

Ja was weiß denn ich, was wir falsch gemacht haben. Schon beinahe zwölf Stunden vor dem offiziellen Beginn der Eifel-Rallye haben wir nach fast einem Jahr des harten bis wüsten Aufbaus unseres Asconas den letzten Schraubenschlüssel aus der Hand gelegt, das Auto Micheline getauft und auf den Anhänger gestellt. Zwölf Stunden vorher. Das ist doch viel zu früh! Haben mir nicht im letzten Winter schon alle erzählt, dass es garantiert bis zur letzten Minute dauern wird, weil es immer bis zur letzten Minute dauert, bis ein Rallyeauto fertig ist? Und jetzt sind wir Streber schon um kurz vor Mitternacht in Daun, obwohl es erst um 10 Uhr mit der Streckenbesichtigung losgeht. Ich bin schon toll.

Nun ja. Ähem. Gut, zugegebenermaßen bin ich vielleicht der einzige, der garantiert nichts damit zu tun hatte, dass unser Greder-Ascona mit der Startnummer 33 so pünktlich fertig wurde. Das ging eher auf das Konto vieler anderer Sportsfreunde aus der Slowly-Sideways-Truppe von Reinhard Klein. Die

auch alle in Daun an den Start wollten, auch alle eigene Autos vorzubereiten hatten und auch gern mal einen Abend in Unterwäsche vor dem Fernseher verbracht hätten. Haben sie aber nicht. Zumindest nicht in den letzten zwölf Monaten. Weil sie die besten Männer sind, die man sich vorstellen kann. Ralf Antweiler fährt mit Markus Schmitt einen originalen Werkskadett bei der Eifel-Historic-Rallyeparty. Dieser Kadett aber musste bis zur letzten Woche auf seine Einsatzvorbereitung warten, da unser Ascona ihm zehn Monate lang die Hebebühne in der Antweilerschen Werkstatt vorenthalten hat. Und nicht selten wurde auch noch der heilige Heinz aberufen, der eigentlich für den Service am Kadett zuständig ist, aber einfach zu viel kann und weiß, als dass der Ascona auf ihn hätte verzichten können. Peter Link durfte in einer Nacht- und Nebel-Aktion das Getriebe und die Hinterachse seines Safari-Alfas tauschen, da auch im Linkschen Rallye-Departement in Spabrücken der Ascona für einen Monat

jeden Verkehr aufhielt. Christian Löffel, Eigner des schwarz-goldenen Monet-Porsches war wochenlang mit Kette und schwerer Eisenkugel in seiner Werkstatt gefesselt für den Schlusspunkt am Ascona, und auch Rüdiger Wolf, Opel-Autohaus in Rockenhausen sah am Ende den Ascona häufiger auf seiner Bühne als den eigenen 400er Manta oder den blau-roten Almeras-Porsche.

Wer das alles wissen will? Sie! Damit Sie sich ein besseres Bild davon machen können, was das eigentlich für Menschen sind, die diese wundervollen Autos aus der besten alten Zeit in der Eifel an den Start bringen. Dort zählt nämlich unter den 65 Teams aus ganz Europa jeder Einzelne für jeden Einzelnen. Wenn ein Auto nicht läuft, dann hängen sich alle anderen mit rein und diskutieren auf Englisch, Schwedisch, Belgisch, Schweizerisch, Französisch, Holländisch, Eflerisch und Deutsch. Und jeder ist dann völlig zu Recht ein klein bisschen stolz, wenn er über den Service-Platz auf dem Dauner Marktplatz

Warteschleife: Zehn Monate musste der Werkskadett von Markus Schmitt und Ralf Antweiler geduldig sein, weil unser Ascona seine Hebebühne belegt hatte.



2007 : 08 : RECHTS DREI, ACHTUNG BORDSTEIN!



Auspuff? Was'n Quatsch! Einen Krümmer, einen Rohrl, mehr braucht kein Mensch!



Woz kritzelt denn da dem armen Mann sein Buch? Unverschämtheit!



Arbeitsfreundlich: Porsche-Servicecenter bietet auf Safari in der Eifel

schlendert und genau weiß, dass viele nicht am Start wären, wenn man sich nicht gegenseitig geholfen hätte. Hier funktioniert Europa schon.

Dass ich nun als Zehndämmling außer bei der Materialbeschaffung und beim „im Wegumstehen“ nicht die allergrößte Leuchte beim Aufbau unseres Autos war, ist bereits bei unserem Triumphzug auf den Marktplatz vergessen. Ich bin stolz wie alle Spanier zusammen, als ich auf meinen Stellplatz schreibe. Außer einer 10-Minütigen Probefahrt am Vorabend hatte ich schließlich noch keinen Meter in der Micheline zurückgelegt, da ist der Einmarsch auf dem Serviceplatz der Superlative natürlich etwas ganz Besonderes. Und tatsächlich wirkt es so, als würden die erfahrenen Lancias in Form von Seratosen, Delta Integrales, Fulvias und

037ern gemeinsa mit den Werks-Audis, den flachen Alpines, den dicken Porsches, der BDA-Fraktion, der Opel-Armada und allen anderen Rallye-Raritäten Spalier stehen für unseren Ascona und kurz die Haube zum Gruff luglen. Der Neue ist Willkommen und manch einer der alten Weggelahrten erinnert sich vielleicht sogar noch an die Monte 1972, als er unseren Ascona zum ersten Mal gesehen hat. Damals noch mit entschieden hübscherer Besatzung auf dem Fahrersitz, als Marie-Claude Beaumont den ersten Einsatz eines Gruppe-2-Asconas bei einer großen Rallye unter die Räder nahm, zusammen mit der berühmten „Biche“ auf dem Beifahrersitz, die allerdings auf keinen Fall besser aussah, als meine Gemahlin, die heute das Kommando im Greder-Ascona hat. Oder zumindest haben sollte, aber dazu später mehr.

Nach den Grußbekundungen der anderen Autos kommen auch deren Fahrer sofort bei uns vorbei. Auch die, die die (wie schön, ein Satz mit drei die) sündhaft teuren Autos fahren, freuen sich über den Neuankommling, zollen Respekt für die originalen Monte-Rallyeschilder, freuen sich über den Neuwagenzustand, geben Tipps, bieten Hilfe an, haben einfach Spaß. Das freut wiederum uns und unsere Aufbauhelfer, alle sind noch ein bisschen stolz.

Meine Freude schlägt allerdings ein klein wenig in Zähneklappern um, als es zum Shakedown geht. Jetzt ist alle Theorie leberwurstgrau und die 20 Jahre alte Rallye-Erfahrung dahin. Jetzt gilt es, 5.000 Zuschauer beim Shakedown, die gekommen sind um Walter Rohrl und Björn Waldegard fahren zu sehen. Ich sehe sie dümmerweise auch fahren

RECHTS DREI, ACHTUNG BORDSTEIN! : 08 : 2007