



Viele Jahre hat es gedauert, bis die FIA - Oberen endlich die „Liste der Straßenreifen“ für den Rallyesport ersatzlos gestrichen haben. Ab dem 01.01.04 durften alle mit einer DOT oder E – Kennzeichnung versehenen Reifen verwendet werden, allerdings wird je nach Altersperiode des Fahrzeuges ein Mindestdurchmesser vorgeschrieben.

Zwei Rennreifen mit Straßenzulassung standen nun für den NSU TTS zur Verfügung, der YOKOHAMA A 048 und der MICHELIN TB 15, allerdings gibt es beide nur ab 175/60/13, den YOKOHAMA zusätzlich als 165/50/12.

Für 2004 hat die FIA eine historische Rallye Europameisterschaft ausgeschrieben, 1. Wertungslauf war im Januar die Artic Lappland. Die haben wir allerdings den Nordmännern überlassen, bei –20° Rallyes zu fahren, war eine absolut nicht notwendige Härteübung. Im März folgte dann die Trofeo Baleares auf Mallorca, da soll es deutlich wärmer gewesen sein, aber 3500€ Nenngeld musste man sich auch nicht antun.

Die 19. SANREMORALLY STORICO war für uns der Saisoneinstieg. Knapp zwei Tage brauchten wir, um alle Sonderprüfungen abzufahren und ein „Gebetbuch“ anzufertigen. Unterwegs fiel mir ein, dass die Abschleppösen am TTS nicht regelkonform waren, ein Durchmesser von 8-10cm war vorgeschrieben und meine waren deutlich kleiner. Also hielten wir nach einem Schmied Ausschau, und den fanden wir dann auch. Wir brauchten 10 Minuten um dem Maestro unser Anliegen zu erklären, und dass wir die Dinger dann auch noch gleich mitnehmen wollten. In kürzester Zeit waren die Ringe fertig, von einer Bezahlung wollte der Maestro absolut nichts wissen, machte uns allerdings zur Auflage, einen Pokal zu erringen. Also wenn der Leser mal mein Auto sieht, die wunderschön gelb kunststoffbeschichteten Abschleppösen sind „Made in Italy“.

Zwei Tagesetappen mit 9 Sonderprüfungen waren zu bewältigen, vier davon über 20 km lang, und das heißt, bei der SANREMO 10km bergauf und 10km bergab. Wenn man dann noch von Meereshöhe bis 1300m hochkommt, hat man eine Vorstellung, was bergab heißt, nämlich die Bremsen bis an die Grenzen zu belasten.

Die 1. Tagesetappe begann reichlich stressig, die Anfahrt zur ersten Sonderprüfung führte mitten durch San Remo, mit dem Ergebnis, dass wir 2 Minuten vor der Sollzeit bei der Zeitkontrolle eintrafen. Dann musste es fix gehen, Helme auf, Copilot zur Zeitnahme, Zeit eintragen, Fahrzeug vorziehen und Copilot einsammeln, Gegensprechanlage anschließen, und dann hatte man gerade noch eine Minute Zeit bis zum Start der Sonderprüfung. Zu Ende der Etappe das gleiche Spiel wie zu Beginn, wir mussten uns durch den Verkehr quälen, in

Rekordzeit noch nachtanken, und dann wurde es wirklich eng. Nach einem Orientierungsfehler mussten wir eine glücklicherweise freie Abbiegespur des Gegenverkehrs in Anspruch nehmen, 18.16 Uhr war die Sollzeit, 18.16 Uhr und 26 Sekunden standen wir an der Zeitkontrolle.

Der zweite Tag regnete sich gleichmäßig ein, zum Glück zog in den Bergen kein Nebel auf. Die Michelin TB 15 Reifen stellten unter Beweis wie gut sie waren. Besonders am zweiten Tag hatten wir einige Orientierungsprobleme, aber die gingen auf meine Kappe, ich hatte schlichtweg vergessen, den Tripmaster mit den neuen Reifen zu eichen. Manfred tat mir richtig leid, seine erste scharfe Rallye, und der Fahrer macht einen echt dummen Anfängerfehler.

Ansonsten beendeten wir die Rallye ohne größere Probleme, pünktlich mit Zielankunft hörte der Regen auf und die Sonne ließ sich blicken. In der Klasse B1 hatten wir zwei Fiat Abarth 1000 als Mitbewerber, der eine gab schon am ersten Tag den Geist auf, dem anderen nahmen wir über 6 Minuten ab.

Beeindruckend wie immer war die Atmosphäre des Hotel „Royal“. Gerne erinnerte ich mich an das Jahr 1995, nach der Rallye gab es da ein Price Giving Dinner mit allen Feinheiten. Das Ambiente des Hauses entspricht etwa der Zeit um 1890, wenn da auf einem der vielen Gänge und Flure mir eine Majestät in Uniform mit Orden entgegengekommen wäre, hätte das gepasst. Und dass der Cappuccino mit Blick auf das Mittelmeer da 4€ kostete, war völlig nebensächlich.