

# RÖHREN

## IN SPECHBACH



In dem idyllischen Ort passierte Ende Juli Außergewöhnliches. Direkt aus dem Werksmuseum fanden zwei veritable Glanzstücke der Lancia-Rallye-Historie den Weg ins Neckartal. Die **HEIDELBERG HISTORIC** hatten geladen

TEXT UND FOTOS: WERNER BLÄTTEL



Ungehäuscht und immer noch stark im Auftritt: Die Rallye-Fulvia fand aus dem Werksmuseum den Weg über die Alpen ins Neckartal

**E**in ganz normaler Freitagabend im Juli. Wir sind in Spechbach. Bitte wo? In Spechbach, einem sympathischen Dorf mit 1700 Einwohnern, ungefähr 20 Kilometer südöstlich von Heidelberg am Rande des Naturparks Neckartal-Odenwald gelegen.

Hier gibt es eine katholische und eine evangelische Kirche, zwei Ärzte, einen Landgasthof und eine ungeheimfidele Ortsgemeinschaft. Und die lässt es einmal im Jahr ziemlich krachen. Dann entwickelt sich die Spechbacher Hauptstraße zum Campo von Siena. In der Toscana kreuzen die Teilnehmer der legendären „Mille Miglia“ regelmäßig die mittelalterliche Stadt. Hier im Kraichgau findet traditionell an einem Freitagabend im Juli die letzte Wertungsprüfung der Rallye Heidelberg Historic statt. Und dieses Event wird in Spechbach, nicht zuletzt, weil in diesem Jahr einige „Weltmeister“ ihr Kommen angekündigt haben, generalstabsmäßig geplant. Der Dorfkern wird zur Special Stage. Bereits am Vormittag tauschen die heiligen Helfer um den Organisator der Heidelberg Historic, Kuno Hug, auf. Überall werden Ab-sperrgitter und Strohballen platziert.



Bierfässer werden angestochen. So langsam kann es losgehen mit der Rallye-Party

Sicherheitszonen werden eingerichtet und Lichtschranken zur Zeitmessung aufgebaut. Die Spechbacher tun ihr übriges. Entlang des 700 Meter langen Rundkurses, den die Teilnehmer der Rallye zweimal möglichst exakt zur vorgegebenen Zeit durchfahren müssen, werden Sitzgruppen und Bierzeltgarnituren aufgebaut. Vor dem Pfarrheim, das sich gegenüber der Startzeitnahme befindet, wird ein großer Holzkohlegrill platziert. Bierfässer werden angestochen. Es ist 16 Uhr, so langsam kann es losgehen mit der Rallyeparty.

Laut Zeitplan müsste der erste Teilnehmer um 16.53 Uhr an der Zeitkontrolle des Feuerwehrgerätehauses auftauchen, um exakt drei Minuten später den Start zur Wertungsprüfung zu absolvieren und dann in den Hexenkessel einzutauchen. Und der erste Weltmeister lässt nicht lange auf sich warten: Walter Röhl persönlich kommt mit seinem langjährigen Beifahrer Christian Gschüdl im Audi Quattro zum Vorstart gerollt. Nach einem kurzen Interview durch den Streckensprecher zeigt er, dass er den Spaß am Autofahren noch lange nicht verloren hat. Walter schert sich nicht besonders viel um die vorgegebene Streckenzeit. So, wie er seinen Audi nach der ersten Runde um die Spitze kehrt ballert und wieder beim Start vorbeikommt, drängt sich den johlenden Zuschauern der Verdacht auf, dass der „Lange aus Regensburg“ die Zeiten eher halbieren will und dies sehr zur Freude der Fans.

Genauso schnell wie der erste Weltmeister den Spechbachern seine Aufwartung gemacht hat, ist er auch schon wieder verschwunden. Aber jetzt folgen die Weltmeister Schlag auf Schlag. Es taucht zwar kein weiterer Champion in Menschengestalt auf, dafür machen aber zwei grazile

In der typischen Alitalia-Kampfbemalung: Ex-Sandro Munari-Stratos, wie er 1976 in der britischen Rallye-Meisterschaft eingesetzt wurde

## Aus dem extrem kompakten V4-Motor kitzelten die Lancia-Techniker runde 160 PS

Bugsierte die legendäre Rallye-Fulvia temperamentvoll um den Kurs: Luciano Viaro, dreifacher Mille Miglia-Sieger



Zwischenstopp im Auto- und Technik-Museum in Sinsheim. Die Fans sind angesichts der Rallye-Perle wie vom Donner gerührt



und mindestens genauso erfolgreiche Italiener den Spechbachern ihre Aufwartung.

Lancia hat zwei seiner ehemaligen Werksautos aus den siebziger Jahren nach Deutschland geschickt. Zunächst macht sich der dreifache Mille Miglia-Sieger Luciano Viaro am Steuer einer Lancia Fulvia 1,6 HF aus der „Collezione Storico Lancia“ auf den Weg durch die Gassen. Eine Fulvia? Nein! Nicht irgendeine, sondern die Fulvia mit dem Kennzeichen TO E24266, mit der 1972 Sandro Munari die Rallye Monte Carlo gewann. Grandios, es kommt aber noch ein bisschen besser. Denn wie in den Stebzügern die Entwicklung der Lancia Rallye-Autos verlief, so folgt auch in Spechbach auf die Fulvia der legendäre Stratos als reger Nachfolger. Auch bei diesem Campione del Mondo hat Lancia sich nicht lumpen lassen: der Stratos (TO L64137) in Alitalia-Kampfbemalung wurde ebenfalls von Munari 1976 bei der britischen RAC-Rallye vorgeführt. Und kurz vor „Pensionierung“ des keilförmigen Ausnahmeautos 1978 gewann Walter Röhrli mit der Flunder der Saarland-Rallye. Heuer pilotiert der Argentinier Daniel Claramunt eines der wertvollsten Objekte aus der „Collezione Storico Lancia“. Claramunt, spätestens nach seinem überzeugenden Sieg bei der diesjährigen

Ja, das ist es. Das Siegerauto von Sandro Munari, mit dem er 1972 die Monte gewonnen. Da gehören eine paar ehrliche Gebrauchsspuren einfach dazu

**LANCIA FULVIA 1,6 HF GR. 4**  
 Siegerauto Rallye Monte Carlo 1972  
 Kennzeichen: TO E 24266  
 Motor: V4, 99  
 Hubraum: 1.64 ccm  
 Vergaser: zwei Dell'Orto 00H.45-Doppelvergaser  
 Leistung: 110 kW (150 PS) bei 7200/min  
 Drehmoment: 17,2 Nm bei 4000/min  
 Verdichtung: 10,5:1  
 Gewicht: 1055 kg  
 Frontantrieb  
 Bereifung: 175-13  
 Maße (L/B/H): 3930/1370/1300 mm  
 Radstand: 2330 mm



## Ein Stratos in der freien Wildbahn kommt einem gewaltigen Naturereignis sehr nahe

Klangspektakel in beschauflicher Kulisse. Es dürfte so schnell nicht wieder vorkommen, dass die Spechbacher einem originalen Rallye-Stratos lauschen dürfen



Berlones Rallye-Keil beeinflusste ganze Generationen von Automobil-Designern. Die Fans hoffen noch immer auf eine zeitgemäße Neuaufgabe

## Rallye Heidelberg Historic

Die Oldtimer-Rallye mit über 200 teilnehmenden Fahrzeugen (bis Baujahr 1976) findet jedes Jahr im Juli statt und führt an zwei Tagen über insgesamt 650 Streckenkilometer, auf denen die Teilnehmer 16 Gleichmäßigkeitsprüfungen, größtenteils auf öffentlichen Straßen, absolvieren müssen. Zu den Highlights unter den Wertungsprüfungen gehören neben Spechbach so traditionelle Bergstrecken wie „Königstuhl“, „Kriaberg“ und „Zotzenbach“. Aber auch die Grand Prix-Strecke des Hockenheirings oder das Bosch-Testgelände Boxberg wurden schon in die Route einbezogen. Kuno Hug und der MSC Ziegelhausen haben sich 1995 mit der Organisation der ersten Oldtimer Rallye zunächst unter dem Namen Nordbaden Classic, die 1996 zur „Rallye Heidelberg Historic“ umgetauft wurde, entschlossen, die lange Motorsporttradition in Nordbaden zu pflegen. Zahlreiche Veranstaltungen, wie die Rallye Schloß Heidelberg, die Walter Röhrli vor genau 20 Jahren gewinnen konnte, standen Pate. Das FIVA-A-Event, welches sich die Infrastruktur des Auto+Technik Museums in Sinsheim als Rallyezentrum zu Nutze macht, zählt heute nicht zuletzt aufgrund der hervorragenden Organisation und des hochkarätigen Starterfeldes zu den großen Veranstaltungen in Deutschland.

Vielleicht gelingt es in den nächsten Jahren die Übermacht an Fahrzeugen schwäbischer Hersteller im Starterfeld etwas zu reduzieren und damit noch mehr Vielfalt zu erzeugen. Wie es geht, und dass sich die Zuschauer an der Strecke darüber freuen, das haben die beiden Tuner bewiesen.



Das Duo Röhrli/Geisler entdeckte bei der Heidelberg Historic das Publikum. Und: Sie fuhren früher Lancia und Fiat



Silvretta Classic Rallye im österreichischen Montafu ein genauso professioneller Chauffeur wie Viaro, vertraut voll und ganz seinem Beifahrer Oscar Salvodelli. Und der ist blind. Lancia unterstützt durch die Bereitstellung seiner Fahrzeuge die Organisation M.I.T.E. (Miteinander, Insieme, Together, Ensemble), die seit 1998 sehbehinderten und blinden Menschen die Teilnahme am aktiven Motorsport ermöglicht. Auch Claramunts Lancia-Kollege Viaro hat eine blinde Beifahrerin an Bord. Daniela Fioridali sichert auf der Strecke die Orientierung, indem sie dem Fahrer aus einem in Blindenschrift übersetzten Roadbook vorliest.

Jedoch gelingt den beiden italienischen Teams heuer kein weiterer Erfolg. Viaro „verwacht“ regelrecht und bringt die rote Fulvia am zweiten Tag erst auf Rang 171 ins Ziel. Für Daniel Claramunt kommt es noch schlimmer. Bei einem Bordsteinkontakt seines Lancia Stratos beschädigt er eine der ebenso selten wie sündhaft teuren Campagnolo-Magnesiumfelgen. Da so schnell kein Ersatz aufzutreiben ist, muss der Argentinier zum Leitwagen der Rallye-Fans aufgeben. Auf alle Fälle war es wieder einmal ein Genuss, eine Fulvia und ganz besonders einen Stratos hierzulande in Aktion zu sehen und vor allem zu hören. □

Hinter den Köpfen rührt der V6-Motor. Flammstöße über den Ansaugtrichter des Stratos-Motor zudem vor zerstörerischen Grobteilchen

**TECHNISCHE DATEN**  
**LANCIA STRATOS HF GR. 4**  
 Werkstattnummer: RAC und Aragonia-Rallye 1976  
 Siegerauto Startend-Rallye 1976:  
 Füllvolumen  
 Kennzeichen: TO L64137  
 Motor: V6, 12V (Benzin) Diesel  
 Hubraum: 2418 ccm  
 Vergaser: drei Weber 44DFF-Doppelvergaser  
 Leistung: 161 kW (220 PS) bei 7000/min  
 Drehmoment: 200 Nm bei 5000/min  
 Verdichtung: 9:1  
 Gewicht: 980 kg  
 Heckantrieb  
 Bereifung: 165R14 bis 200S/R015  
 Maße (L/B/H): 3710/1750/1100 mm  
 Radstand: 2180 mm

