

und will eigentlich nur noch heim. Das hat unser Ascona nicht verdient, dass ich ihn jetzt hier vielleicht bis aufs Blech blamiere. Also gut. Egal, ich rede mir einfach ein, dass die Leute bestimmt schon wüssten, dass dies unser erster Start ist (aha, und woher sollten sie das wohl wissen, Senn77?) und wir legen los. Außer dem klassischen Verschalten vom ersten in den vierten Gang gleich nach dem Start (ZF-Getriebe sind eine Seuche für Fahradfänger) läuft es gut. Wir sind flott unterwegs. Dachten wir, bis plötzlich nach einem Augenzwinkern eine Alpine A 110 mindestens in unserem

kümmern sich unaufgefordert und ungefragt um den Ascona. Sogar Walter Röhrl und Jochen Berger kommen, um sich nach dem Befinden des Patienten zu erkundigen. Da ich aufgrund meiner schlimmen Elektrik-Allergie erneut keine große Hilfe bei der Fehlersuche bin, erfreue ich mich an den anderen Autos, die ein uns andere Mal an unserer ambulanten Opel-Ar-Werkstatt vorbeibrachten. Allen voran der Lancia Stratos in Alitalia-Lackierung von Fred Walter, der sicher einzig und allein aus akutem Geldmangel beim Einkauf seiner

Ersatzteilen auf den Kopf gestellt. Für uns. Einen Anlasser hält er auch hoch; schließlich war ihm so, als wenn unsere Micheline schlecht anspringen würde. Noch Fragen? Freitagabend geht die Rallye endlich los. Zweimal Rundkurs durch Wälder und Dörfer. Einmal im Hellen, einmal im Dunkeln. Im Hellen sind wir verdammt schnell, schneller als jeder andere jemals in seinem Leben gefahren ist. Glauben wir. Nach 500 Metern ist der Traum vorbei, ein 02er BMW verblät uns nach Strich und Faden. Hmpf. Ich hätte schwören können, das geht nicht schneller ...



Die Wiese ist gemäht: Michael Stoschek/Fred Berssen im Rothmans-Porsche sind Freunde kurzer Wege

Kofferraum steht, wenn nicht gar schon an unserer Rückenlehne. Wo kommt die denn her? Hat die 536 PS, stand die vielleicht sogar im Wald und hat nur darauf gewartet bis wir vorbei sind oder sollten wir gar nicht sooo schnell sein, wie gefühlt? Bevor ich weinen muss greift unser Verteiler ins Geschehen ein, verdreht sich um 180 Grad und liefert uns mit stotternder Zündung ein prima Alibi. Glück gehabt.

Kaum ausgerollt, lassen viele alle fallen und stecken die Köpfe unter die Ascona-Haube. Eine Stunde lassen sie den lieben Shakedown einem guten Mann sein und

Auspuffanlage schon nach der Bestellung des Krümmers einen Schlusstrich unter dieses Thema ziehen musste und nun mit Walter Röhrl am Steuer das winzige Klöppelchen im Mittelrohr zum Presslufthammer mutieren lässt. Dieses Auto verunsichert Knochenfrä, ich bin mir sicher. Und froh. Der Ascona läuft wieder, wir kommen zurück zum Serviceplatz. Dort steht schon Michel Smeets und hält mir einen neuen Verteiler hin. Der Holländer hatte unsere Reparaturaktion mitbekommen und gleich mal seinen Servicebus nach passenden

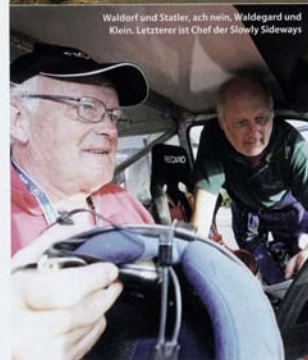
Im Dunkeln schlägt dann endlich die Stunde der aus England und Frankreich erstiegerten mausgrauen Cibé-Scheinwerfer. Vier Stück mit den illegalsten aller Glühbirnen versehen sollen unseren Generalangriff durch dem Wald ausleuchten. Machen sie auch. Für genau eine halbe Sekunde. Dann ist alles Finster. Da der freundliche BMW im ersten Durchgang bei seinem Überholmanöver seinen Scheinwerfer auf der Fahrerseite durch abflauern einiger Steine das Auge ausgeschlagen hatte, sucherten wir also mit genau einem 35 Jahre alten Glühfadchen



Die Kurzenbergers haben einen fahren lassen; und zwar keinen Geringeren als Björn Waldegard



Mann und Mal (v.l.) Björn Waldegard, Toyota-EI-Chef Ove Andersson, Gábor Kurzenberger und Safari-Legende Hans Schuller



Waldorf und Stetler, ach nein, Waldegard und Klein. Letzterer ist Chef der Slowly Sideways



Der König von Daim: Peter Schlömer ist Mitbegründer der Histo-rallyparty und der beste

nachts um zehn durch den finsternen Eifelwald. Trotzdem fast zehn Sekunden schneller als im Hellen. Nicht, dass es für die historischen Fahrzeuge eine Zeitwertung gäbe (da wurde wegen Energiefragen wie mir zu Recht abgeschafft), aber man darf ja mal selbst auf die alte Times gucken. Es scheinen also doch fahrerische Reserven in mir zu schlummern. Hoffentlich kann ich am nächsten Tag ein paar wecken.

Am Samstagmorgen fahren wir die ersten drei schnellen und kurvenigen Asphaltstrecken in Lichtgeschwindigkeit, werden aber

selbstverständlich jeweils schon nach fünf Kilometern in aller Form von unseren BMW-Freunden überholt. Na toll. In WP 4 beschließt dann unser vierter Gang stecken zu bleiben, damit wir uns mal bergauf mit 10 km/h in aller Ruhe die Fahrtechnik der anderen ansehen können. Sehr aufmerksam von unserem Getriebe, wir genießen die Fahrt. Erik Streda fliegt in seinem orangen Viertakt-Saab an uns vorbei, als wäre die Schwerkraft per Volksentscheid abgeschafft und das Wort „Kurve“ im Duden gegenwind schon gut gehen“ ausgetauscht. Später erfahren wir, dass

er eigentlich nur so schnell fährt, weil er seine nach Abzweigen brennenden Bremscheiben durch den Fahrtwind wieder löschen muss. Als uns Gunter Kopseder in seinem 400er Manta passiert, wissen wir, dass die PS-Entwicklung in diesem Autos anscheinend bei Phase 21 angekommen ist und fragen uns allen Ernstes, wieso dieser Mann früher als Teamchef Piloten wie Olli Schmiedke in seinen Toyota Celicas in der DM fahren ließ, er kann es doch selbst.

Dann pfeift noch unser Entwicklungshelfer Peter Link im Safari-Alfa standesgemäß und historisch korrekt auf 165er Schotterreifen