

Tony Fall ist der letzte BMW-Gesamtsieganwärter. „Ein Lausbub mit ausgezeichneten Manieren“, sagt Jochen Springer, ADAC-Sportchef, und wir freuen uns, wenn immer wir ihn sehen. Am letzten Tag fällt Tony im Bayerischen Wald mit Schaden an der Rad-aufhängung aus. (Farbbild auf Seite 118/119). Bernhard Darniche hätte diese Rallye vom Papier her eigentlich gewinnen müssen. „Wenn er durchkommt, gewinnt er“, sagt Herbert Völker, „aber ich glaube nicht, daß er durchkommt und kann nicht sagen warum“. Herbert Völker wird recht behalten. Bernhard ist, solange er bei dieser Rallye im Bewerb steht, Favorit. Man sagt, er sei Asphaltspezialist. Aber das stimmt nicht mehr so ganz. Im Schnee ist er genauso schnell oder fast so schnell wie seine Stallgefährten. Er hat die Startnummer 1 und bolzt sich mit Achim herum, bis dieser ausgefallen ist.

Dann übernimmt er die Führung und gewinnt mit seiner 170 PS-Alpine von den folgenden 18 Prüfungen 14 und wird nur bei vieren Zweiter sein. Bernhard fällt so aus, wie man das von der harten Abteilung erwartet. Er überschlägt sich und bleibt in einem Graben auf dem Dach liegen. Als das Wasser in das Auto läuft, schlägt er die Heckscheibe heraus und krabbelt mit seinem Co ans Tages-, bzw. Nachtlicht.

Die einzige längere Pause der Rallye mit Übernachtungsmöglichkeit war von Dienstag auf Mittwoch in Rüsselsheim. Hier ließ Opel dem gesamten Rallyetroß, allen Fahrern, allen Servicemannschaften und allen Betreuern und Begleitern „mütterliche Fürsorge“ angedeihen.

Nach dieser Ruhenacht wurde die Rallye dann scharf.“ Für uns fängt es hier erst an“, sagt Ragnar

Eklund. Nun beginnen die scharfen Schotterprüfungen und die langen Spezialtappen.

Ragnar und seine Truppe sind eh' so ein Haufen für sich. „Sind es nicht prächtige Burschen?“, fragt er mich und man sieht ihm an, wie sehr sie ihm Freude machen. Er lacht mit ihnen und macht jeden Spaß mit.

Ragnar Ekelund hat etwas von einem Professor. Vielleicht macht es seine starke Brille, seine grauen Strähnen im Haar oder kommt es nur daher, daß er einen so genau anschaut, wenn man mit ihm spricht. Er ist 44 Jahre alt und wohnt in Ingarö bei Stockholm. Alles was er bisher gemacht hat, hatte irgendetwas mit Motorsport zu tun.

Seit 1964 führt er das schwedische GM-Händler-Team, ein Motorsportteam das von schwedischen Opel-Händlern unterhalten wird. Vorher hatte er seine Zeit damit verbracht, entweder bei Seitenwagenrennen im Beiboot herumzuturnen oder selbst mit Autos Rennen zu fahren. Ein schwerer Unfall beendete seine aktive Laufbahn, aber er hat sich beim Organisieren und Managen seines Sports wiedergefunden. Sein Teamfahrer Nasenius erringt 1966 die Rallyeeuropameisterschaft der Gruppe 1 und wird 1967 Vizemeister. Bis heute hat Ragnars wilde Truppe 13 schwedische Meisterschaften errungen. Sie begründeten den Ruf der wilden Opel-Bläser. 1970 belegen sie mit Rallye-Kadetten Rang 2, 3 und 4 der traditionellen RAC-Rallye in England und heutzutage buchen Teammanager der Werksteams das Beste was es an Autobewegern gibt, wenn sie wissen, daß auch die harten Schweden am Start sein werden.

Alle Burschen, die in Ragnars Truppe Salär beziehen gehören zum ersten Kader. Sogar die Mechaniker.



Gesamtsieger Nicolas/Todt in Aktion (siehe dazu auch das Farbbild auf dem vorderen Vorsatzblatt).

Die Aufmerksamkeit der schwedischen Öffentlichkeit begleitet sie, wo immer sie auch sind. In der ersten Rallyenacht sitzen wir in einer urigen Bauernschänke und schieben Gebratenes zwischen die Zähne. Die Nacht wird noch lange sein, Ragnar vertelefontiert unterdessen ein kleines Vermögen, weil er seiner Frau den Stand der Rallye durchgeben muß. Schwedische Zeitungsreporter haben sein Haus gestürmt und verkrumpeln wie üblich sein Sofa und saufen seinen Whisky, während sie auf seinen Bericht warten. Seine Frau hatte alles mobil gemacht, um ihn zu erreichen. Das war die Bauernschänke in Oberhessen.

Ragnars Popularität erklärt sich vor allem, weil Schweden ein Land ist mit einem interessierten sachkundigen Publikum. Und durch die Erfolge des Teams, seine Fahrer sind Auslese.

Ove Eriksson war zwei Mal schwedischer Rallyemeister der Gruppe 2. Er ist 32 Jahre alt und von Beruf Transportunternehmer. In seiner Freizeit spielt er in der Division 2 Fußball. Jeder aber, der ihn erstmals sieht, glaubt, daß er normalerweise irgendwo auf dem Nordmeer in einem Wikingerschiff steht und „Heija!“ ruft. Allenfalls hält man ihn noch für einen Ringer. Wenn man ihn aber näher kennt – sprechen ist ohne Schwedischkenntnisse aussichtslos – hat er nichts martialisches mehr an sich. Er ist ein geballter Brocken Humor, der jeden denkbaren Unfug treibt. Jean Ragnotti, den schnellen Kollegen aus Frankreich, hat er ins Herz geschlossen. Wo immer er ihn sieht, umarmt er ihn und trägt ihn in der Gegend herum. Einmal stellte er ihn einfach auf das Wagendach, weil er sich über eine Ragnotti'sche Aktion so sehr gefreut hat.

Sie haben überhaupt etwas gemeinsam, nicht gewichtmäßig – Jean ist etwa ein Viertel Eriksson – sondern von der Art. Jean ist der Unfugknüller im Greder-Racing-Team aus Paris. Wenn immer man zusammensitzt, bricht irgendwann am Abend die Ragnotti-Stunde aus. Dann erzählt er Geschichten aus dem Leben eines französischen Rallyefahrers, daß bei den Zuhörern – sofern sie Französischkenntnisse und einen Sense für den Humor gallischer Gesticulation haben – die Zwerchfelle platzen. Nur eine Kostprobe: Jean war auf der Suche nach einem Beifahrer. Das ist ein Job für harte Burschen mit starken Nerven, denn Jean gilt bei den Rallyefans als die Attraktion schlechthin. „Er bietet den Fans noch etwas“, sagte einmal Herbert Völker über ihn. Dahinter verbirgt sich das Spektakulärste, was man sich an Fahrstil so denken kann. Er pflegt bei der Rallye-Monte-Carlo auf dem Col de Turini mit dem Heck zuerst in die Szene einzubrechen und den Schauplatz formatfüllend wieder zu verlassen. Nicht ohne dabei alle begrenzenden Schneewälle als Lenkhilfen eingebaut zu haben. Auch komplette Roller links-rechts oder andersrum gehören zu seinem Repertoire. Zuzüglich pflegte er natürlich zu gewinnen. Bei der Monte immer bester Serientourenwagen. Dennoch halten Co-Piloten das trotz Gewinnen nie sehr lange aus. Jean war also in Schwierigkeiten.

Was tut man, wenn man jemand sucht? , sagte er sich und kam auf das bei uns durch Fernsehwerbung so populäre „Team vom Arbeitsamt“. Er trabte also dahin und nahm sich einen Stellungssuchenden mit. Zur Arbeit, denn irgendwie so etwas ist es ja, wenn man wie Jean damit sein Geld verdient. Dem armen



Ragnar Ekelund hat allen Grund zur Freude.



Bärtiger Wikinger: Ove Eriksson.



*Jean Ragnotti*

Mann war aber garnicht so richtig klar geworden, welche Art „Arbeit“ er da angenommen hatte. Sein Beschäftigungsverhältnis dauerte deshalb auch nicht sehr lange. An der ersten ZK sprang er völlig verstört aus dem Auto und hetzte, wie von Furien verfolgt, in den nahen Wald. Er war sicher, einem Irren gerade noch im letzten Moment entkommen zu sein. Ragnotti wird 3. dieser Rallye.

Eine etwas veredeltere Form von Humor ist Anders Kulläng eigen. Mit Ove hat er gemeinsam, daß auch er Vater von 3 Mädchen ist. Anders ist so eine Art PR-Schwede schlechthin. Jeder mag ihn, den Mädels gefällt er. Es gibt kaum eine Situation, in der er seine gute Laune verliert und er fährt am schnellsten, wenn er lacht. Gerry Phillips, er fuhr als Co mit Anders die Schottland-Rallye, war das aufgefallen und er erzählte am laufenden Meter Witze um Kulläng so richtig am Heizen zu halten. Gerrys Repertoire und die Länge dieses Europameisterschaftslaufes mußten sich dabei ganz gut die Waage gehalten haben, denn sie wurden Vierte im Gesamtklassement.

Für den 30-jährigen Schweden wird diese Olympia-Rallye zu einem überwältigendem Erfolg. Nach Art des Hauses fährt er so, wie es Ragnar will, schnell aber beherrscht. Sein Einsatz hat etwas mit Rechnen, Erfahrung und Gespür zu tun. Das geht nicht immer gut – aber hier ist es das richtige Rezept. Anders Kulläng belegt am Ende dieser Monster-Rallye den 2. Platz im Gesamtklassement und sorgte dabei für eine nachdrückliche Überraschung. Weder



*Anders Kulläng zeigt die schwedische Art der Kurvenbewältigung.*



das Auto, noch ihr Serviceeinsatz war direkt darauf ausgerichtet. Sie fuhren 2-Liter-Asconas mit ca. 178 PS. Nirgendwo montierten sie Racing-Reifen und zum Entsetzen vieler Experten fuhren sie M&S auf Asphalt. Einmal mußte Kulläng sogar Zuschauer bemühen, um weiterfahren zu können. Er grinst und kratzt sich in den Haaren: „Ragnar wird schon wissen warum“.

Der hat ein Patentrezept für alles: „Prima, no problems“. Ich frage ihn anfangs: „Wird das heiße Wetter den Motoren schaden?“ – „Nein, prima!“ Als es schwül wird und die Luft so feucht, daß kein Schweiß mehr verdunstet, frage ich ihn: „Wird das den Motoren schaden?“ – „Nein, prima!“ – Als es regnet, suche ich bei ihm nach Besorgnis – „Nein, prima!“ – „Wenn es anfängt neblig zu werden?“ – „Nein, prima! Ove hat im Nebel Björn Waldegaard 57 Sekunden und Stig Blomqvist 59 Sekunden verpasst“ – „Warum keine langen Achsen auf dem Nürburgring, warum keine Racing?“ – „Nein, ist so prima!“ – Als sich Dieter Glemser überschlägt, verliert Anders anderthalb Minuten. Er holt sie bis zum Ziel

wieder auf – „Er ist prima!“ Ich höre jetzt auf zu fragen, weil ich die Antwort nun kenne: „Alles prima!“ – vielleicht mag man sie deshalb so gern, diese wilden Schweden.

Die Damen des Hauses, Sylvia Österberg und Inga-Lill Edenring, sind eine Spur zu ruhig für diese ungebändigte Truppe. Aber das täuscht. „Sie ist ungeheuer temperamentvoll!“, sagt Ragnar und ich gucke ihn erst noch einmal an, wie er das meint. Man liest ja so viel über Schwedinnen. Aber nicht so. Sylvia ist gut verheiratet und rührt hauptberuflich unter der Woche in den eigenen Kochtöpfen. Nur an Wochenenden begleitet sie ihren Haushaltsvorstand zu Moto-Cross-Veranstaltungen, denn hier betätigt sich jener und sie dient ihm als Mechanikerin. Eine sehr gute sogar, wird bestätigt und sie gibt das als Hobby an. Eine schraubende Europameisterin, denn das war sie 1963 und 1965. Sie gewinnt hier den Damen-Cup.

Jenseits physikalischer Gesetze bewegt bei dieser Rallye noch ein junger Schwede sein Auto: Lars



