

auto motor und sport

Belgien FB 27.—, Dänemark dkr 4.50, Finnland Fmk 2.30, Frankreich FF 3.20, Italien L 350, Kanada c \$ —.60, Luxemburg lfr. 23.—, Niederlande hfl 2.—, Norwegen nkr (inkl. moms.) 4.25, Österreich S 15.—, Portugal esc 17.50, Schweden skr (inkl. moms.) 3.25, Schweiz sfr 2.20, Spanien Ptas 40.—, USA/Obersee US \$ —.60. Printed in Germany.

E 1418 D

Heft 12 5. Juni 1971

DM 1.80

Test Opel GT/J

Was kosten Ersatzteile?

Vergleichstest

Ford Taunus · Opel Ascona
Fiat 124 S · Peugeot 304
Renault 12 · Simca 1100 S

Können
die Ausländer
mehr als Ford
und Opel?



Targa Florio

Die österreichische Alpenfahrt wurde zu einer der härtesten Rallye-Touren.

Heimatsfilm



Die österreichische Alpenfahrt schaffte es trotz 41 Auflagen nie, in einem Atemzug mit den klassischen Automobiltouren wie der Akropolis-Rallye oder dem Coupe des Alpes genannt zu werden. Erst die 42. Alpenfahrt korrigierte das altergebrachte Image: Aus dem schnulzigen Heimatsfilm ist ein harter Western geworden. So sportiv, so materialmordend die 2400 km-Strecke durch Niederösterreich, Steiermark, Kärnten und Burgenland auch war, so dürftig war die Besetzung. Vielleicht werden die großen Werke erst auf Grund der heurigen Alpenfahrt die nächstjährige in ihr Programm



Der Sieg bei der österreichischen Alpenfahrt war für Alpine-Werksfahrer Ove Andersson (links) bereits der dritte Erfolg bei fünf Wertungsläufen im Rahmen der diesjährigen Rallye-Markenchampagne.

FOTOS:
ROTTENSTEINER

einbauen, denn aus einer derartigen Zerreißprobe läßt sich schon eine Menge Prestige destillieren. Zwei Alpine Renault 1600 Coupés unter Andersson/Hertz und Therier/Roure, ein Fiat 124 Spider unter Paganelli/Russo, ein Lancia Fulvia unter Kallström/Haggbom, zwei BMW 2002 Ti mit Aaltonen/Crellin und Fall/Wood sowie vier Skoda waren das eher bescheidene Werksaufgebot einer Rallye, die immerhin zur europäischen Markenmeisterschaft zählte. VW-Porsche Austria rechnete sich in diesem Heimatsfilm mit einer starken VW-Käfer-Phalanx eine Hauptrolle aus. Die 1302 S leisten

Österreichische Alpenfahrt

FORTSETZUNG

in der Gruppe 2-Trimmung 120 PS und laufen 150 km/h im vierten Gang Spitze. Neben heimischen Fahrern agierten in den Käfern East African Safari-Sieger Edgar Herrmann und der Kenia-Inder Joginder Singh. VW-Porsche Austria

hatte einen „japanischen Einsatzplan“ — so Datsun-Star Herrmann — aufgezogen. 19 Leute in acht Servicewagen bestrichen 30 Stützpunkte, konnten aber nicht verhindern, daß Lokalmatador Günther Jangers 240 PS starker Porsche 911 S schon nach der ersten Nacht einging. Eine Stoßdämpferhalterung brach und löste eine Kettenreaktion aus — zum Schluß verlor der Porsche den Unterbodenschutz. Janger blieb immerhin

die Genugtuung, auf der ersten der 19 Sonderprüfungen dem Franzosen Therier eine, Rauno Aaltonen neun Sekunden abgenommen zu haben. Ab der zweiten Sonderprüfung allerdings diktierte Therier mit seinem 160 PS starken, handlichen, bügelbretthohen Alpine Renault das Tempo. Dahinter rangierte meist Rauno Aaltonen, der erstmals mit Ron Crellin am Nebensitz fuhr (Paddy Hopkirks Co-Pilot aus der goldenen Mini-Zeit), oder

Tony Fall/Mike Wood wucherten ihren 190 PS starken BMW 2002 Ti über schlechteste Gebirgspfade, bremsenverzehrende Abfahrten oder steinige Hohlwege, umhegt von Helmut Beins Servicenetz, das mit nur drei Betreuungswagen 36 Stationen umspannte. Obwohl Rallye-Legionär Rauno Aaltonen versprochen hatte, seinen BMW 2002 Ti durch sanfte Behandlung über die Runden zu bringen, mußte nach 826 rauen Kilometern ein Kreuzge-



Mit einem Fiat 124 Spider wurden die Italiener Paganelli/Russo (links) Zweite in der Gesamtwertung, während die Favoriten Kallstroem/Haggbom (oben) zu jenen 39 von insgesamt 54 gestarteten Mannschaften gehörten, deren Wagen die Strapazen nicht überstanden.

lenk samt Halbachse ausgewechselt werden. Von den verlorengegangenen 22 Minuten war es Rauno — wie, ist ein Rätsel — noch möglich, 18 Minuten aufzuholen, so daß er nur vier Strafminuten kassierte. Überhaupt: Die großen Entscheidungen dieser Alpenfahrt fielen nicht nur in den Sonderprüfungen, sondern auf knappen Verbindungsetappen. Das ging soweit, daß viele Fahrer in den Kurzetappen härter und schneller fuhren als auf den Sonderprüfungen. Rauno Aaltonens wilde, verwegene Jagd näherte sich dem Ende, als das Differential heiß wurde, Dichtungsringe sich lösten und das Öl sich verflüchtigte. Einige hundert Meter vor dem Ende des ersten Abschnittes, nach 1201 km oder 19stündiger Nonstop-Fahrt, hauchte das BMW-Differential sein Leben aus.

Österreichische Alpenfahrt

FORTSETZUNG

„Schade“, sagte Aaltonen, „ansonsten ist der Wagen noch perfekt. Er untersteuert etwas, doch das läßt sich mit der Handbremse ausgleichen...“

Die Bilanz bei Halbzeit: Therier führte überlegen, Ove Andersson wollte schon aufgeben: Ein defektes Relais im Kühlventilator bescherte ihm einen überhitzten Motor, der Monte-Sieger bekam zehn Strafminuten. Der Kallström/Haggbom-Lancia wurde abgeschleppt: Motorschaden.

Die zweite Rallye-Nacht brach mit drei beinhalten Kurzetappen an. Die Waschbrett-Pfade zerhämmerten den führenden Alpine: Rechts vorne brach ein Achsschenkel, und Therier/Roure überschlugen sich. Ein französischer Betreuer: „Diese Wege sind ein Wahnsinn“. Tony Fall, der im Training ein ausgewachsenes Schwein ins Jenseits befördert hatte, übernahm kurzfristig die Führung, bevor man durch einen Lenkungsdefekt neue Strafpunkte scheffelte. Edgar Herrmann („noch nie habe ich in Kenia so viele Tiere gesehen wie in Österreich“) wurde von einem Reh angesprungen und mußte seinen VW gegen einen Felsen verreißen, was der Vorderachse sehr weh tat. Bis dato hatte Herrmann seine fahrerischen Qualitäten bewiesen, bisweilen war er schnellster der VW-Phalanx. Ove Andersson eilte jetzt auf den Sonderprüfungen von Bestzeit zu Bestzeit. Fall/Wood kassierten neuerlich Strafpunkte, als sie sich nach dem Gebetbuch von Aaltonens Beifahrer Crellin verfranzten und beide rückwärtige Federbeine erneuert werden mußten. Da nichts schnelleres überlebt hatte, staffelten sich hinter dem Andersson-Alpine und dem Paganelli-Fiat bereits die VW-Käfer. Anderssons Gesamtsieg fiel überlegen aus.

Helmut Zwickl

Ergebnisse: 1. Andersson/Hertz (Alpine Renault) 11 645 Punkte, 2. Fall/Wood (BMW 2002 Ti) 11 947, 3. Paganelli/Russo (Fiat 124) 12 287, 4. Rossling/Mikes (VW 1300) 12 650, 5. Fischer/Kohlweis (VW 1300) 13 053.

Stand der Marken-Meisterschaft: 1. Alpine Renault 27 Punkte, 2. BMW 12, 3. Porsche, Datsun, Lancia je 11, 6. Peugeot 10, 7. Saab, Citroen je 9, 9. Fiat 6, 10. Ford, Volkswagen je 3, 12. Opel 2.





*Die Österreicher Russling/
Mikes brachten ihren
VW 1302 S auf den dritten
Platz (oben) und lagen
damit noch vor den
Briten Fall/Wood auf
BMW 2002 Ti (links).
Die Alpine-Werkspiloten
Therier/Roure (unten) fahren
in acht der ersten elf Sonder-
prüfungen Bestzeit, ehe
sie sich überschlugen.*

FOTOS: ROTTENSTEINER

