement wollten zahlreiche Journalisten einige Worte mit den Fahrern wechseln. Sofort versperrten die zahlreichen Gessetzhüter jedoch den Weg zu den Fahrern; das Zicken des FISA-Pressenausweises beantworteten sie mit dem Ziehen der Waffe. Dass aber zur selben Zeit einem belgischen Journalisten der Computer und einem britischen Kollegen die Kamera mit Fil-

men entwendet wurden, konnten die ach so wachsamsten Mitglieder der Freunde & Helfer Zukunft nicht verhindern.

Es wurde aber auch noch Rallye gefahren. Mit einem Kopf-an-Kopf-Rennen eröffneten die WM-Leader Carlos Sainz und der grosse Titelanwärter Didier Auriol die achte Runde im Kampf um die WM-Krone.

Nach den ersten drei SP in winterlichen Argentinien lagen Sainz und Auriol zeitgleich an der Spitze. Dahinter etablierte sich ein Feld von vier Lancia-Fahrern (Recalde, Florio, Treles und Menem), Rudi Stohl hinter dem Einheimischen Renault-Piloten Gabriel Raza an achter Stelle.

Nach drei weiteren Prüfungen und dem Ende der ersten Etappe hatte Auriol Sainz um fünf Sekunden distanziert. Auriol im Etappenziel in San Miguel: «Das war heute schon harte Arbeit. Carlos forderte schon gleich am Anfang sehr viel.»

Am zweiten Tag wurde der Spanier Sainz durch einen Platzfuss gleich auf der ersten Prüfung etwas gebremst, gab sich aber weiter zuversichtlich. «Das hat uns zwar zurückgeworfen», meinte der Spanier, dem auf Spitzenreiter Auriol zu diesem Zeitpunkt 1.11 min fehlten, «aber so schnell geben wir uns noch nicht geschlagen.» Der Toyota-Pilot hatte auch Grund zur Zuversicht: Mit zwei Bestzeiten auf den kurvenreichen SP wahrte er sich seine Chance auf den Sieg, zumal Auriol mit Thermikproblemen an seinem Lancia kämpfte.

Die zwei letzten SP der dritten Etappe wurden abgesagt, nachdem es in der Gegend von San Miguel zu Ausschreitungen wütender Fans gekommen war. Die hatten ihrem Ärger über eine erst im letzten Moment abgesagte Prüfung mit Steinwürfen gegen die Rallyeautos Luft gemacht.

Der Abstand von WM-Leader Carlos Sainz zu Didier Auriol erwies sich für den Spanier als zu gross, und er begnügte sich am letzten Tag mit der Sicherung des zweiten Platzes. Pech für Präsidentensohn Menem, der wegen eines Reifendefekts noch viel Zeit verlor und noch hinter den sich bravourschlagenden Österreicher Rudi Stohl fiel. Der Gruppensieg des Einheimischen war jedoch zu keiner Zeit gefährdet. ■

## Resultate Rallye Argentinien

22. bis 25. Juli 1992. 6. Lauf zur Marken-WM, 8. Lauf zur Fahrer-WM. Gesamtdistanz 1890,69 km, davon 28 SP (=561,72 km), Start und Ziel in Tucuman. 63 Teams gestartet, 31 klassiert. 5 SP (6, 13, 21, 22 und 24) wurden gestrichen.

1. Auriol/Occelli (F), Lancia HF integrale	4:47:26
2. Sainz/Moya (E), Toyota Celica Turbo 4WD	4:49:44
3. Treles/Del Buono (I/OLU/RA), Lancia HF integrale	5:01:37
4. Florio/Brambilla (I), Lancia HF integrale	5:15:19
5. Stohl/Diekmann (A/D), Audi 90 quattro	5:34:33
6. Menem/Zuchini (RA), Lancia HF integrale (1. N)	5:34:39
7. Raies/Volta (RA), Renault 18 GTX	5:42:24
8. Torres/Maciell (RA), Renault 18 GTX	5:43:22
9. Nishiyama/Yamazaki (J), Nissan Pulsar GTi-R (2. N)	5:56:32
10. D'Agostini/Turra (RA), Renault 18 GTX	5:57:35

### Wichtigste Ausfälle

De Mévius/Lux (B), Nissan Pulsar GTi-R, beim Start verspätet im Parc fermé erschienen. Capdevila/Rodriguez (E), Ford Sierra Cosworth 4x4, kurz nach dem Start aufgegeben (Capdevila zog sich während der Vorbereitung zur Rallye einen Beinbruch zu). Recalde/Christie (RA), Lancia HF integrale, Öl-Kühler defekt (SP 15).

Führungspositionen: Sainz SP1; Sainz und Auriol SP2; Auriol SP3-28.

SP-Bestzeiten: Auriol 15, Sainz 10.

### WM-Stand

Fahrer: 1. Sainz 92 Punkte, 2. Auriol 80, 3. Kankkunen 62, 4. Biasion 34, 5. Delecour 33, 6. Alén 28, 7. McRae 25, 8. Jonsson und Bugalski, je 20, 10. Recalde und Liatti, je 10.

Marken: 1. Lancia 117 Punkte, 2. Toyota 84, 3. Ford 60, 4. Nissan 33, 5. Subaru 23, 6. Mitsubishi 20, 7. Audi 9, 8. Renault (RA) 7, 9. Renault (F) 2.



Sainz' Höhenflug wurde von Didier Auriol gestoppt



Guter Fünfter: Rudi Stohl

Die Sache schien fast gegessen. FINA-Lancia-Pilot Didier Auriol grinste selbstbewusst hinter seiner weissen Sonnenbrille hervor und begann vom nahen Sieg zu träumen.

Speziell am vierten Rallytag war der Franzose gut drauf. Als Dritter hinter Carlos Sainz (Toyota) und Juha Kankkunen (Lancia) zur letzten Etappe gestartet, nahm sich der ehemalige Krankenträger-Fahrer zuerst den Finnen vor, um bald massiv am Vorsprung des Spaniers zu knabbern.

In der 40. Sonderprüfung übernahm er die Führung, bevor Tarzan für einige Aufregung sorgte.

Tarzan heisst die mit 30,36 km längste Sonderprüfung der Rallye.

Auriol: «Wir führen mit 17 Sekunden Vorsprung auf Carlos los. Alles lief prima. Bis zur Mitte der Prüfung hatten wir gemäss Zwischenzeitstoppung nochmals 15 Sekunden auf Carlos gutgemacht. Das ergab mehr als eine halbe Minute Vorsprung, als sieben Kilometer vor dem SP-Ziel plötzlich ein Reifen wegsprang. Wir hatten keinen Reifenschaden, der Reifen häppte einfach von der Felge. Das ist eine sehr gemeine Art, kurz vor dem Ziel noch zu verlieren.»

Beim Ritt auf der nackten Felge verlor Auriol rund fünf Minuten und damit jede Chance auf den Sieg. Dabei beschädigte er sich auch noch die Antriebswelle. Seine Miene hellte sich erst im Ziel wieder etwas auf, nachdem er mit zwei Bestzeiten Miki Biasion noch in letzter Minute vom dritten Platz verdrängen konnte.



Rallye Akropolis: Die Sieger machen die WM wieder spannend

## Aufregung um Tarzan

Von Stefan Lüscher (Text) und Bernhard Mathys (Fotos)

*Sechzehn Werkswagen von sieben Herstellern stellten sich der grauenhaften Schotter-Odyssee durch Griechenland. Lancia und Toyota teilten sich die ersten sechs Plätze. Entschieden wurde der fünfte Rallye-WM-Lauf jedoch durch Tarzan.*

**A**uriols Pech ist nur ein Beispiel aus dem Spielplan einer spannenden Griechenland-Rallye mit sechs Führungswechseln. Die Rallye im Land der Göttersagen schrieb eine ganze Reihe von Heldendramen.

Um vorerst bei Tarzan zu bleiben: Der kräftige Dschungelgenosse, der nichts mit Griechenlands Göttern zu tun hat, hat gewissermassen auch Sainz auf dem Gewissen.

Der Weltmeister liess es zwar auf der Super Special im Süden von Athen tüchtig stauben. Mit seinem Teamkollegen Armin Schwarz geigte er zur gemeinsamen Bestzeit für Toyota auf.

Am ersten Tag blickte der Spanier dann aber recht finstern drein. «Einmal traf ich auf der Sonderprüfung einen Motorradfahrer, ein anderes

Mal kam mir ein Privatfahrzeug entgegen. Sowas darf einfach nicht passieren. Wir sind daher ganz bewusst vorsichtig gefahren. Es hängt einfach nichts, auf einer so langen und harten Rallye von Anfang an wie ein Verrückter zu attackieren.»

Am Abend des zweiten Tages, vor dem Etappenziel Eratini am Golf von Korinth, blies der Spanier zum Angriff und wandelte innerhalb kurzer Zeit einen 50-Sekunden-Rückstand nach einem Reifenschaden und Problemen mit dem hinteren Differential

in einen 28-Sekunden-Vorsprung um.

Das ist Carlos, freuten sich die Fans: Zuerst sondieren und dann zuschlagen.

Diesmal ging die Rechnung aber nicht auf.

Tarzan schlug auch beim Weltmeister zu. Ein Reifenschaden raubte ihm noch kurz vor Schluss die entscheidenden Sekunden und spülte Kankkunen in Front. Sainz: «Ich war natürlich enttäuscht. Aber ich spürte, dass ich mich im Hinblick auf die Weltmeisterschaft mit dem zweiten Rang abfinden musste. Die zwei letzten Prüfungen bin ich dann nur noch auf Sicherheit gefahren.»

Juha Kankkunen erschien bei der Zielankunft unterhalb der Akropolis wie aus dem Ei gepellt. Auf seinem Konto sorgten zwar lediglich zwei Bestzeiten für Glanz. Trotzdem war der schweigsame, blonde Finne ständig zur Stelle und zeigte Biss, wenn es um Führungsarbeit ging. Sein Lancia lief wie ein Unwetter, nach seinem zweiten Saisonsieg nach Kenia ist Juha für Lancia das heisseste Eisen bezüglich Fahrer-WM.

Punktgenüssig schoß sich die Italiener bis auf drei Zähler an Toyota heran, worüber sich speziell Giorgio Pianta freute. Ihm schmeckte der Akropolis-Sieg besonders süss: Nach dem personellen Karussell innerhalb der Rennabteilungen in der Fiat-Gruppe stand er der Rallyetruppe in Griechenland erstmals als Boss vor.

Bei Miki Biasion kam die richtige Freude auf. Er markierte keine einzige Bestzeit und fühlte sich eher als Testfahrer und Rückversicherung

### Resultate Rallye Akropolis

5. Marken-WM- und 6. Fahrer-WM-Lauf von 2. bis 5. Juni, 4 Etappen über total 1776,55 km, 48 Sonderprüfungen über 607 km, 83 Teams gestartet, 97 im Ziel.

1. Kankkunen/Piironen (SF), Lancia Delta HF Integrale 16V 7:20:05
2. Sainz/Moya (E), Toyota Celica GT 4WD 7:21:06
3. Biasion/Siviero (I), Lancia Delta HF Integrale 16V 7:23:35
4. Auriol/Docelli (F), Lancia Delta HF Integrale 16V 7:24:47
5. Schwarz/Hertz (DS), Toyota Celica GT 4WD 7:25:40
6. M. Ericsson/Palmstam (S), Toyota Celica GT 4WD 7:30:00
7. K. Eriksson/Palmstam (S), Mitsubishi Galant VR-4 7:38:05
8. Mikola/Johansson (SF/S), Mazda 323 GTX 7:38:54
9. Llewelin/Dietmann (GB/D), Nissan Sunny GTI-R 7:50:45
10. Jigger/Syrtanis (GR), Lancia Delta HF Integrale 16V 8:15:48
11. Strassino/Pavittonia (GR), Nissan Sunny GTI-R, 8:33:26 (Sieger Gruppe N), 12. de Mevius/Sauvage (B), Mazda 323 GTX (2. Gruppe N), 8:40:15, 13. Alyasov/Levitin (SU), Lada Samara, 8:44:57, 14. Menen/Zuchini (RA), Ford Sierra Cosworth 4 x 4 (3. Gruppe N), 8:50:02, - Ferner: 24. Reiminger/Gubert (A), Opel Kadett GSI 16V, 9:45:19 (Klassensieger Gruppe N bis 2000 ccm).

**Führungspositionen:** SP 1 Sainz und Schwarz; SP 2 Sainz; SP 3-6 Kankkunen; SP 7-11 Auriol; SP 12-28 Kankkunen; SP 29-39 Sainz; SP 40-42 Auriol; SP 43-48 Kankkunen.

**SP-Bestzeiten:** Eriksson 30; Auriol 10; Sainz 5; Kankkunen 2; Ericsson, Alen, Schwarz und Florio je 1 (inklusive ex-aequo).

### WM-Stand (Fahrer) nach 5 von 14 Läufen

1. Sainz 75 Punkte, 2. Kankkunen 58, 3. Auriol 42, 4. Biasion 39, 5. K. Eriksson 24, 6. M. Ericsson 21, 7. Alen 20, 8. Schwarz 18, 9. Jonsson 15, 10. Curcio, Defleur, Recalde und Wilson je 12, 14. Carlsson, Duez und Walkegaard je 10, 17. Blomqvist, Chatnot, Lampi und Loubet je 8.

### WM-Stand (Marken) nach 5 von 10 Läufen

1. Toyota 84, 2. Lancia 91, 3. Ford 28, 4. Subaru 20, 5. Mitsubishi 14, 6. Nissan 12, 7. Mazda 10, 8. BMW 6, 9. Renault 4, 10. Daihatsu 2.

**Stand FIA-Cup Gruppe N:** 1. de Mevius 23, 2. Spillote (MC), Waldmidson (S), Hughes (EAK), Manzagol (F) und «Strassino» je 13.

**Stand FIA-Ladies-Cup:** 1. Minica Sillankorva (SF), Morgan (EAK) und Laurence Jacquet (CH) je 9.

**Nächster WM-Lauf (nur Fahrer):** 27. bis 30. Juni, Rallye Neuseeland.



Freunde und Konkurrenten: Kankkunen, Ericsson

Safari-Rallye 1990 beginnt fast wie die RAC in England: Tief verhangener Himmel, Regen, Schlamm. Die Regenzeit sei dieses Jahr zu früh gekommen, wissen Kenia-Kenner. Auch in Afrika spielt das Wetter verrückt. Rudi Stohl, der einzige deutschsprachige Teilnehmer, kommt mit Dreitagebart und finsternem Blick vom Training zurück: «Die Tauta-Hills sind praktisch unpassierbar, Erdstöße und katastrophale Verhältnisse. Da hilft alles Schaufeln nichts.»

Trotzdem strahlen die Lancia-Piloten Biasion und Kankkunen mit frischem Kurzhaarschnitt und porentief sauberem Safari-Overall um die Wette. Alex Fiorio hat hier für die beiden Stars zwei Monate lang getestet. Man ist bestens gerüstet. Mikki verkündet, dass er nach seinem dritten Portugal-Sieg in Serie nun auch die Safari zum dritten Mal hintereinander gewinnen wolle. Fiorio und Kankkunen hegen ebenso Siegelüste.

Am Mittwoch geht es sehr nützlich zu. Nicht nur wegen des Wetters. Auf der Pferderennbahn von Nairobi steht ein kurzes Superspecial auf dem Programm. Ein Hauch von Ascot weht, es darf gewettet werden.

Die erste Beizeit lässt sich Markku Alén in seinem japanischen Subaru Legacy notieren. Auf nur 2,1 km Länge knöpft er Björn Waldegaard im Toyota Celica 14 Sekunden ab.

Am nächsten Morgen, beim richtigen Start auf die 4181 km lange Osterfahrt, sind diese Zeiten vergessen. Der Thua River ist über die Ufer getreten, die Rallye-Routen unpassierbar, es muss auf eine Alternative ausgewichen werden. Auch diese ist ein einziges Desaster und fordert erste Opfer. Hinten werden einmal alle blaubbüppig gestarteten Amateure ausgesiebt, vorne erwischt es den ersten Leader Alén und dessen Subaru. Schon beim ersten Servicepunkt schaben die Mechaniker Tonnen dieser rötlichen Erde vom Kühler. Leider vergebens. Der Schlamm setzt sich unwiderruflich fest und sorgt für eine tödliche Überhitzung des Motors.

Damit geht Björn Waldegaard mit seinem Toyota Celica bereits in Führung. Rallyebeobachterin Michèle Mouton nickt befriedigt. Sie hatte beim Start auf den Schweden als Sieger getippt, weil hier in Afrika Erfahrung mehr zählt als überall sonst auf der Welt.

Auf Rang 2 sitzt mit Mikael Ericsson ein zweiter Toyota. Wahrhaftig kein schlechter Afrika-Auftakt für den Celica. Dem erfahrenen zehnfachen Safari-Starter Claes Billstam auf Ericssons Beifahrersitz ist das Tempo seines chreigigen Piloten zwar fast zu ungesund. Er



Safari-Rallye: Sieg für Toyota – Lancia wollte protestieren

## Die Schlammschlacht

Von Stefan Lüscher und Bernhard Mathys (Fotos)

**Ausgerechnet der Teamsenior Björn Waldegaard und sein Beifahrer Fred Gallagher beendeten mit ihrem Toyota die Lancia-Siegesserie. Der 47-jährige Schwede konnte sich in Nairobi als bisher ältester und vierfacher Safari-Sieger feiern**

muss ihn öfters einbremsen, kann aber eingehende Stossdämpfer auch nicht verhindern.

Derweil bricht ein erstes grosses Chaos aus. Ein im Schlamm steckengebliebener Lastwagen reisst 28 Konkurrenten ins Verderben, das ursprünglich 58 Fahrzeuge umfassende propere Starterfeld reduziert sich in Windeseile. Auch den Leader Waldegaard erwischt es ein erstes Mal. Der Wechsel der Wasserpumpe kann ihn aber nicht vom Thron stürzen.

Bei Lancia ist Mikki Riison unterdessen auf dem

Vormarsch. Typisch für ihn, ist er gemächlich gestartet und hat sich vorerst hinter Teamkollege Alex Fiorio auf Rang 6 eingependelt. In Wanganga fasst er zwei hintere Antriebswellen, ist aber froh, dass er bisher nicht steckengeblieben ist.

Waldegaard behauptet sich nach wie vor an der Spitze und lässt sich auch vom zeitweiligen Ausfall der Funkeverbinding zum Team nicht beunruhigen. «Es war wirklich schlimm. Durch manche Löcher mussten wir uns im ersten und zweiten Gang durchquälen. Das Auto

hat bisher aber tapfer mitgespielt, und daher werden wir auch morgen Tempo machen! Bei der Safari gibt es keine Taktik. Langsamfahren nützt nichts, wenn das Auto bricht, so bricht es bei jedem Tempo.»

Als die Fahrer spät abends am Donnerstag nach Nairobi zurückkehren, führt Waldegaard mit 8 Minuten Vorsprung auf Biasion. Ericsson ist nach einem Reifenschaden Dritter, Kankkunen Vierter und Jim Heather-Hayes (Subaru) als bester Einheimischer Fünfter. Während sich die Subaru-Truppe im Schlamm der Tauta-Hills mit überhitzten Motoren weitgehend aufgeben hat, sind die Überlebenden froh, dieser Hölle entronnen zu sein. Carlos Sainz, der als Safari-Neuling seinen Geburtstag feierte: «Eine eigenartige Weise, den Geburtstag zu feiern. Es war wirklich hart. Wir haben einen Stossdämpfer gebrochen und sind steckengeblieben. Der Chasseur musste uns bergen, und wir haben viel Zeit verloren.»

Die zweite Schlaufe führt in den Norden zum Fuss des über 5000 Meter hohen Mount Kenia. Obwohl diese Etappe nur 625 km misst, hat sie dennoch ein volles Programm an Widerwärtigkeiten für die Piloten bereit.

Auch bei Toyota kämpft man gegen Überhitzungsprobleme. Carlos Sainz schlichtet beim Versuch, einem Schlammlöcher zu ent-

**Symbol für die Safari '90: Verdreckter Lancia**

kommen, eine Kupplung Mike Kirkland muss sich derweil mit einem Traktor bergen lassen. Hier zur Erinnerung: Wir sind nicht auf der Camel-Trophy, sondern in einer normalerweise normalen Rallye.

Es wird aber auch gefahren an dieser Safari. Manchmal auch viel zu schnell. Mikael Ericsson bringt den Ser viceleuten einen gebrochenen Stossdämpfer. Carlos Sainz rutscht frontal in einen Baum, was die Mechaniker 54 Minuten kostet, um die arg beschädigte Front wieder zu richten. Sainz: «Es war noch schlimmer als gestern, aber die Mechaniker haben hervorragend gearbeitet.»

Überhaupt hatten es die Mechaniker der TTE-Truppe nicht leicht. Auch bei Waldegaard wird eifrig gebaut. Vor Nairobi erhält der Leader ein neues Fahrwerk, und auch die Wasserpumpe wird erneut gewechselt.

Hinter Waldegaard lauer nun drei Werks-Lancia. Unschlimer: die Fahrer versprühen fast unverschämte Optimismus. Fiorio: «Bishe hatte ich überhaupt kein Probleme mit dem Auto. Morgen will ich versuchen die Führung zu übernehmen.»

Als es am dritten Tag, von Nairobi Richtung Nanyuki nach Eldoret geht, fahren um vier Uhr morgens noch 17 einsame Überlebende über die Rampe. Un für die Lancia-Truppe kommt es gleich auf einer der ersten Prüfungen knüppel dick. Biasion und Fiorio versinken im selben Schlammloch, und Kankkunen muss per Helikopter eine Schwere Mechaniker einfliegen lassen, um die Servolenker auszuwechseln zu lassen. 11 dazwischen Zahlen ausgedrückt Biasion verliert 3 Stunden. Minuten, Fiorio 58 Minuten und Kankkunen 1 Stunde. 1 Minuten auf die Solitze Waldegaard liegt damit ein Stunde vor Biasion. Ericsson ist jetzt Dritter.

Für Alex Fiorio sollte dieses Schlammlöcher Folgen haben. Der Schlamm verstopft ihm den Kühler, was aus dem aus Sicherheitsgründen vorgezogenen 8-Ventile Triebwerk nicht bekommt und dieses schnell zum Stillstand treibt.

Die vierte Etappe nehmen noch ganze 13 Fahrzeuge unter die Räder. Zwei Lancia gegen drei Toyota, wofür man Sainz trotz guter Angewöhnung an die örtlichen Verhältnisse nicht mehr als Siegenwärter ansehen darf. Vorne ist allerdings noch alles offen. Biasion lauert noch 39 Minuten hinter den Leader Waldegaard. V dem Etappenzield Eldoi hatte dieser einen Teil sein Vorsprungs in eine umfangreiche Renovierung seiner Celica investiert, u



Mit 47 Jahren vierter Safari-Sieg: Waldegaard (r.)

hat 48 Minuten mit dem ehemaligen Lancia-Kollegen in besagtem Schlammloch verbracht.

Langsam scheint sich das Blatt zugunsten von Lancia zu wenden. Kankkunen strotzt vor Unternehmungslust und erobert sich viel verlorene Zeit zurück. Bei Toyota glüht der Rettungsdienst auf Hochtouren. Zuerst steht Waldegaard einsam und still in der Wildnis. Eine Antriebswelle ist gebrochen und kann nur per Hubschrauber-Service repariert werden, später ärgern den Leader Fehlzündungen.

Kaum ist dieser Schock überstanden, gibt Ericsson's Celica martialisches Geräusche von sich. Ein Kupplungswechsel drängt sich auf, was sich auf die Buchführung mit 45 Strafminuten auswirkt.

Miki Biasion ist durch diesen Zwischenfall bis auf sechs Minuten an den Führenden herangekommen. Zu allem Elend regnet es auch wie aus Giesskannen. Oder wie sich der lokale Radiore-



Auch Safari-Neuling Sainz brachte sein Auto ins Ziel

porter ausdrückt: «Es regnet Hunde und Katzen.»

Wie Hund und Katze jagen sich nun auch die beiden Führenden. Miki kommt auf vier Minuten heran, um schon in der nächsten Zeitkontrolle als knapper Leader einzutreffen. Die Freude währt allerdings nicht lange. Der schlaue Fuchs Waldegaard schlägt zurück und überholt Miki in Malaba um ganze sieben Sekunden.

Schon bald im Morgen-

grauen bleiben die beiden Werks-Lancia erneut fast im Elend stecken und verlieren rund eine Stunde, während sich Waldegaard mit einer halben Stunde Strafzeit vergleichsweise schadlos hält. Während sich Kankkunen noch aus eigener Kraft aus dem Schlamm befreien kann, muss Miki auf den teameigenen Abschleppdienst warten, bis er aus dieser misslichen Lage befreit wird. Was aber in einer solchen Stunde des

Elends tief im afrikanischen Busch bei strömendem Regen an Schweiss und Flöchen investiert wird, ist vom Lehnstuhl aus unvorstellbar.

Kaum ist die fünfte Etappe gestartet, bricht bei Lancia erneut nackte Hektik aus. Der von Fiorio übernommene Chassecar schleppt den Weltmeister zum nächstmöglichen Landepunkt für die Helikopter. Auch Biasions Motor ist tot. Ein weiteres Opfer des afrikanischen Schlammes. Selbst fieberhaftes Arbeiten zahlreicher Lancia-Mechaniker hilft über diese Tatsache nicht mehr hinweg. Der Traum des Weltmeisters, hier einen Hattrick zu landen, ist in einem namenlosen gottverdammten Schlammloch geplatzt. Und damit hört der Spass bei Lancia auf. Teamchef Nini Russo deponiert gegen die skandalöse Streckenführung einen Protest, zieht diesen später aber wieder zurück, da er ohnehin kaum Chancen gehabt und Biasions Motor ohnehin nicht mehr zum Leben erweckt hätte.

Obwohl fast gleichzeitig auch Waldegaard mit Überhitzungserscheinungen hadert, ist die Hatz damit vorbei. Juha Kankkunen ist nun zwar fast regelmäßig der Schnellste auf der Strasse. Von hinten droht ihm keine Gefahr, der drittplazierte Ericsson, der ebenfalls mit einem zu heissen Triebwerk kämpft, ist bereits zwei Stunden zurück. Der blonde Finne holt sich beim Lancia-Service nochmals frische Zündkerzen und eine neue Antriebswelle und verkürzt seinen Rückstand auf Waldegaard bis auf 34 Minuten -

fast ein Nichts im afrikanischen Busch.

Für den cleveren Schweden reicht dieser Vorsprung allerdings aus. Da auch sein Auto beim Service in Sevras nichts weiter als eine Scheibenreinigung braucht, kehrt er und lässt seinen Vorsprung auf rund 40 Minuten umfrieren.

Daran ändert auch die letzte 365-km-Sprintetappe von Nakuru nach Nairobi nichts mehr. Dort wird der grosse Mann der Safari-Rallye von tausenden dichtgedrängten schwarzen Köpfe wie ein Befreier gefeiert. Für ihn ist es der vierte Safari-Sieg, für Toyota der erste der Saison und der erste seit Australien 1989. Für Toyota die Safari überdies ein Triumph, weil man als einziger Bewerber alle Autos ins Ziel gebracht hat.

Rang 2 muss man zu Juha Kankkunen überlassen, der speziell in der Endphase eine tolle Leistung gezeigt hat. Die beiden Motorschiffe kann Lancia der brutalen Schlammeschlacht zuschreiben, die alle Kühler dringend benötigten Luft herabte, was aber unter dem Strich ein kleiner Trost ist. Rang 3 geht an den ehrgeizigen Michael Ericsson, der einfach zu schnell gefahren ist und sich dadurch viele Probleme eingehandelt hat.

Als Sieger kann sich schliesslich auch der vierplazierte Carlos Sainz rühmen. Als Safari-Neuling mit einer Minimum an Training kam er mit dem Erreichten zu Frieden sein. Nach festigen Problemen am Anfang und einem Unfall nimmt der Spanier wichtige zehn WM-Punkte nach Hause.

## Subaru im Schlamm erstickt

Am Mittwochabend nach dem Superspecial gab man sich im japanischen Subaru-Lager noch selbstbewusst und zufrieden. Unter den ersten zehn lagen nicht weniger als fünf der neuen Legacy. Markku Alén konnte sich als erster Leader der bevorstehenden Schlamm-schlacht feiern lassen. «Ich bin sehr zuversichtlich. Auf den Zweitschneitellen habe ich pro Kilometer fast sieben Sekunden gewonnen. Das zeigt mir, dass unser neuer Legacy im Schlamm sehr gut ist», meinte der Finne, gab aber auch zu bedenken: «Wir haben einen langen ersten und zweiten Gang. Im schweren Untergrund ist das ein Nachteil, da sich der Motor dadurch mehr anstrengen muss und leicht überhitzen kann.»

Nach dem eigentlichen Start zur ersten Schlaufe in den Süden hinterliess Subaru nach wie vor einen glänzenden Eindruck. Die Japaner setzten vom japanischen Rallye-Headquarter Subaru Technica nicht weniger als sechs Legacy ein. Bei der Fahrerwahl wurde auf Erfahrung gesetzt. Nebst Alén figurierten der Kenianer Mike Kirkland, der Neuseeländer «Possumo» Bourne sowie die Einheimischen Ian Duncan, Jim Heather-Hayes und Patrick Njiru (Gruppe-N-Legacy) auf der Startliste. 14 Servicebusse mit flinken gelbgekleideten Japanern waren ausgeschwärmt, um die geplagten Rallyegeräte auf schmucken, blauen Blachen wieder auf Vordermann zu trimmen.

Als Alén auch die erste eigentliche Wertungsprüfung als Schnellster absolvierte, begann der Subaru-Auftritt bereits eindrucksvolle Dimensionen anzunehmen. Ian Duncan lauernd auf Rang 3. Damit war aber die Subaru-Show bereits vorbei. Die schwere rote Schlamm der Taita-Hills überzog die Kühler der Fahrzeuge wie ein Krebsgeschwür und trieb die Wassertemperaturen in tödliche Höhen. Als ersten erwischte es ausgerechnet Aushängeschild Alén, fast gleichzeitig ging auch das Triebwerk von Bourne ein, und etwas später meldete Ian Duncan die endgültige Schlichtung des Vierzylinders. Mike Kirkland rettete sich noch bis ins Ziel der zweiten Etappe nach Nairobi. Dort gab es Diskussionen, ob er disqualifiziert werde wegen einer ausgelassenen Zeitkontrolle. Schliesslich war dies aber bedeutungslos, auch er

musste die Segel mit einem überhitzten Triebwerk streichen.

Alén stand die Enttäuschung ins Gesicht geschrieben: «Wir haben in den Taita-Hills ausgiebig getestet und nie ein Problem gehabt. Die ausgiebigen Regenfälle und der extreme Schlamm sind uns zum Verhängnis geworden. Er hat die Kühler verstopft, und dadurch sind die Motoren überhitzt. Ich bin von meinem neuen Rallyefahrzeug trotzdem überzeugt, dass es das beste Auto ist, das ich je gefahren bin.»

Schliesslich gab es für Subaru trotzdem noch ein Glanzlicht zu feiern. Jim Heather-Hayes brachte den einzig überlebenden Gruppe-A-Legacy auf Rang 6 ins Ziel, der schwarze Kenianer Patrick Njiru erreichte die Zielrampe als Achter und sorgte für die erste Zielankunft eines Gruppe-N-Fahrzeugs bei der Safari.

Stefan Lüscher



Subaru schrieb Geschichte: Gruppe-N-Sieg

### Resultate

1. Waldegaard/Gallagher (S/GB), Toyota Celica GT 4WD, Totalstrafzeit 8:39:11 h.
  2. Kankkunen/Phronen (S/F), Lancia Delta HF Integrale, 38:12 min zur. 3. Ericsson/Bilfast (S), 2:47:47 h zur. 4. Sainz/Moya (E), beide Toyota Celica GT 4WD, 4:19:31.
  5. Shinozuka/Meadows (J/GB), Mitsubishi Galant VR-4, 6:32:29.
  6. Heather-Hayes/Levitan (EAK), Subaru Legacy RS, 6:33:29.
  7. Stohl/Kaufmann (A), Audi 90 quattro, 9:10:47.
  8. Njiru/Williamson (EAK), Subaru Legacy RS, 9:25:40 (Sieger Gruppe N).
  9. Pattri/Khan (EAK), 20:15:40.
  10. Anthony/Valentine (EAK), beide Daihatsu Charade GT, 22:10:19. - 53 Teams gestartet, 10 im Ziel.
- WM-Stand nach 4 Läufen: 1. Aunol 35 Punkte 2. Biasion 32. 3. Kankkunen 27. 4. Sainz 25. 5. Cerrato und Waldegaard je 20. 7. Ericsson 15. - Märker: 1. Lancia 57. 2. Toyota 37. 3. Mazda 12. 4. Mitsubishi 10. 5. Subaru 8. 6. Audi 6. 7. Ford 5.

### Rallye-News

- Hiroshi Nishiyama meldete für die Korsika-Rallye einen Nissan Skyline GT-R in der Gruppe N. Das Auto wird das stärkste im Feld sein, schon in der Serienversion leistet der Bi-Turbo mit 24 Ventilen und Viertraktantrieb 280 PS. Während sich Nishiyama in Kenia aufhält, wird hart am Fahrzeug gearbeitet, um den Start beim nächsten WM-Lauf (6. bis 10. Mai) sicherzustellen.
- Ari Vatanen und Björn Waldegaard sind die Raid-Rallye-Piloten von Citroën 1991. Damit wurde verwirklicht, was Teamchef Guy Fréquelin bei der Pressekonferenz im Dezember 1989 angekündigt hatte, nämlich Piloten zu engagieren, die ein hohes Niveau aufweisen. Vatanen kann auf neun Siege bei Raid-Rallyes

zurückblicken. Waldegaard nun auf vier Safari-Erfolge. Vatanen und Waldegaard werden an der Baja Montesblancos (19. bis 21. Juli) sowie an der Pharaonen-Rallye (7. bis 18. Oktober) teilnehmen.

- Die 10. Tunesien-Rallye endete mit einem Sieg von Pierre Larigue auf Mitsubishi Pajero. Hinter ihm platzierten sich drei Lada, nämlich die Ex-Formel-1-Piloten Patrick Tambay und Jacky Ickx sowie der Sowjetrusse Toumalavitch. Die Lada Sámara wurden seit der Paris-Dakar stark verbessert, doch hatte die französisch-russische Truppe in Tunesien viel Pech mit technischen Defekten. Der Schweizer Casarella wurde auf einem Daihatsu guter 16. Als einzige deutsche Teilnehmer noten Meyer/Brettschneider auf einem Ex-Werks-Mitsubishi Rang 17.