Belgien FB 26.—, Dänemark dkr 4.50, Finnland Fmk 2.30, Frankreich FF 3.—, Italien L 320, Kanada c $ —.60, Luxemburg lfr 23.—, Niederlande hfl 2.—, Norwegen nkr (inkl. moms.) 3.60, Österreich S 13.—, Portugal esc 15.—, Schweden skr (inkl. moms.) 3.—, Schweiz sfr 2.20, Spanien Ptas 38.—, USA/Übersee US $ —.60. Printed in Germany.

E 1418 D

Heft 20 26. September 1970 DM 1.80

# auto motor und sport

## 50000 km Dauertest
## Fiat 128
**Noch nicht ausgereift?**

## Neu aus Köln
## Ford Taunus

## Neu aus Wolfsburg
## VW K 70

**VW bringt Frontantrieb - Ford schafft ihn ab** Fahrberichte in diesem Heft

# Spring-Turnier

**Finnlands „Rallye der 1000 Seen" können nur Nordländer gewinnen. Für auto motor und sport bestritt Manfred Jantke neun Etappen der schwierigen Wettfahrt, die als Internationale Journalistenrallye gewertet wurden.**

Die besten Rallyefahrer der Welt kommen aus Finnland, und die kleine 4,5 Millionen-Nation ist nicht wenig stolz darauf. Rallyefahren ist in Finnland Volkssport: Obwohl Autos unvorstellbar teuer sind (VW 1300 ca. 11 000 DM, Alfa Giulia Super ca. 25 000 DM, Mercedes 300/6,3 ca. 120 000 DM) riskieren Finnen ihr wertvolles Stück begeistert in rund 27 großen und mehr als 100 kleinen Rallyes pro Jahr. Stars wie Mikkola und Mäkinen sind populär wie unsere Fußballprofis und an den Spezialetappen drängen sich Tausende von Zuschauern. Finnland selbst erscheint mit seinen zahllosen kurvigen Sandstraßen und dem dünnen Verkehr wie für den Rallyesport erbaut und dürfte einmal Europas letztes Rallyeparadies werden, wenn der Verkehr in den anderen Ländern jegliche Wettfahrttätigkeit erstickt hat. Nicht minder rührig ist die Rallyetätigkeit im Winter, wenn sich die Cracks im Schnee und auf dem Eis der gefrorenen Seen messen.

## Rallyefieber

Als der rote VW 1302 S mit der Startnummer 001 im Stadtzentrum von Jyväskylä auf die Startrampe rollt, dem Publikum vorgestellt und dann in die finnischen Wälder entlassen wird, klatscht eine vieltausendköpfige Menge Beifall. Der Wagen verläßt außerhalb der Stadt die Hauptstraße, fädelt sich in die kleinen Sandstraßen ein, die sich durch urwüchsige Wälder und um zahllose Seen schlängeln, wo es normalerweise ganz einsam ist. Aber heute ist hier die Hölle los: Hunderte von Autos parken am Wegesrand, Menschentrauben pilgern mit Kind und Kegel zu einer Rallye-Sonderprüfung, die heute nacht hier stattfindet. 001 rast, schleudert, springt durch diese Spezialetappe mit anhaltendem Hupton, um keinen der Zuschauer zu überfahren, die die nahende Staubwolke begeistert begrüßen, dicht an den Wegesrand herandrängen, rausdriftende Autos mit Hallo und Schwung auf die Strecke zurückbefördern oder etwas zurückgezogen um Lagerfeuer hocken und ein regelrechtes Volksfest feiern. Sie bezahlen 4 Mark Eintritt, um das Feld einmal vorbeiblasen zu sehen.

Finnlands größte und international bedeutendste Wettfahrt, bekannt für ihren hohen Schwierigkeitsgrad, eine stets große Ausfallquote und das „They never can win" für Auslandsstarter, beging in diesem Jahr ihr 20. Jubiläum. Mit einer Gesamtstrecke von 2500 km und 54 Sonderprüfungen von zusammen über 500 km war sie so lang und so schwer wie nie zuvor. Außerdem war sie erstmals mit einer Journalistenrallye kombiniert, um den Sportberichtern einmal hautnah zu demonstrieren, was Rallyefahren in Finnland bedeutet und wo Fahrgenies à la Toivonen, Aaltonen, Mäkinen oder Mikkola gedeihen. Zusammen mit den professionellen Cracks bestritten 16 Motorjournalisten aus 10 Ländern die erste Nacht der Rallye der 1000 Seen und absolvierten die ersten neun Sonderprüfungen, darunter die mit 17 km und 26 km längsten der ganzen Rallye.

## Scheue Ausländer

Daß die Jyväskylän Suurajot (zu deutsch etwa: Große Jyväskylä-Rundfahrt) noch nie von einem Nichtskandinavier gewonnen wurde, ist Stolz und Kummer der Nordländer zugleich: Denn die Bilanz unterstreicht zwar die Klasse der „fliegenden Finnen", lähmt aber andererseits den Mut der Mitteleuropäer, die bisher durch den Iren Paddy Hopkirk und den Stuttgarter Eugen Böhringer bestenfalls 6. Plätze im Gesamtklassement belegen konnten. Der Respekt vor der Rallyehochburg Finnland ist so groß, daß sich jeweils nur wenige Nichtskandinavier an die „1000 Seen" heranwagen, darunter stets die sächsischen Werksmannschaften von Trabant und Wartburg sowie ein paar

*Hannu Mikkola (unten), derzeit bester Rallyefahrer der Welt, schaffte auf seinem Ford Escort TC (links) den Hattrick: Zum dritten Mal hintereinander gewann er die Rallye der 1000 Seen.*

russische Nachbarn auf ihren robusten Moskwitsch, mit denen es wegen tiefgreifender Umbauten nicht selten Homologationsprobleme gibt.

Zweifellos haben die finnischen Sandstraßen für Fremdlinge ihre Tücken. Dazu zählen vor allem die charakteristischen Sprunghügel, auf denen man Autos bis zu 30 m weit fliegen sehen kann und über die Lampinen-Beifahrer John Davenport sagt: „Man müßte hier mal mit einer Planierraupe mitfahren." Dennoch bietet die Strecke keine übergroßen Schwierigkeiten für die besten Rallyefahrer aus England, Frankreich, Italien oder Deutschland. Wenn sie hier bisher nicht reüssieren konnten, dann liegt das eher an dem Können und Draufgängertum der finnischen Fahrer, die mit ganz heißem Wasser kochen.

Auf zum Teil unzulänglichen Privatautos kämpfen junge, namenlose Fahrer verbissen gegen die Stars auf den Werkswagen an, denn wer in Jyväskylä gewinnt, hat es nor-

# Rallye der 1000 Seen

FORTSETZUNG

malerweise geschafft: Werksverträge und eine internationale Karriere stehen in Aussicht. Die Namenlosen, zusammengeschlossen im Club der „Never heard drivers", kämpfen mit unvorstellbarem Einsatz und größtem Risiko, aber soviel Fahrtalent, daß es in Jyväskylä nie zu einem schweren Unfall kam. Wenn es bergab geht, schieben sie sich mit ihren alten Volvo oder Opel Rallye-Kadett ganz dicht an die Zeiten von Mikkola und Mäkinen in ihren superstarken Ford Escort TC heran. Ein gewisser Pekka Routti konnte auf einem schnellen Sunbeam Imp (900 ccm) auf der 14. Etappe sowohl Mikkola als auch Mäkinen hinter sich lassen und lag nach zwei Dritteln der Gesamtstrecke auf dem 4. Platz im Gesamtklassement, als er mit Zündungsdefekt ausfiel. Auch Namen wie Majander (4. im Gesamtklassement), Soutulahti (5.), Utriainen (Überschlag) oder Alén (Totalschaden) wird man sich für die Zukunft merken müssen. Diese unbekannten Helden der finnischen Rallyes sind es, die den mitteleuropäischen Klassefahrern hier zu schaffen machen, abgesehen von den großen, sieggewohnten Finnen, die auch heuer den Sieg unter sich ausmachten.

*Mit Startnummer 001 (oben) gewann Manfred Jantke für auto motor und sport die Journalistenwertung der finnischen Rallye. Sechzehn VW 1302 S (links) sorgten in der Journalistenrallye für Chancengleichheit.*

## Hattrick für Mikkola

Das Duell der Teamgefährten (Ford Escort TC) und Rivalen Timo Mäkinen und Hannu Mikkola entschied Mikkola klar für sich. Der blondgelockte Sieger der „World Cup Rallye" fährt optimal schnell und dabei ökonomischer als der beinhart pilotierende Mäkinen, von dem Experten behaupten, er wäre unschlagbar, wenn Rallyewagen wie Panzer gebaut wären. Obendrein hatte Mäkinen Pech mit der Polizei, die in finnischen Rallyes mitspielt, indem sie mit Argusaugen über korrektes Fahren zwischen den Sonderprüfungen wacht: Für 72 km/h in einer 70er Begrenzung erhielt er 50 Strafsekunden zudiktiert, die ihn hinter Simo Lampinen auf den dritten Platz zurückwarfen. Lampinen, der sich auf dem einzigen Werks-Lancia bravourös schlug, konnte jedoch nicht verhindern, daß sich der Ford in zehn noch verbleibenden Sonderprüfungen Sekunde um Sekunde an ihn heranschob. Mäkinen wollte nicht Dritter werden, er fuhr, als gäb's kein Morgen, und schob sich in der allerletzten Spezialetappe noch um 4 Sekunden an Lampinen vorbei. 47 von 93 Teilnehmern beendeten die Rallye, ein in Anbetracht der langen, schweren Prüfung beachtliches Ergebnis. Hannu Mikkola vollendete in diesem Jahr den Hattrick von drei aufeinanderfolgenden Siegen, der in den Jahren 1965/66/67 Timo Mäkinen gelungen war.

## Respektlose Journalisten

Ganz gegen die Tradition setzten sich die ausländischen Journalisten über das „They never can win" souverän hinweg: auto motor und sport-Vertreter Jantke gewann vor dem Amerikaner Jerry Sloniger und dem Holländer Rob Wiedenhoff, während der beste von sechs Finnen, Juhani Melart, auf Platz vier landete. Für absolute Chancengleichheit in der Journalistenrallye sorgte Antti Arnio Wihuri, Finnlands reicher Mann, Motorsport-Mäzen und VW-Importeur. Er hatte es fertiggebracht, noch vor der Vorstellung des neuen VW-Käfers in Finnland 16 rote VW 1302 S zur Verfügung zu stellen. Mit ihm teilte sich die ebenfalls motorsportfreudige Tabakfirma Suomen Tupakka in die

FORTSETZUNG AUF SEITE 132

KLIPPAN

# damit Sie sicher durch die Nebel- und Eiszeit kommen

Feuchtes Laub, glatte, vereiste Fahrbahnen und schlechte Sicht erhöhen die Unfallgefahr.
Aber Sie fahren sicherer mit einem KLIPPAN.
Fragen Sie Ihren Fachhändler. Es gibt keinen besseren Gurt als einen KLIPPAN für Sie, Ihre Frau und Ihre Kinder, denn Kindergurte und Kindersitze von KLIPPAN geben auch den kleinen unruhigen Mitfahrern mehr Sicherheit.

**KLIPPAN – denn Sie sollen leben!**

**Dichte Zuschauertrauben verfolgen die Fahrt von Simo Lampinen, der den einzigen Werks-Lancia auf den dritten Platz brachte.**

## Rallye der 1000 Seen

**FORTSETZUNG VON SEITE 110**

Sponsorschaft dieses Wettbewerbs.
Da die ausländischen Akteure ohne Training und nach nur einmaligem Abfahren der Strecke in die Rallye gingen, wappneten sich die meisten mit einem finnischen Beifahrer, der wenigstens vor jenen gefährlichen Stellen warnen sollte, wo den Fahrern Herzattacken drohen; denn — so wissen einheimische Experten — „man braucht Kilometer, um so einen Schreck zu überwinden, und verliert viel Zeit dabei". Jantke-Beifahrer Olavi Karppinen gab obendrein moralische Unterstützung, denn er ist Arzt: Die beiden gewannen vier von neun Spezialetappen und sicherten sich nach 101 Sonderprüfungs-Kilometern einen Vorsprung von 2½ Minuten vor dem Zweiten. Nach Siegen in den internationalen Journalistenrallyes von Österreich und Monte Carlo gelang auto motor und sport damit auch in Finnland ein erfolgreicher Einstand.
Der mitfavorisierte Italiener Carlo Massagrande, Sieger der diesjährigen „Trophée Monte Carlo" für Journalisten, hatte auf den Sandstraßen erhebliche Schwierigkeiten und kam über den 11. Rang nicht hinaus. Noch härter schlugen die Tücken den Finnen Jenytin und Bengt Strömberg aus Schweden, die für die ersten Totalschäden des Typs 1302 S gesorgt haben dürften. Im übrigen zeigte sich der VW der schweren Strecke erstaunlich gut gewachsen, obwohl die Wagen mit Ausnahme eines Motorunterschutzes, der bei den Sprüngen aufs schwerste geprüft wurde, sowie grobstolliger Hakappelita-Gürtelreifen absolut serienmäßig antraten. Nur einer schied durch technischen Defekt (Keilriemenriß und Motorüberhitzung) aus.

□

Es erscheint unverständlich, daß sich nicht mehr europäische Spitzenfahrer an diese gut organisierte, sportlich hochwertige Prüfung heranwagen. Die Rallye der 1000 Seen ist eine echte Herausforderung für jeden Rallyefahrer. Es macht Spaß, auf diesen Straßen und vor einer Kulisse von 300 000 Zuschauern, die regelmäßig kommen, zu fahren. Schon das Ankommen zählt viel in diesem Wettbewerb, und dem ersten nichtskandinavischen Sieger ist unsterblicher Ruhm gewiß. Die fliegenden Finnen freuen sich über jeden Herausforderer.

*M. J.*

**Rallye der 1000 Seen:** 1. Mikkola/Palm, Ford Escort TC, 16 612 Sekunden; 2. Mäkinen/Liddon, Ford Escort TC, 16 798 s; 3. Lampinen/Davenport, Lancia Fulvia HF, 16 802 s; 4. Majander/Ahava, Volvo 142, 17 228 s; 5. Soutulahti/Keskitalo, Volvo 142, 17 247 s; 6. Lusenius/Halme, Renault 8 Gordini, 17 545 s; 7. Kärhä/Alanen, Isuzu 1600 GT, 17 711 s; 8. Pääkönen/Tiukanen, Sunbeam 900, 17 749 s; 9. Valtaharju/Paalama, Opel Rallye-Kadett 1900, 18 001 s; 10. Nuuttila/Nuuttila, Opel Rallye-Kadett 1900, 18 174 s.

**Journalistenrallye:** 1. Jantke/Karppinen, 4609 s; 2. Sloniger/Sloniger, 4750 s; 3. Wiedenhoff/Geitel, 4792 s; 4. Melart/Kaarenmaa, 4794 s; 5. Putkonen/Kukkonen 4825 s; alle auf VW 1302 S.