

CLASSIC DRIVER

Schmutzige Geheimnisse: Die ungewöhnlichsten Rallyerennwagen

Lead

Mit dem Ferrari über Stock und Stein, im Aston Martin durch die Tundra oder im Rolls-Royce von Paris nach Dakar – geht nicht? Gibt's nicht! Wir haben die unglaublichsten Rallyeautos aller Zeiten zusammengestellt.

Enzo Ferrari war ein großer Verfechter des Rennsports – nur am staubigen Querfeldein der Rallyes konnte er keinen Gefallen finden. Doch zum Glück gab es Giuliano Michelotto! Der junge Ingenieur aus Padua hatte sein Herz an die Idee verloren, den [Ferrari 308 GTB](#) in eine renntaugliche Offroadmaschine zu verwandeln und gegen den alles beherrschenden [Lancia Stratos](#) antreten zu lassen. Zusammen mit einigen Werksingenieuren, die ihn heimlich unterstützten, entwickelte Michelotto in unzähligen Arbeitsstunden und durchwachten Nächten ein beeindruckendes Rallye-Katapult: Nur 900 Kilo schwer und angetrieben von einem kreischenden 300-PS-V8, war der Gelände-GTB eine echte Ausnahmeerscheinung im Rallyesport. Mit dem Erfolg ließ sich schließlich auch *Il Commendatore* überzeugen – und eine langjährigen Partnerschaft mit Michelotto war geboren.

Von Peking nach Paris



Die 15.000 Kilometer lange Langstreckenralley von Peking nach Paris ist mehr als beschwerlich – sie in einer [Bentley 4 1/4-Litre-Limousine](#) von 1939 zu bestreiten, klingt deshalb geradezu absurd. Doch ob man es glaubt oder nicht: Der Wagen eignete sich durchaus für solch eine Abenteuerfahrt, man musste nur die richtigen Modifikationen vornehmen. Ein Unterbodenschutz war nötig, um Tank und Getriebe vor Schäden zu bewahren, ebenso eine komplette Überarbeitung des Motors, der Bremsen und aller elektrischen Systeme, um den Wagen so robust wie möglich zu machen. 2013 trat der Vorkriegsklassiker an - und erreichte tatsächlich sein Ziel. Eine weitere Überraschung zwischen Peking und Paris war ein [Aston Martin DB5](#), der in den 1990er Jahren von [R.S. Williams](#) für den Rallyeeinsatz aufgebaut worden war. Ausgerüstet mit neuer Aufhängung, besseren Bremsen und drei Ersatzreifen startete der Offroad-Aston 1997 und 2010 in Peking - und kam beide Male in Paris ins Ziel.

Rolls-Wer?



Ein weiteres Automobil, das man kaum im Rallyesport vermutet hätte, war die [Rolls-Royce Corniche](#), die 1981 als Ergebnis einer weinseligen Wette zur Rallye Paris Dakar startete. Den offiziellen Segen des Werks hatte das Team natürlich nicht erhalten – und genau genommen handelte es sich nicht einmal um einen echten Rolls-Royce: Die Corniche wurde von einem Chevy-V8 angetrieben, saß auf dem Fahrwerk eines [Toyota Land Cruiser](#) und wog dank Polyesterkarosserie und leichtem Rohrrahmenchassis nur 1.400 Kilogramm – deutlich weniger als die Straßenlimousine. Mit dem Werbespruch für Christian Diors neuestem Parfüm tapeziert, war der Wagen unter den Teilnehmern der Rallye bald nur noch als „Jules“ bekannt.

Vom Käfer gebissen





Dior hatte 1981 ganz offensichtlich das Rallyefieber gepackt – denn auch eine der seltsamsten Kreationen, die je zwischen Paris und Dakar gesichtet wurden, lief unter der Flagge des Pariser Modehauses. Mit Spaceframe-Chassis, Kevlar-Karosserie, Vierradantrieb (die hinterste Achse war nicht angetrieben), einem Chevy-V8-Mittelmotor und dem Getriebe des [Porsche 935](#) war der sechsrädrige Jules Proto 6x4 Dakar Racer ein radikales Statement, sowohl ästhetisch als auch technisch. Leider hielt das Chassis der Beanspruchung nicht stand.

Alles ist erlaubt



Und wo wir gerade bei den sechsrädrigen Seltsamkeiten sind – der Franzose Christian de Leotard wurde in den 1980er Jahren immer wieder mit seinen Multiweheler-Kreationen auf Basis der [Mercedes G-Klasse](#), dem [Range Rover](#) sowie [Renault 5 Turbo](#) und Peugeot P4 bei der Rallye Paris Dakar gesichtet.

Die Vision von „Quick Vic“



Der [Porsche 911](#) wird heute ganz selbstverständlich als Rallye-Ikone genannt – man denke nur an den legendären Allrad-Porsche-935 im Rothmans-Outfit. Doch das war nicht immer so. Seinen „schmutzigen Ruf“ verdankt der Elfer in erster Linie dem großen Vic Elford. Der britische Rennfahrer glaubte an die Rallye-Qualitäten des Boxermotor-Sportlers, setzte ihn 1966 auf eigene Rechnung bei der Tour of Corsica ein und landete auf einem eindrucksvollen dritten Platz. Porsche biss an und startete in den kommenden Jahren eine Werksoffensive, die bis heute begeistert.

Mit kurzem Radstand zum Sieg



Eine weitere Design-Legende, deren Rallyegeschichte nicht immer präsent ist, war der [Citroën DS](#), der sich mit seiner hydropneumatischen Aufhängung ganz fabelhaft für den Rennsport eignete. Besonders bemerkenswert war die Kurzversion, die 1969 mit Jean Todt am Steuer in der berühmt-berüchtigten Rallye du Maroc antrat und souverän gewann – auch wenn das Auto bis heute aussieht, als wäre es mit der Laubsäge in der Mitte durchtrennt und wieder zusammengetackert worden.

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/schmutzige-geheimnisse-die-ungew-hnlichsten-rallyerenwagen>
© Classic Driver. All rights reserved.