

today

Sonntag, 13. August
OMV ADAC Rallye

Im Angesicht des Sieges

Rekordverdächtig

Sprunggewaltig

Rally-Tagebuch

► „today“ bricht alle Rekorde. Die gestrige Auflage war bereits am späten Nachmittag völlig vergriffen. Nicht nur die Rally-Fans auf den Sonderprüfungen informieren sich mit „today“, auch die Rallystars greifen zu Deutschlands beliebtester Zeitung. Mehr dazu auf Seite 4

► Wo Rallypiloten zu Tieffliegern werden. In den finnischen Wäldern eröffnen sich Loeb und Co neue Dimensionen, werden physikalische Gesetze außer Kraft gesetzt. Auch die skandinavischen Fans sind in ihrer Rallybegeisterung einzigartig. Mehr auf Seite 8

► Endlich wissen wir, wer Mareike wirklich ist. Am Samstag gesteht sie ihre Sympathie zu Jan Kopecky und hofft dank ihm das Fahrrad zu gewinnen. Doch meistens kommt alles anders als man denkt. Mehr dazu auf Seite 10



Citroen Total Kronos WRT Teamkommentar



Zum ersten Mal gab es in der World Rally Championship eine zweimonatige Sommerpause. Natürlich freute sich jeder über diese Ferien, um sie mit Familie und Freunden zu verbringen, doch gleichzeitig bedeutet dies, dass der Rest der Saison wohl sehr hektisch ablaufen wird, was die Logistik betrifft. Nur zum Beispiel: dieses Wochenende befinden wir uns in Deutschland, nächstes Wochenende schon in Finnland und zwei Wochen danach geht die Reise nach Japan. Das ist schon hart genug für Menschen, aber noch viel härter für das Material ...

Die Rallye in Deutschland ist quasi mit der Finnland Rally verbunden. Das Training im Norden beginnt nur zwei Tage nach dem Finish der OMV ADAC Rallye. Darum schickte unser Koordinations-Team die Trainingsautos noch Mittwoch Nacht, direkt nach dem Deutschland-Training, nach Jyväskylä.

Heute, Sonntag, werden unsere Jungs zu packen anfangen, sobald Sébastien, Dani und Xevi das Morgenservice verlassen haben. Unser Servicebereich sollte bis spätestens 15 Uhr geräumt sein, damit unsere LKWs so schnell wie möglich den Bostalsee verlassen können.

Alles in allem verfügt das Kronos Total Citroën WRT über ein Motorhome, einen Küchen-LKW, einen Material- und drei Workshop-LKWs, von denen letztere jeder einen Trailer ziehen, in denen sich die Rallyautos befinden. Alle unsere Autos sollten Rostock an Bord einer Fähre Montag Früh um 6 Uhr verlassen und Dienstag Nachmittag in Jyväskylä ankommen. Ein Teil unseres Teams wird dann so schnell wie möglich damit beginnen erneut unseren Servicebereich zu errichten, während der Rest der Mechaniker die Xara WRCs für die



MARIE-PIERRE ROSSI IMMER AN DER SEITE VON RALLY-SUPERSTAR SEBASTIEN LOEB

Schotterbedingungen modifizieren und natürlich ein komplettes und gründliches Check-up vor dem Start der finnischen Veranstaltung durchführen wird.

Währenddessen sind Sébastien, Daniel, Dani, Marc, Xevi und Carlos bereits im Training unterwegs ... That's rallying.

Marie-Pierre Rossi

Press-Officer
Kronos Total Citroen WRT

Verrückt nach Gina

Für die Baumholder-Prüfungen muss man total verrückt oder ein verdammt guter Pilot mit zugekniffenen Pobacken sein. Der Nato-Übungsplatz ist für jeden Piloten das beste Terrain zur Erforschung seiner Grenzen. Nur einen Tick darüber und der intensive Kontakt mit einem der berühmtesten Hinkelsteine ist plötzlich unausweichlich, eine Kaltverformung die logische Folge.



MANFRED STOHL BEREIT ZUR ANGRIF



SCHWUNG HOLEN ...



... UND ABHEBEN

Die Panzerplatte mit ihren mehr als 30 Kilometern Mutprobe ist jedes Jahr das Nonplusultra der OMV ADAC Rallye. Im ersten Durchgang auf teils noch feuchter Piste beherrschten die Citroen-Piloten Daniel Sordo und Sébastien Loeb den Ritt durch die Beton-Hölle von Baumholder vor Mikko Hirvonen im Ford Focus am besten. Marcus Grönholm, inzwischen nach einigen Änderungen mit seinem Ford wieder zufrieden, mutierte erstmals bei der 2006er Deutschland zum fliegenden Finnen. Die Zwei-Zacken-Air Force jedoch ließ sich nicht abschütteln – Rückstand von Sordo eine (!) Zehntelsekunde, Loeb eine Sekunde. Beim zweiten Turn durch Erweiler zeigten sich aber die Xsara etwas flügel-lahm, Loeb hatte aber die Begründung parat: „Ich bin mit weichen Reifen vorsichtig gefahren – zur Schonung für die nächste Prüfung.“

Cooler Loeb

Loeb blieb trotz einiger Konter seiner Verfolger cool und festigte seine Führung mit einem Vorsprung von 34,4 Sekunden zu seinem Teampartner Sordo. Am zweiten Tag hielt sich der Wahl-Schweizer merklich zurück und verbuchte auf den sieben Tagesentscheidungen nur eine einzige Bestmarke, dies auf der letzten SP. Grönholm setzte zweimal die Duftnote und sprengte damit das Citroen-Spitzentrio. Sein Landsmann Toni Gardemeister rutschte auf den vierten Rang ab. Sein Rückstand von 2:14,1 Minuten ist aber zu groß, um noch aus eigener Kraft in die Siegerscheidung eingreifen zu können. Bereits am frühen Morgen war für den Gesamtfünften Petter Solberg die zweite Etappe beendet. Sein Subaru Impreza quitierte seinen Dienst. Nach Kupplungsproblemen

auf der Panzerplatte erreichte der OMV Pilot Manfred Stohl im Peugeot 307 WRC auf Rang sechs (Rückstand: 3:20,0 Minuten) das Tagesziel, 23,6 Sekunden hinter Mikko Hirvonen (Ford Focus.), unmittelbar vor Youngstar Andreas Aigner im Red Bull Skoda Fabia WRC. Am Sonntag steigt im Saarland wie in den Vorjahren das Finale der OMV ADAC Rallye 2006.

Im Saarland wird geackert

Mit der Final-Etappe ändert die ADAC OMV Rallye zum dritten Mal ihr Gesicht. Den engen, kurvenreichen Weinberg-Pisten am Freitag und den harten, oft buckeligen Betonplatten auf Baumholder am Samstag, folgen am letzten Tag im nördlichen Saarland die breiten Asphaltstraßen, die gerade – welche eine Überraschung – bei den skandinavischen Piloten Anklang finden.

Mattias Ekström gesteht: „Die schnellen, breiten Asphaltstraßen gefallen mir am besten.“ Und Marcus Grönholm pflichtet ihm bei: „Von den drei Etappen mag ich die letzte im Saarland.“

Der Saarland-Kenner kann sich jedoch der Aussage von Ekström nicht ganz anschließen. Die Charakterisierung Ekströms der breiten, schnellen Asphaltstraßen stimmt nur bedingt. Tatsächlich führen die vier Final-Prüfungen der OMV ADAC Rallye größtenteils über die so genannten Landwirtschaftswege – so die amtliche Bezeichnung. Diese wurden vor Jahrzehnte im Rahmen der landschaftlichen Förderung mit Asphalt oder Beton zwischen den Äckern speziell für die Landwirte angelegt und sind meist für den öffentlichen Verkehr gesperrt.

Falle Gittersteine

Breit sind diese mit Sicherheit nicht, meistens nur für ein Fahrzeug breit. Schnell? Gewiss nicht in dem Ausmaß. Die oft rechtwinkeligen Abzweige lassen nun mal keinen hohen Speed zu. Es gibt hier nur wenige Stellen für den sechsten Gang. Manche Passagen dieser Landwirtschaftswege können bei Regen verdammt tückisch sein. Bei einigen nämlich sind die beiden Fahrsuren mit Gittersteinen ausgelegt, die bei Nässe mit dem angesammelten Wasser glitschig wie Schmierseife sind. Diese Gittersteine sind zudem auch wahre Reifen-Killer. Der von einigen Fahrern zitierte hohe Speed wird eigentlich nur auf den von der Rallye genutzten öffentlichen Landstraßen erreicht.



Mac Geil

GARETH MACHALE MACHTE AUF DER BERÜHMTE GINA DIE BESTE FIGUR

Unter dem Namen "Gina" kennt man den berühmt-berüchtigten Sprunghügel auf der Panzerplatte. Sprünge sind so etwas wie das Salz in der Sonderprüfungssuppe. Wir haben die Sprünge der Spitzenpiloten unter die Lupe genommen - und die imaginäre "Gina Wild"-Trophäe vergeben.

"Gina" - so heißt die bekannteste Wölbung in den deutschen Rallye-Asphaltbändern. Sie wird als Sprunghügel verehrt wie einst Gina Lollobrigida als Filmdiva. Sie wird geschmückt mit Transparenten. Sie wird umgarnt von zahlreichen Fotografen, entfesselten Fans und Liebhabern.

Und wie es sich für einen Sprunghügel gehört, wurde sie veredelt - mit blütenweißen Markierungen, welche dem Auge dabei helfen sollen, die Sprungweite einzuordnen. Doch Sprünge haben nicht nur eine Weite, sie verfügen auch über eine ganz spezielle Ästhetik, nicht umsonst gibt es auch im Skispringen die Haltungsnote.

Wir haben die Sprünge der Spitzenpiloten ganz genau beobachtet - nach stundenlangem Studium tausender Einzelbilder und einer geheimen Abstimmung standen die drei begnadetsten "Gina Wild"-Preisträger fest:

Gina Wild in Bronze: Sébastien Loeb/Daniel Elena (Citroen Xsara WRC)

Manch einer nahm die legendäre Passage so sanft und weich, sodass der Sprung de facto verschluckt und unsere "Gina Wild" zur "Gina Mild" degradiert wurde. Ganz anders Weltmeister Sébastien Loeb. Kein anderer raste mit einem derartigen Karacho auf "Gina" zu - er nahm sie hart, er nahm sie brutal - einer der weitesten, einer der kraftvollsten Sprünge. Super, Séb!

Silberne Gina Wild: Mikko Hirvonen/J. Lethinen (Ford Focus RS WRC 06)

Wenn ein Volk weiß, wie man springt,

dann sind es die Finnen. Mikko Hirvonen ist einer, er kennt sich beim Springen ziemlich gut aus. Nur: Mikko veredelte seinen Sprung mit einer ganz eigenen Eleganz. Wie ein Adler glitt er über "Gina" hinweg. Sicher die beste Haltungsnote.

Goldene Gina Wild: Gareth MacHale/Paul Nagle (Ford Focus RS WRC)

Es müssen nicht immer die Superstars sein, in punkto "Gina" zumindest hat uns ein "Außensteiter" am meisten beeindruckt. Der Sprung von Gareth MacHale hatte von allem etwas: Die Weite war genauso überzeugend wie auch die Haltung, der Charme. Entscheidend für die Vergabe der "Goldenen Gina Wild" war die Tatsache, in welcher luftigen Höhe sich unser Sieger MacHale zudem von "Gina" befördern ließ. Für das Auge war dieser nicht enden wollende Sprung ein Volksfest. Was die Stoppuhr dazu sagt - das ist wiederum eine andere Geschichte.

Happy Driftday Geburtsstagsfahrer

Unter all den Gründen warum Fahrer bei der OMV ADAC Rallye an Start gehen, hat Niki Schelle wohl einen der ungewöhnlichsten: Der schnelle Bayer feiert am heutigen Finaltag seinen 40. Geburtstag. „Suzuki gab mir die Möglichkeit, bei meinem rundes Jubiläum, das zu tun was, ich am liebsten mache – ein tolles und ungewöhnliches Geschenk zugleich.“ Zu den ersten Gratulanten zählte Ilka Minor, die Niki im Jahr 2000 noch unter ihrem Mädchenamen Petrasko im Opel Astra Kitcar zur Gesamtsieg in der F2-Klasse sowie der Deutschen Vizemeisterschaft navigierte. Auch aus einem anderem Grund ist sein



Start bei der OMV ADAC Rallye eine runde Sache: Im Jahr 2002 sorgte Niki hier zusammen mit Tanja Geilhausen im Suzuki Ignis Super 1600 beim erst dritten Start für den ersten WM-Podestplatz des japanischen Herstellers.

Das Rennen nach dem Rennen

Eine heiße Kiste steht den WM-Teams direkt nach der OMV ADAC Rallye bevor. Nur vier Tage nach dem deutschen WM-Lauf wird im Jyväskylä die zehnte Runde in Finnland gestartet. Für die WM-Crews heißt das, noch bevor die Zielflagge am Sonntagmittag in Trier fällt, muss fast alles im Service-Park zusammen gepackt und reisefertig sein. Das Trucker-Rennen nach Finnland beginnt.

Trucker-Rennen nach Finnland

Vor Monaten schon rechneten die Team-Logistiker aus, dass sich die Strecke zwischen dem deutschen Rallye-Zentrum in Trier und am Bostalsee zum finnischen Gegenstück in Jyväskylä auf knapp 2.000 Kilometer addiert. Die reine Fahrzeit ohne Pausen und mit Fahrverbindung beläuft sich nach Experten-Auskunft auf 27 Stunden und 37 Minuten.

Kampf gegen die Uhr

Reisemanager Dave Rudlin vom Subaru World Rally Team sieht die beiden hintereinander ablaufenden WM-Läufe in Deutschland und Finnland jedenfalls als größte Logistik-Herausforderung der Saison 2006 an: „Tatsächlich haben wir zwischen dem Ziel in Trier am Sonntag-Nachmittag und dem Trainingsbeginn in Jyväskylä am Dienstagmorgen nur rund 42 Stunden Zeit, um die Rallye-Autos, Management-Fahrzeuge, die Masse des Materials sowie das gesamte Personal inklusive der Fahrer nach Mittel-Finnland zu verfrachten und zusätzlich die Fahrzeuge zu präparieren. Das wird ein

Bostalsee der einzige Service des letzten Rallyetages bereits ab 7.55 Uhr stattfindet. Direkt danach können die Teams schon mit dem Abbau des Zentralservice beginnen, und die ersten Trucks sowie Trainingswagen werden allmählich zum knapp 850 Kilometer entfernten Hafen in Rostock abfahren.

Dazu war es für seine Mitarbeiterin Waltraud Wunsch zwingend notwendig, bei den Regierungen der zu durchfahrenden Bundesländer etliche Ausnahme-genehmigungen zum Sonntagsfahr- verbot für LKW's zu beantragen sowie eine Reederei für eine spezielle Fahrverbindung zu gewinnen. Der gesamte Rallye-Fuhrpark muss am Montag-Morgen um 4.00 Uhr am Rostocker Kai die eigens gecharterte Fähre (Abfahrt 6.00 Uhr) erreichen, die am Dienstag gegen 9.00 Uhr im finnischen Hanko anlegen soll. Bis nach Jyväskylä haben die Trucker dann noch weitere fünf Stunden Autofahrt vor sich. Das nur mit Handgepäck gewappnete Team-Personal und die Werksfahrer jetten schon ab dem Sonntag-Nachmittag von den Flugplätzen Hahn und Frankfurt nach Finnland.

extrem kniffliger Kampf gegen die Uhr werden, und der musste exakt geplant werden.“

Rally-Leiter Armin Kohl erkannte die anstehenden Transportprobleme frühzeitig. Bereits vor Monaten wurde der Zeitplan der OMV ADAC Rallye derart modifiziert, dass am Sonntag-Morgen am



DIE TRUCKS DER WORLD RALLY TEAMS SIND ON THE ROAD AGAIN



TODAY IS TOMORROW - BIS 2007

Alle Stars lesen OMV ADAC Today

In den vergangenen drei Jahren gab es 12 Ausgaben der OMV ADAC Today. Begonnen haben wir im A4 Format mit vier Seiten Umfang. Ihre Akzeptanz hat uns dazu veranlasst, dass wir das Tageszeitungsprojekt Jahr für Jahr ausgebaut haben. Heute sind es bereits 12 A3-Seiten. Wir hoffen, dass Ihnen das Lesen der OMV ADAC Today Spaß gemacht hat. Von einigen Stars der Rally-Szene wissen wir es.



MINOR UND STOHL: SCHÖNE GROSSE BILDER



VAN DALEN: GAR NICHT KLEIN UND DENNOCH FEIN



SCHWARZ: MENSCH MAIER, GUT RECHERCHIERT



M-SPORT BOSS WILSON GAR NICHT BRITISCH



LOEB-CO ELENA: MEIN CHEF KANN SCHON WAS



SEB, DARF ICH ES DIR VORLESEN?



GRÖNHOLM: WO IST DER FINNISCHE COMIC-STRIP

Seb ist ein Ordnungsfreak

Seit sechs Jahren sind Sebastien Loeb und Severine ein Paar. Seit 2005 auch verheiratet.

WANN HABEN SIE EINANDER KENNGELERNT?
Das ist jetzt bereits sechs Jahre her.

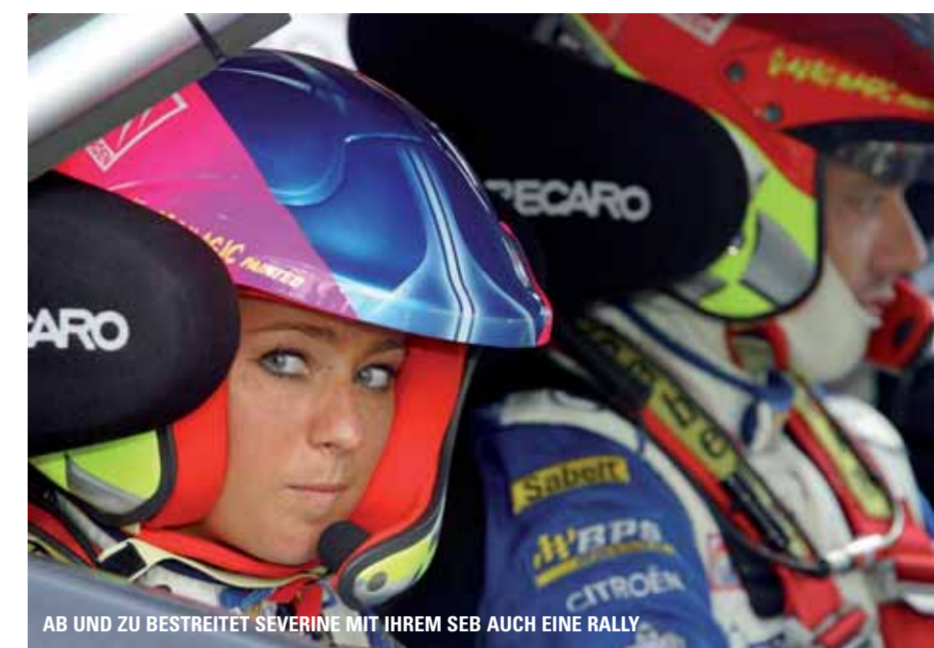
WO UND WIE SIND SIE EINANDER BEGEGNET?
Wir kennen einander schon seit den Rallies Jeunes – das sind Nachwuchsrallies, bei denen junge Talente die Chance bekommen, zu zeigen, was sie können. Aber so richtig „kennen-gelernt“ haben wir einander dann erst im Jahr 2000 in San Remo.

WIE HABEN IHRE FAMILIE UND FREUNDE DARAUF REAGIERT, DASS SIE SEBASTIEN KENNEN- UND LIEBEN GELERNT HABEN?

Die freuten sich natürlich für mich. Aber man muss dazusagen, dass Seb damals noch kein professioneller Rallyepilot war, das heißt, dass die meisten meiner Freunde und Bekannten gar keine Ahnung hatten, dass er Rallies bestritt. Aber das hätte auch nichts geändert.

KOMMEN SIE WÄHREND DER SAISON ZU RALLIES?
Selbstverständlich. Ich bin bei jeder Rallye dabei. Das war schon immer so, seit ich Seb kennen und lieben gelernt habe – und wird auch so bleiben.

WELCHES IST IHRE LIEBLINGSRALLY UND WARUM?
Ich kann mich nicht wirklich entscheiden, denn eigentlich habe ich zwei Lieblings-rallies. Da ist zum einen Monte Carlo, zum Teil, weil wir beide aus der Nähe stam-men, aber vor allem auch, weil es ein Klassiker ist, ein fester Bestandteil der Rally-Geschichte. Die zweite Rally ist Schweden, denn da geht so richtig die Post ab!



AB UND ZU BESTREITET SEVERINE MIT IHREM SEB AUCH EINE RALLY

WAS TATEN SIE, BEVOR SIE IHREN ZUKÜNFTIGEN MANN TRAFEN?

Das war völlig konträr zu meinem jetzigen Leben, etwas „trockenes“, viel weniger aufregendes: ich habe Jura studiert.

WAS SIND IHRE HOBBIES?

Generell würde ich sagen, Sport in jeder Form, allerdings mit einer Präferenz für Golf. Leider finde ich heutzutage viel zu wenig Zeit dafür. Außerdem liebe ich es, hinter Seb auf dem Motorrad zu sitzen und durch die Gegend zu düsen – wie ich Reisen überhaupt sehr mag.

WAS DENKT IHR MANN ÜBER DIESE HOBBIES – NIMMT ER DARAN TEIL?

Diese Frage ist wirklich leicht zu beant-worten: wir haben beide fast die gleichen Hobbies. Also machen wir natürlich auch vieles gemeinsam!

WANN KAMEN SIE ZUM ERSTEN MAL MIT DEM RALLYSPORT IN BERÜHRUNG?

Man kann sagen, dass ich mit dem Rallysport aufgewachsen bin. Mein Vater war Rallyfan und ist auch zum Spaß Rallies gefahren.

WAS DENKEN SIE ÜBER DEN RALLYSPORT?

Es ist ein fantastischer Sport, vor allem, weil so viel Leidenschaft vorhanden ist. Ausserdem herrscht eine regelrecht familiäre Atmosphäre – deswegen macht es so viel Spaß und ist auch so befriedigend.

WANN UND WO HABEN SIE DIE LETZTEN FERIE MIT IHREM MANN VERBRACHT?

Im Winter haben wir eine Woche in der Schweiz verbracht. Während der Saisonpausen bleiben wir aber die meiste Zeit in unserem Haus in der Nähe von Rolle (Schweiz).

Name: Séverine Loeb
Geburtsdatum: 12/12/1977
Verheiratet seit Sept. 2005
Job: W9! TV-Moderatorin

Dort spielen wir dann mit Begeisterung Gastgeber für unsere Freunde und Bekannten.

WIE SIND IHRE GEFÜHLE, WENN IHR MANN EINE RALLY BESTREITET?

Ich bin eigentlich immer sehr zuversicht-lich. Natürlich ist mir klar, dass es sich um einen riskanten Sport handelt, aber ich versuche nach Möglichkeit nicht daran zu denken, was alles passieren könnte.

MÖGEN SIE ES, DASS IHR MANN RALLY FÄHRT, ODER EHER NICHT?

Ich bin der Meinung, dass es nichts Besseres geben kann, als aus deiner Leidenschaft einen Beruf zu machen. Ich freue mich wirklich sehr für ihn.

HAT IHR MANN IRGENDWELCHE EIGENHEITEN?

Na ja, er hat schon etwas von einem Ordnungsfreak. Bei ihm muss immer jedes Ding genau an seinem Platz sein. Manchmal übertreibt er es ein bisschen!

HAT SICH IHR MANN SEHR VERÄNDERT, SEIT SIE IHN KENNGELERNT HABEN?

Nein, überhaupt nicht. Er ist noch immer genau derselbe Mensch.

WAS SIND IHRE LIEBLINGSBLUMEN?

Ich liebe Rosen und Lavendel. Und manchmal bringt Seb auch Blumen mit, wenn er nach Hause kommt.

BRINGT IHR MANN VON DEN DIVERSEN RALLIES SOUVENIRS MIT? WELCHES WAR DAS AUSSERGEWÖHNLICHSTE?

Auf Souvenirs im klassischen Sinn legen wir nicht soviel Wert. Das liebste „Souvenir“ ist die Erinnerung daran, als er seinen ersten Weltmeistertitel fixierte. Die ganze Familie und alle unsere Freunde waren beim Zieleinlauf dabei.

Kopfschutz als Aufputz

Die Welt der Werbung ist vielfältig. Sponsoring ist ein Teil davon. In den letzten zwanzig Jahren erfährt dieser Bereich auch großes Interesse von Unternehmen. Nur das Logo als Briefmarke aufzukleben, war einmal. Design, künstlerische Gestaltung und Kreativität ist gefragt. Im Rallysport hat man dazu ausreichend Fläche zur Verfügung. Autos, Overalls, Trucks aber auch Helme wollen gestaltet werden.



„Immerhin haben wir während einer Rally den Helm mehr als sechs Stunden am Kopf. Er schützt uns, aber es ist schon auch nett, wenn er hübsch anzusehen ist. Das ist so wie mit der Bekleidung. Man kauft sich auch nur das, was einem gefällt und jeder hat so seine Lieblingsfarben“, erklärt OMV Pilotin Ilka Minor.

Leidenschaft, studierte auch an der Universität Tampere Kunst und Kunstgeschichte. Das designen von Rally-Helmen ist eigentlich nur sein Hobby, aber gerne übernahm er die Anfrage der OMV Pilotin. Kurz darauf lieferte er die ersten Entwürfe via E-Mail. Manfred Stohl und Ilka Minor waren sich gleich auf Anhieb einig. Punktgenau zwei Tage vor Ihrer Abreise zur OMV ADAC Rallye wurde der neue Kopfschutz geliefert und er sitzt, passt, ist schön anzusehen und macht angeblich auch schnell.

Weitere Infos & Anfragen:
marko_o_saarinen@kolumbus.fi





WLAN

EnPro

expert

BFGoodrich

62 PRV 75

Alarm in der Umlaufbahn

JYVÄSKYLÄN SUURAJOT! GANZ NEGATIV. OUNINPOHJA? NOCH IMMER NEGATIV. 1000 SEEN? DIE NEBEL LICHTEN SICH. FINNLAND: DEM RALLYFAN EIN BEGRIFF. UND JETZT KLICKT ES AUCH BEI OUNINPOHJA.



Ouninpohja ist die bekannteste Wertungsprüfung der seit den 50er-Jahren existierenden Rallye. Ursprünglich nur als nationale Veranstaltung ausgerichtet, gehört die in den

Wäldern rund um die Stadt Jyväskylä gefahrene 1000-Seen-Rallye seit drei Jahrzehnten zu den Elitebewerben der Rallye-Weltmeisterschaft. Bekannt ist sie vor allem für ihre hohen Durchschnittsgeschwindigkeiten und die vielen Sprungkuppen, die ihr auch den Namen „Rallye der 1000 Sprünge“ eingetragen hat. Als im Jahre 2004 der Sieger der Rallye, Petter Solberg, mit seinem Subaru Impreza WRC die Durchschnittsgeschwindigkeit über die magische 130 km/h-Grenze schraubte, wollte die FIA die Streichung dieser legendären Prüfung. Man fand schließlich den goldenen Mittelweg - eine Teilung - und fuhr im Vorjahr erstmals eine 13,98 km lange Wertungsprüfung Ouninpohja Länsi (=West) und das um 2,57 km längere Teilstück Ouninpohja Itä (=Ost).

Mit Finnland und Ouninpohja bekam der Begriff Rallye-Pilot eine ganz neue Dimension. Bei der Hatz über die breiten Schotterstraßen durch die finnischen Wälder sind die Fahrer einen großen Teil der Zeit in luftigen Höhen. Zahllose Kuppen sorgen dafür, dass sich die Piloten mit ihren mehr als 300 PS starken Turbo Allradlern immer wieder in erdnahe Umlaufbahnen katapultieren. Die hohen Geschwindigkeiten machten den Klassiker in den finnischen

Wäldern auch zur schnellsten Veranstaltung im gesamten WRC Kalender. Logische Folge, die Rallye wurde taxifrei zum „Grand Prix von Finnland“ erklärt. Doch zurück zur Ouninpohja: An einem der beliebtesten Zuseherpunkte wird ein kleines Stück Wald zu einem brodelnden Fußballstadion mit johlenden Zuschauern und fahnschwenkenden Motorsportfans. Und genau an dieser Stelle wider-

Absprunggeschwindigkeit 171 km/h. Den absoluten Weitsprungrekord der Finnland Rallye hält allerdings bereits seit 1973 ein Einheimischer. Der ehemalige Rallyecrosser Jussi Kynsilehto sprang mit seinem damaligen Beifahrer, dem bekannten Rallye-Journalisten Martin Holmes aus England, in einem Ford Escort RS 1600 rund 70 Meter weit. Der Sprung musste allerdings als gestürzt



setzen sich die World Rally Cars rund 60 Meter der Schwerkraft. Wie in den Urzeiten des Skispringens malen Fans Weitenmarkierungen auf die Straße. 2003 stellte der Este Markko Märtin, mit Carlos Sainz (1990) und Didier Auriol (1992) einer der drei nichtskandinavischen Finnland-Sieger, mit seinem Ford Focus WRC auf der alten, fast 30 Kilometer langen Ouninpohja, mit 57 Metern den Weltrekord auf:

gewertet werden, weil nach der Landung Fahrer und Beifahrer aus einem Schrotthaufen befreit werden mussten. Holmes erinnert sich genau „Wir hatten uns damals den Schrieb von Henry Liddon, dem Co-Piloten von Timo Mäkinen ausgeliehen und sind danach gefahren. Darin waren zwei Kuppen angegeben, die wir dann auch problemlos bewältigten. Bei der dritten, die nicht im Schrieb stand, sind wir dann fürchterlich abgegangen und haben nur den Himmel gesehen. Danach gab es einen Kracher und alles war vorbei. Als ich dann zu meinem Freund Liddon ging und ihn fragte, warum nur zwei Kuppen aufgeschrieben waren, meinte der



FINNISCHER MASSENAUFLAUFLAUF.

trocken: „Timo schreibt nur die wichtigen Stellen. Und die erste Kuppe war nicht der Rede wert. Aber was willst du, unser Schrieb kann gar nicht so schlecht gewesen sein, schließlich haben wir damit gewonnen.“ Zählt Ouninpohja zu den größten Flugschauen der Welt, so hat die Finnland-Rallye auch eine andere Flugeinlage zu bieten. Bei der fast 20 Kilometer langen Wertungsprüfung „Vaheri“, die am zweiten Tag schon um 7 Uhr früh gestartet wird. Da lassen zwar die Weltklassepiloten ihre WRCs auch fliegen, doch viel mehr „fliegen“ die finnischen Zuschauer um diese Zeit um. Wenn sich die Nebel lichten und die Sonne durch die Wolken bricht, sieht man die wildesten Gestalten durch die Wälder taumeln. Schon die ganze Nacht haben sie beim wärmenden Lagerfeuer und mitgebrachter Wärmeflasche auf die Rallye gewartet. Manch einer ist mit seinem Eishockeyleibchen oder im Anzug mit Krawatte zwar overdressed, aber die Wodkaflasche in der Hand und die Begeisterung im Kopf belegen die Zugehörigkeit zum Klub.

FINNLAND: DAVON TRÄUMEN NICHT NUR RALLYFAHRENER

The Race After the Race

Hectic times are ahead for the WRC Teams following the OMV ADAC Rallye. Only four days after the German WRC-run the Championship goes into its tenth round in Jyväskylä in Finland. This means that the WRC-crews have to have their things packed at the service park even before the checkered flag falls on Sunday noon in Trier. Then the truck race to Finland can commence.

Months ago team logisticians have already calculated that the distance between the German rally centre in Trier and Lake Bostal and its Finnish counterpart Jyväskylä measures almost 2.000 kilometres. And experts surmise that the journey time without breaks but including the ferry connection will add up to 27 hours and 37 minutes.

To travel manager Dave Rudlin of the Subaru World Rally Team the WRC-runs in Germany and Finland, one immediately following the other, pose the biggest logistic challenge of the 2006 season: „All in all we only have 42 hours time between the finish in Trier on Sunday afternoon and the beginning of the race in Jyväskylä on Tuesday morning to get the rally cars, management vehicles, all of the material as well as staff and drivers to the middle of Finland, not to speak of the preparation of the cars. That will be an extremely tough fight against the clock. And a venture like this has to be minutiously planned.“

Rally supervisor Armin Kohl recognised the oncoming transport problems early on. The timetable of the OMV ADAC Rallye had already been rescheduled months ago so that the only service on the last rally day would take place already at 7.55. Thus the teams will be able to commence to dismantle the central ser-

vice immediately afterwards. Following this the trucks and recce cars will depart for the harbour in Rostock that lies about 850 kilometres away.

The trucks have to reach the specially chartered ferry at the quay at Rostock by 4.00 on Monday morning, for it will leave at 6.00 and reach Hanko in Finland at about 9.00 on Tuesday. And there still

remain five more hours of driving until the trucks will arrive at Jyväskylä.

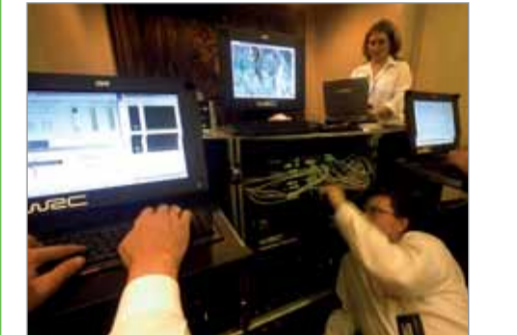
The rest of the team staff and the works drivers face a more comfortable fate: they will leave Germany by plane from the airports in Hahn and Frankfurt on Sunday afternoon. But the truck marathon to Finland would probably cure anyone from the fear of flying.



Star of the Day

★ TV-Production Company ISC Ltd

During a run to the FIA World Rally Championship more than 100 employees are tirelessly working to provide daily TV action footage for people all around the globe. Rally highlights – altogether 8 varying cuts – are being produced for the “royal class”, the Junior-WRC and the P-WRC. The AXN-Shakedown program offers fans a look behind the scenes and into the private life of the top rally drivers. No less than four trucks are needed for the equipment alone. Dave Richards’ production company captures the essence of rallying with over 50 cameras for TV spectators everywhere. Rain, snow,



ISC CREW IN ACTION

storm or heat – the crews of ISC are always on a live-mission for the fans. In fact, they have been on this mission for more than half a decade and will be celebrating their sixth birthday this year in September.

Happy Birthday and Congratulations – the OMV ADAC Rallye Today “Star of the Day” goes to ISC.

Hellride on Baumholder

Tackling the Baumholder special stages means that you are either completely bananas or a WRC-driver with nerves of steel – which may be the same. The Nato drill ground is the ultimate in testing your limits. One step too far and kissing one of the “menhirs” full frontal is inevitable. Each year the Panzerplatte turns out to be

the highlight of the OMV ADAC Rallye – a chicken run of more than 30 kilometres. And – quelle surprise – Citroen once again was the top rooster on the first turn: Sordo in front of Loeb. The second time around, though, Flying Finn Marcus Grönholm had the better end, but only by a hair’s breadth (0,1 seconds ahead of

Sordo and 0,9 seconds in front of Le Sebastien). But at the end of SS 15, the last one of the second day, it didn’t matter. Loeb had once again outdistanced his toughest opponent and will commence the final leg with a lead of 2:14,1 minutes over Grönholm. The Seb Rap goes on and on and on ...



Rally-Tagebuch

► Mareike verbringt ihren zweiten Tag auf der Rally. Jetzt ist sie schon fast ein Profi. Nur gewonnen hat sie noch nichts – außer natürlich Erfahrung und neue Freunde. Und manche Dinge macht sie auf ihre ganz spezielle Art schon besser als so mancher alte Rally-Hase



8:00
Mareike steht frisch gewaschen und voller Tatendrang im Frühstücksraum unseres Hotels. So kenne ich sie gar nicht, nicht um diese Zeit. Sie brennt auf die Rally, das merkt man gleich. Und während ich gestern todmüde ins Bett gefallen bin, beseelt von guten Bitburger und gelobt an großen Stücken toten Schweins, hat sie sich offenbar nächtens noch schlau gemacht. „Panzerplatte!“ diktiert sie, „ich will mir anschauen, wo die großen Jungs so spielen.“

10:00
Vom Stadionsprecher erfahren wir, dass Jan Kopecky soeben die erste SP gewonnen hat. „Ich hab's ja gesagt!“ jauchzt Mareike, und ich will natürlich wissen, was sie gesagt hat. „Das Transparent, das ich gestern mit meinen tschechischen Freunden gemalt habe, mein Siegerbeitrag für den Move & Help – Malwettbewerb der OMV!“ Jetzt wurde ich noch neugieriger. Schließlich rückte Mareike mit der ganzen grausamen Wahrheit heraus. Auf ihrem gestern geschriebenen Transparent stand: „Keiner wetzt sie - wie Jan Kopecky!“ Das verschlug mir die Sprache.

11:00
Mareike war glücklich. Sie eingedrungen in die Männerbastion einer Militärbasis, und überall gute Stimmung. Gleich organisierte sie von den Pirelli-Girls zwei gelbe Tröten (Wahrscheinlich, um mich von den Mädels fern zu halten). Etliche tausend Fans feierten am Turm ein Rallyfest, die Stimmung erinnerte mich an die gerade vergangene Fußball-WM. Leider haben wir keinen Miro Klose unter den Rallyfahrern, mit dem jungen Aaron Burkart höchstens einen Bastian Schweinsteiger. „Nur an der Frisur muss er noch arbeiten,“ bekräftigt Mareike.

12:00
Die Sache mit den Transparenten lässt mir keine Ruhe. Im Stillen bastle ich an meinen eigenen Slogans: „Lieber guter Manfred Stohl – fahr auch heute alles voll!“ Naja, ausbaufähig. Wie wäre es mit: „Komm gut an – Loeb Sebastian!“ Nein, klingt bestenfalls nach Tante Ute. Oder „Drehet euren Motor aus, Aigner Andi, Wicha Klaus!“ Versteht keiner. Oder was längeres: „Gardemeister heißt er, der Meister von... ääh... Erzweiler?!“ Scheibenkleister. Gar nicht so leicht, das Sprüche-Erfinden.



15:00
Schon wieder ist Mareike ganz hibbelig. Sie freut sich schon auf die SP 15 im Herzen von St. Wendel. „Das wird eine Mega-Party!“ drängt sie mich zu einer schnellen Anreise, „wir müssen uns noch umziehen! Du glaubst doch nicht im Ernst, dass ich mich in meiner Wald-und-Feld-Kampfmontur bei diesem gesellschaftlichen Groß-Event blicken lasse! Jetzt haben meine Subaru-Hotpants, mein Citroën-Top und mein OMV-Käppi Saison! Party!“ Und schon knutscht sie mich ab, dass es nur so quietscht. Das Rally-Zuschauen hat sie aber flott erlernt, freue ich mich bei mir, und dann fällt mir auch schon der Siegerlogan ein: Von Freisen/Westrich bis Erzweiler, mit keinem Mädel ist Rallyschauen geiler!“ Wenn das mal nicht gewinnt.



Zeitplan OMV ADAC Rallye 2006

OMV ADAC Rallye, 10.-13. August 2006, 9. von 16 Läufen zur FIA WRC, 6. von 9 Läufen - FIA Junior-WRC, Gesamtlänge: 1.300,48 km, 19 SS: 351,55 km

Sonntag, 13. August

3. Etappe: Trier – Bostalsee – Trier
Länge: 260,33 km / 4 Prüfungen = 68,19 km

Re-Start – Trier Viehmarkt	ab	07.00 Uhr
Service Bostalsee	ab	07.55 Uhr
SS 16: "Friesen/Westrich 1"		08.38 Uhr
SS 17: "Birkenfelder Land"		09.23 Uhr
SS 18: "St. Wendeler Land"		10.11 Uhr
SS 19: "Freisen/Westrich 2"		10.44 Uhr
Podium – Trier Porta Nigra		12.24 Uhr

Finden Sie alle 15 Rally Weltmeister seit 1980?

K	M	A	E	K	I	N	E	N	S	M
A	I	C	L	B	U	R	N	S	A	S
N	K	G	R	O	E	N	H	O	L	M
K	K	Z	O	A	E	Q	H	A	O	V
K	O	S	E	D	E	B	Z	S	N	E
U	L	E	H	E	W	S	N	I	E	I
N	A	U	R	I	O	L	A	E	N	U
E	P	B	L	O	M	Q	V	I	S	T
N	W	U	V	A	T	A	N	E	N	H
D	F	B	I	A	S	I	O	N	E	Z
R	S	O	L	B	E	R	G	K	W	Q

Quick Service

Radio und TV-Zeiten

Die aktuellsten Informationen zur OMV ADAC Rallye gibt es wie im Vorjahr wieder über das Rally-Radio RPR1. Mit vier Frequenzen – 100,1 MHz/Hunsrück, 102,1 MHz/Eifel, 102,6 MHz/Saarburg und 102,9 MHz/Trier – gilt die gesamte Rally-Region als abhörsicher.



Sendezeiten Rally-Radio RPR1
So. 13.8. – 07.00 bis 16.00 Uhr



Auf Radio SWR 4
Aktuell in den Nachrichten zu jeder halben Stunde (Änderungen vorbehalten)



SR Fernsehen Südwest
(Änderungen vorbehalten)
So. 13.8. – 18.00 – 18.15 Uhr
So. 13.8. – 19.45 – 20.00 Uhr



TV-Zeiten auf Eurosport
So. 13.8. – 01.30 Uhr
Mo. 14.8. – 00.45 Uhr
Mo. 14.8. – 08.30 Uhr
Di. 15.8. – 01.00 Uhr
Di. 15.8. – 23.30 Uhr
Mi. 16.8. – 11.00 Uhr
Do. 17.8. – 10.00 Uhr

Impressum

Herausgeber: PRevent GmbH, Witzmann-gasse 3, A-2500 Baden; Realisation und für den Inhalt verantwortlich: Mag. Andreas Walk; Redaktion: Toni Hoffmann, Richard Köck, Simone Kölbach, Martin Meyer, Dieter Schaden, Noir Travnick, Fritz Wiesmayr; Fotos: McKlein, Franz Freudenthaler, Oliver Kleinz, Peter Linke, Speedpool, Subaru WRT, Manfred Wolf, Zwofo; Layout: IO Grafik, Ewald Jagersberger (Wien); Druck: Kingprinter.de (St. Ingbert).

Star des Tages

★ TV-Produktionsfirma ISC Ltd



Mehr als 100 Mitarbeiter während eines Laufes zur FIA World Rally Championship sind damit beschäftigt, TV-Action-Bilder täglich rund um den Globus zu senden. Die Rally-Highlights – insgesamt 8 verschiedene Programme – werden für die Königsklasse, die Junior-WRC und die P-WRC produziert. Mit dem Programm AXN-Shakedown dürfen die Fans auch einen Blick hinter die Kulissen und in das

Privatleben der Top-Piloten werfen. Für das Equipment werden nicht weniger als vier LKWs benötigt. Mit rund 50 Kameras gelingt es der Produktionsfirma von Dave Richards die TV-Zuseher für den Rallysport zu begeistern. Ob Regen, Schnee, Sturm oder Hitze – die Crews der ISC sind immer für die Fans live dabei. Gratulation – der OMV ADAC Rallye Today Star geht an die ISC.

Besuchen Sie auch den Rally-WM-Lauf in Finnland?

JA, darauf freue ich mich schon

NEIN, leider nicht



Andreas Walk
PRESS-OFFICER
OMV/PEUGEOT NORWAY WRT

Seit 1993 bin ich unter anderem auch in der Rally-WM tätig. Insgesamt war ich bereits bei 73 Veranstaltungen, aber die „Neste Rally Finnland“ ist eine Premiere für mich. Das OMV Peugeot Norway WRT tritt dabei mit Manfred Stohl/Illka Minor und Henning Solberg/Cato Menkerud zum siebenten Mal in dieser Saison in der Hersteller-Wertung an. Henning und Cato habe ich jetzt seit Griechenland nicht mehr gesehen. Wenn das komplette Team beisammen ist, macht es Spaß zu arbeiten – die Stimmung ist immer perfekt. Gehört habe ich von der „1000-Seen-Rally“ ja schon viel Gutes. Gespannt bin ich auf die finnischen Fans – für mich ist unvorstellbar, dass da noch mehr los ist als bei der OMV ADAC Rallye.



Armin Holenia
PRESS-OFFICER
RED BULL SKODA WRT

Für Red Bull Skoda war der zeitliche Abstand zwischen OMV ADAC Rallye und Finnland zu knapp. Wenn nämlich ein Fahrzeug nicht an den Start gebracht werden kann, muss das Team 225.000 Dollar Strafe an die FIA bezahlen. Und das ist für ein Team ganz einfach ein zu hohes Risiko. Deshalb haben wir bereits bei Nennschluss nicht im Rahmen der Herstellerwertung 2 genannt. Sonst sind wir bei allen europäischen Läufen am Start. Finnland ist ein absoluter Rally-Klassiker, der auch mich nach 132 WM-Läufen noch immer schwer begeistern kann. Ich beneide meinen Kollegen Andreas Walk, dass er am Donnerstag nach Jyväskylä fliegt.

Stohl Today

Liebe Rally Fans,



Versprochen, heute gibt es keine Gedanken über das Wetter. warum auch. Es gab wirklich nichts auszusetzen. Ich möchte mich viel lieber bedanken. Es war eine überwältigende Rallye. Die Fans in

Deutschland zählen zu den Besten der Welt. manchmal musste ich sogar aufpassen, dass ich nicht zu übermotiviert agierte. Es ist schon klar: Rallies auf Schotter sind spektakulärer. Die Drifts auf losem Untergrund machten auch mir bislang mehr Spaß. Doch seit der OMV ADAC Rallye ist das anders. Das hat mehrere Gründe:

Natürlich ist ein erfolgreicher Rennverlauf mitverantwortlich dafür, dass sich meine Meinung geändert hat. Nach Korsika und der OMV ADAC Rallye habe ich die mir nachgesagte Asphaltschwäche widerlegen können. Und vor allem seid ihr, liebe Fans, daran „Schuld“, dass ich das Fahren auf Asphalt so richtig lieben lernte. Der Enthusiasmus entlang der Strecke überträgt sich direkt ins World Rally Car. Es ist zwar nicht wissenschaftlich bewiesen, doch ich denke, dass uns das noch schneller macht. Wenn nicht wirklich, so macht es uns auf jeden Fall glücklicher. Ich hoffe, dass wir Euch eine gute Show geboten haben. Und wenn Ihr den einen oder anderen Drift vermisst habt, dann liegt es daran, dass man auf diesem Untergrund eine ganz genaue Line fahren muss, um wirklich schnell zu sein. Für mich war die diesjährige OMV ADAC Rallye auf jeden Fall ein Erlebnis. Ich hoffe für Euch auch. Und natürlich freuen wir uns schon alle auf die nächstjährige Auflage. Mit Euch als Fans kann das nur ein Erfolg werden. Egal bei welchem Wetter.

Euer



Der Flipper-Kaiser

Altes Spielzeug ist seine Leidenschaft



Gerhard Kaiser wurde 1955 in Bad Vöslau (Österreich) geboren. Von 1975 bis 1980 absolvierte er die Hochschule für Angewandte Kunst in Wien. Bei Professor Oswald Oberhuber belegte er die Meisterklasse für Malerei und Graphik. In seiner 30-jährigen Schaffensperiode war er an zahlreichen Ausstellungen beteiligt und wurde über die Grenzen hinaus bekannt. In den 80-er Jahren erregte sein Dante-Zyklus großes Aufsehen. Die einzelnen Bilder dieser Serie sind in öffentlichen und privaten Sammlungen über die ganze Welt verstreut. Heute widmet sich Gerhard Kaiser vermehrt den Skulpturen. Mit der Gestaltung des Rally-Flippers begab er sich auf Neuland. Es war jedoch eine Arbeit, die ihm viel Freude bereitete, da er mit Vorliebe altes Spielzeug sammelt. Er versuchte die Attraktivität des fast 45 Jahre alten Flippers zu belassen und restaurierte mit viel Sorgfalt die beschädigten Teile. Den Flipper-Kasten verzierte er mit einer Stuktur-Technik. Die Anzeigefläche wurde in eine Rally-Fotocollage umgewandelt. Gerhard Kaiser lebt und arbeitet in Berndorf/St. Veit (Österreich).

Gewinn ein Mountainbike

OMV Move & Help Transparent Malwettbewerb.

Die OMV verlost von Freitag bis Sonntag je ein Mountainbike. Das Mitmachen ist ganz einfach. Holen Sie sich kostenlos ein unbedrucktes Transparent und Malstifte im OMV Zelt im Infeld des Serviceplatzes am Bostalsee. Damit haben Sie die Möglichkeit ihrem Rally-Helden eine persönliche Nachricht entlang der Strecke mitzuteilen und auch zu gewinnen! Egal ob mit Schriftzug oder Zeichnung – Ihrer Kreativität sind keine Grenzen gesetzt. Geben Sie ihr Kunstwerk (mit Name und Adresse) am Freitag und Samstag bis 19.00 Uhr und am Sonntag bis 12.00 Uhr bei einer der OMV Hostessen ab. Eine unabhängige Jury wählt gleich im Anschluss täglich das schönste Transparent aus. Gewinnen kann nur, wer auch persönlich anwesend ist. Mit einer guten Idee und etwas Glück gehört das OMV ADAC Rallye Mountainbike schon Ihnen.

Kostenlose Transparents und Malstifte solange der Vorrat reicht. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Der zweite Tag

- Der tschechische Privatier Jan Kopecky war der Mann des zweiten Tages. Mit zwei Sonderprüfungsbestzeiten brachte er sich zurück ins Rennen um die WM-Punkte.

Info: Stecke trocken / Xavier Pons (E/Citroën) - Problem mit Gangschaltung / Stéphane Sarrazin (F/Subaru) - Falsche Reifenwahl

Info: Strecke trocken / Matthias Kahle (D/Skoda) - Stopp in SS, evtl. Motorprobleme / Andreas Aigner (A/Skoda) - Reifenschaden vorne links

SS 9 "BOSENBERG 1" - LÄNGE: 22,52 KM

1.	Jan Kopecky/Filip Schovánek (CZ/CZ)	Skoda Fabia WRC	13:02,7"
2.	Daniel Sordo/Marc Martí (E/E)	Citroën Xsara WRC	+ 0,9"
3.	Sébastien Loeb/Daniel Elena (F/MC)	Citroën Xsara WRC	+ 9,4"
4.	Stéphane Sarrazin/Stéphane Prévot (F/B)	Subaru Impreza WRC	+ 10,3"
5.	Toni Gardemeister/J. Honkanen (FIN/FIN)	Citroën Xsara WRC	+ 10,8"
6.	Mikko Hirvonen/J. Lehtinen (FIN/FIN)	Ford Focus RS WRC	+ 11,5"
7.	Manfred Stohl/Iika Minor (A/A)	Peugeot 307 WRC	+ 18,4"
8.	Andreas Aigner/Klaus Wicha (A/D)	Skoda Fabia WRC	+ 23,0"
9.	Marcus Grönholm/T. Rautiainen (FIN/FIN)	Ford Focus RS WRC	+ 23,6"
10.	Xavier Pons/Carlos Del Barrio (E/E)	Citroën Xsara WRC	+ 26,0"
11.	Mattias Ekström/Jonas Andersson (S/S)	Skoda Fabia WRC	+ 39,4"
12.	Chris Atkinson/G. Macneall (AUS/AUS)	Subaru Impreza WRC	+ 40,4"
13.	Pieter Tsjoen/Eddy Chavallier (B/B)	Ford Focus RS WRC	+ 42,2"
14.	Stepán Vojtech/Michal Ernst (CZ/CZ)	Peugeot 307 WRC	+ 48,6"
15.	Gareth Mac Hale/Paul Nagle (IRL/IRL)	Ford Focus WRC	+ 53,5"
1.	Bernd Casier/Frédéric Miclotte (B/B)	Renault Clio S 1600	15:01,8"
2.	Aaron N. Burkart/Tanja Geilhausen (D/D)	Citroën C2 S 1600	+ 4,3"
3.	Conrad Rautenbach/D. Senior (ZW/GB)	Renault Clio S 1600	+ 6,0"

Info: Stecke trocken / Andreas Aigner (A/Skoda) - Motor abgewürgt, Plattfuß 15 km nach Start /

SS 10 "PANZERPLATTE 1" - LÄNGE: 30,66 KM

1.	Daniel Sordo/Marc Martí (E/E)	Citroën Xsara WRC	18:09,5"
2.	Sébastien Loeb/Daniel Elena (F/MC)	Citroën Xsara WRC	+ 6,8"
3.	Mikko Hirvonen/Jarmo Lehtinen (FIN/FIN)	Ford Focus RS WRC	+ 14,0"
4.	Toni Gardemeister/J. Honkanen (FIN/FIN)	Citroën Xsara WRC	+ 17,4"
5.	Marcus Grönholm/T. Rautiainen (FIN/FIN)	Ford Focus RS WRC	+ 19,4"
6.	Manfred Stohl/Iika Minor (A/A)	Peugeot 307 WRC	+ 24,5"
7.	Jan Kopecky/Filip Schovánek (CZ/CZ)	Skoda Fabia WRC	+ 28,0"
8.	Stéphane Sarrazin/Stéphane Prévot (F/B)	Subaru Impreza WRC	+ 28,4"
9.	Andreas Aigner/Klaus Wicha (A/D)	Skoda Fabia WRC	+ 31,7"
10.	Chris Atkinson/G. Macneall (AUS/AUS)	Subaru Impreza WRC	+ 36,2"
11.	Mattias Ekström/Jonas Andersson (S/S)	Skoda Fabia WRC	+ 54,3"
12.	Jari-Matti Latvala/Miikka Anttila (FIN/FIN)	Ford Focus RS WRC 04	+ 1:05,1"
13.	Gareth Mac Hale/Paul Nagle (IRL/IRL)	Ford Focus WRC	+ 1:14,5"
14.	Matthias Kahle/Peter Göbel (D/D)	Skoda Fabia WRC	+ 1:19,6"
15.	Matthew Wilson/Michael Orr (GB/GB)	Ford Focus RS WRC 04	+ 1:37,2"
1.	Kris Meeke/Glenn Patterson (GB/GB)	Citroën C2 S 1600	19:49,5"
2.	Martin Prokop/Jan Tománek (CZ/CZ)	Citroën C2 S 1600	+ 37,0"
3.	Niki Schelle/M. Wenzel (D/D)	Suzuki Swift S 1600	+ 38,2"
9.	Aaron N. Burkart/Tanja Geilhausen (D/D)	Citroën C2 S 1600	+ 53,4"

Info: Strecke 60% trocken, 40% feucht/verschmiert / Manfred Stohl (A/Peugeot) - Kupplungs- und Getriebeprobleme / Matthias Kahle (D/Skoda) - keine Motorleistung

SS 11 "ERZWEILER 1" - LÄNGE: 18,22 KM

1.	Mikko Hirvonen/Jarmo Lehtinen (FIN/FIN)	Ford Focus RS WRC	10:46,0"
2.	Marcus Grönholm/T. Rautiainen (FIN/FIN)	Ford Focus RS WRC	+ 0,6"
3.	Daniel Sordo/Marc Martí (E/E)	Citroën Xsara WRC	+ 4,6"
4.	Sébastien Loeb/Daniel Elena (F/MC)	Citroën Xsara WRC	+ 6,9"
5.	Toni Gardemeister/J. Honkanen (FIN/FIN)	Citroën Xsara WRC	+ 12,3"
6.	Manfred Stohl/Iika Minor (A/A)	Peugeot 307 WRC	+ 14,8"
7.	Jan Kopecky/Filip Schovánek (CZ/CZ)	Skoda Fabia WRC	+ 16,8"
8.	Andreas Aigner/Klaus Wicha (A/D)	Skoda Fabia WRC	+ 19,7"
9.	Jari-Matti Latvala/Miikka Anttila (FIN/FIN)	Ford Focus RS WRC 04	+ 21,0"
10.	Stéphane Sarrazin/Stéphane Prévot (F/B)	Subaru Impreza WRC	+ 27,1"

Info: Strecke trocken / Xavier Pons (E/Citroën) - Ausfall vor SS13, Getriebe

Info: Strecke trocken / Stéphane Sarrazin (F/Subaru) - Getriebeprobleme

11.	Chris Atkinson/G. Macneall (AUS/AUS)	Subaru Impreza WRC	+ 33,0"
12.	Matthias Kahle/Peter Göbel (D/D)	Skoda Fabia WRC	+ 33,7"
13.	Mattias Ekström/Jonas Andersson (S/S)	Skoda Fabia WRC	+ 34,8"
14.	Xavier Pons/Carlos Del Barrio (E/E)	Citroën Xsara WRC	+ 35,8"
15.	Gareth Mac Hale/Paul Nagle (IRL/IRL)	Ford Focus WRC	+ 37,8"
1.	Kris Meeke/Glenn Patterson (GB/GB)	Citroën C2 S 1600	11:50,3"
2.	Niki Schelle/Michael Wenzel (D/D)	Suzuki Swift S 1600	+ 18,6"
3.	Julien Pressac/Jack Boyere (F/F)	Citroën C2 S 1600	+ 19,1"
9.	Aaron N. Burkart/Tanja Geilhausen (D/D)	Citroën C2 S 1600	+ 44,4"

Info: Stecke trocken / Xavier Pons (E/Citroën) - Problem mit Gangschaltung / Stéphane Sarrazin (F/Subaru) - Falsche Reifenwahl

Info: Strecke trocken / Matthias Kahle (D/Skoda) - Stopp in SS, evtl. Motorprobleme / Andreas Aigner (A/Skoda) - Reifenschaden vorne links

SS 12 "PANZERPLATTE 2" - LÄNGE: 30,66 KM

1.	Marcus Grönholm/T. Rautiainen (FIN/FIN)	Ford Focus RS WRC	18.03,5"
2.	Daniel Sordo/Marc Martí (E/E)	Citroën Xsara WRC	+ 0,1"
3.	Sébastien Loeb/Daniel Elena (F/MC)	Citroën Xsara WRC	+ 1,0"
4.	Toni Gardemeister/J. Honkanen (FIN/FIN)	Citroën Xsara WRC	+ 9,3"
5.	Mikko Hirvonen/Jarmo Lehtinen (FIN/FIN)	Ford Focus RS WRC	+ 14,7"
6.	Jan Kopecky/Filip Schovánek (CZ/CZ)	Skoda Fabia WRC	+ 16,5"
7.	Manfred Stohl/Iika Minor (A/A)	Peugeot 307 WRC	+ 18,0"
8.	Jari-Matti Latvala/Miikka Anttila (FIN/FIN)	Ford Focus RS WRC 04	+ 18,9"
9.	Xavier Pons/Carlos Del Barrio (E/E)	Citroën Xsara WRC	+ 20,0"
10.	Stéphane Sarrazin/Stéphane Prévot (F/B)	Subaru Impreza WRC	+ 27,0"
11.	Chris Atkinson/G. Macneall (AUS/AUS)	Subaru Impreza WRC	+ 35,6"
12.	Andreas Aigner/Klaus Wicha (A/D)	Skoda Fabia WRC	+ 43,3"
13.	Matthew Wilson/Michael Orr (GB/GB)	Ford Focus RS WRC 04	+ 52,2"
14.	Gareth Mac Hale/Paul Nagle (IRL/IRL)	Ford Focus WRC	+ 56,9"
15.	Matthias Kahle/Peter Göbel (D/D)	Skoda Fabia WRC	+ 57,4"
1.	Kris Meeke/Glenn Patterson (GB/GB)	Citroën C2 S 1600	19:33.13"
2.	Niki Schelle/M. Wenzel (D/D)	Suzuki Swift S 1600	+ 27,6"
3.	Julien Pressac/Jack Boyere (F/F)	Citroën C2 S 1600	+ 30,2"
6.	Aaron N. Burkart/Tanja Geilhausen (D/D)	Citroën C2 S 1600	+ 48,1"

Info: Stecke trocken / Andreas Aigner (A/Skoda) - Motor abgewürgt, Plattfuß 15 km nach Start /

SS 13 "ERZWEILER 2" - LÄNGE: 18,22 KM

1.	Marcus Grönholm/T. Rautiainen (FIN/FIN)	Ford Focus RS WRC	10:42,4"
2.	Mikko Hirvonen/Jarmo Lehtinen (FIN/FIN)	Ford Focus RS WRC	+ 2,6"
3.	Jan Kopecky/Filip Schovánek (CZ/CZ)	Skoda Fabia WRC	+ 7,3"
4.	Manfred Stohl/Iika Minor (A/A)	Peugeot 307 WRC	+ 9,0"
5.	Andreas Aigner/Klaus Wicha (A/D)	Skoda Fabia WRC	+ 14,2"
6.	Stéphane Sarrazin/Stéphane Prévot (F/B)	Subaru Impreza WRC	+ 14,9"
7.	Toni Gardemeister/J. Honkanen (FIN/FIN)	Citroën Xsara WRC	+ 17,0"
8.	Sébastien Loeb/Daniel Elena (F/MC)	Citroën Xsara WRC	+ 17,3"
9.	Daniel Sordo/Marc Martí (E/E)	Citroën Xsara WRC	+ 19,3"
10.	Chris Atkinson/G. Macneall (AUS/AUS)	Subaru Impreza WRC	+ 20,2"
11.	Gareth Mac Hale/Paul Nagle (IRL/IRL)	Ford Focus WRC	+ 29,2"
12.	Matthew Wilson/Michael Orr (GB/GB)	Ford Focus RS WRC 04	+ 33,6"
13.	Matthias Kahle/Peter Göbel (D/D)	Skoda Fabia WRC	+ 37,3"
14.	Kristian Poulsen/Ole Frederiksen (DK/DK)	Toyota Corolla WRC	+ 1:12,9"
15.	Mark van Eldik/Erwin Mombaerts (NL/B)	Subaru Impreza WRC	+ 1:16,0"
1.	Niki Schelle/Michael Wenzel (D/D)	Suzuki Swift S 1600	12:03,1
2.	Kris Meeke/Glenn Patterson (GB/GB)	Citroën C2 S 1600	+ 0,8"
3.	Bernd Casier/Frédéric Miclotte (B/B)	Renault Clio S 1600	+ 4,9"
11.	Aaron N. Burkart/Tanja Geilhausen (D/D)	Citroën C2 S 1600	+ 1:11,2"

Info: Stecke trocken, später Regenschauer / Mattias Ekström (S/Skoda) - Antriebswelle gebrochen / Xavier Pons (E/Citroën) - Ausfall vor SS13, Getriebe

SS 14 "BOSENBERG 2" - LÄNGE: 22,52 KM

1.	Jan Kopecky/Filip Schovánek (CZ/CZ)	Skoda Fabia WRC	12:45,0"
2.	Marcus Grönholm/T. Rautiainen (FIN/FIN)	Ford Focus RS WRC	+ 2,9"
3.	Sébastien Loeb/Daniel Elena (F/MC)	Citroën Xsara WRC	+ 3,0"
4.	Mikko Hirvonen/Jarmo Lehtinen (FIN/FIN)	Ford Focus RS WRC	+ 4,9"
5.	Stéphane Sarrazin/Stéphane Prévot (F/B)	Subaru Impreza WRC	+ 6,9"
6.	Chris Atkinson/G. Macneall (AUS/AUS)	Subaru Impreza WRC	+ 7,3"
7.	Toni Gardemeister/J. Honkanen (FIN/FIN)	Citroën Xsara WRC	+ 7,6"

8.	Manfred Stohl/Iika Minor (A/A)	Peugeot 307 WRC	+ 8,3"
9.	Daniel Sordo/Marc Martí (E/E)	Citroën Xsara WRC	+ 8,3"
10.	Andreas Aigner/Klaus Wicha (A/D)	Skoda Fabia WRC	+ 12,9"
11.	Jari-Matti Latvala/Miikka Anttila (FIN/FIN)	Ford Focus RS WRC 04	+ 29,1"
12.	Matthew Wilson/Michael Orr (GB/GB)	Ford Focus RS WRC 04	+ 43,9"
13.	Gareth Mac Hale/Paul Nagle (IRL/IRL)	Ford Focus WRC	+ 47,5"
14.	Kristian Poulsen/Ole Frederiksen (DK/DK)	Toyota Corolla WRC	+ 1:02,1"
15.	Eric Wevers/Filip Goddé	Toyota Corolla WRC	+ 1:07,8"
1.	Kris Meeke/Glenn Patterson (GB/GB)	Citroën C2 S 1600	14:09,4"
2.	Bernd Casier/Frédéric Miclotte (B/B)	Renault Clio S 1600	+ 7,5"
3.	Niki Schelle/Michael Wenzel (D/D)	Suzuki Swift S 1600	+ 19,1"
5.	Aaron N. Burkart/Tanja Geilhausen (D/D)	Citroën C2 S 1600	+ 22,1"

Info: Strecke trocken / Matthias Kahle (D/Skoda) - Stopp in SS, evtl. Motorprobleme / Andreas Aigner (A/Skoda) - Reifenschaden vorne links

SS 15 "OMV SS ST. WENDEL" - LÄNGE: 5,84 KM

1.	Sébastien Loeb/Daniel Elena (F/MC)	Citroën Xsara WRC	3:05,0"
2.	Marcus Grönholm/T. Rautiainen (FIN/FIN)	Ford Focus RS WRC	+ 0,6"
3.	Stéphane Sarrazin/Stéphane Prévot (F/B)	Subaru Impreza WRC	+ 0,9"
4.	Manfred Stohl/Iika Minor (A/A)	Peugeot 307 WRC	+ 2,0"
5.	Daniel Sordo/Marc Martí (E/E)	Citroën Xsara WRC	+ 2,8"
6.	Toni Gardemeister/J. Honkanen (FIN/FIN)	Citroën Xsara WRC	+ 3,8"
7.	Jan Kopecky/Filip Schovánek (CZ/CZ)	Skoda Fabia WRC	+ 4,0"
8.	Chris Atkinson/G. Macneall (AUS/AUS)	Subaru Impreza WRC	+ 4,1"
9.	Mikko Hirvonen/J. Lehtinen (FIN/FIN)	Ford Focus RS WRC	+ 4,5"
10.	Jari-Matti Latvala/Miikka Anttila (FIN/FIN)	Ford Focus RS WRC 04	+ 4,7"
11.	Andreas Aigner/Klaus Wicha (A/D)	Skoda Fabia WRC	+ 6,2"
12.	Matthew Wilson/Michael Orr (GB/GB)	Ford Focus RS WRC 04	+ 7,6"
13.	Eric Wevers/Filip Goddé	Toyota Corolla WRC	+ 10,1"
14.	Mark van Eldik/Erwin Mombaerts (NL/B)	Subaru Impreza WRC	+ 13,0"
15.	Mattias Ekström/Jonas Andersson (S/S)	Skoda Fabia WRC	+ 15,1"

1.	Julien Pressac/Jack Boyere (F/F)	Citroën C2 Super 1600	3:24,4"
2.	Bernd Casier/Frédéric Miclotte (B/B)	Renault Clio S 1600	+ 2,1"
3.	Martin Prokop/Jan Tománek (CZ/CZ)	Citroën C2 Super 1600	+ 2,2"
10.	Aaron N. Burkart/Tanja Geilhausen (D/D)	Citroën C2 Super 1600	+ 7,4"

Info: Strecke trocken / Stéphane Sarrazin (F/Subaru) - Getriebeprobleme

Info: Strecke trocken / Stéphane Sarrazin (F/Subaru) - Getriebeprobleme

Gesamtergebnis Nach der 2. Etappe

1.	Sébastien Loeb/Daniel Elena (F/MC)	Citroën Xsara WRC	2:47:53,5"
2.	Daniel Sordo/Marc Martí (E/E)	Citroën Xsara WRC	+ 34,3"
3.	Marcus Grönholm/T. Rautiainen (FIN/FIN)	Ford Focus RS WRC	+ 2:14,1"
4.	Toni Gardemeister/J. Honkanen (FIN/FIN)	Citroën Xsara WRC	+ 2:39,8"
5.	Mikko Hirvonen/J. Lehtinen (FIN/FIN)	Ford Focus RS WRC	+ 2:56,4"
6.	Manfred Stohl/Iika Minor (A/A)	Peugeot 307 WRC	+ 3:20,0"
7.	Andreas Aigner/Klaus Wicha (A/D)	Skoda Fabia WRC	+ 4:42,1"
8.	Stéphane Sarrazin/Stéphane Prévot (F/B)	Subaru Impreza WRC	+ 4:54,7"
9.	Jan Kopecky/Filip Schovánek (CZ/CZ)	Skoda Fabia WRC	+ 5:11,7"
10.	Chris Atkinson/G. Macneall (AUS/AUS)	Subaru Impreza WRC	+ 5:23,1"
11.	Gareth Mac Hale/Paul Nagle (IRL/IRL)	Ford Focus WRC	+ 11:01,6"
12.	Eric Wevers/Filip Goddé	Toyota Corolla WRC	+ 16:01,7"
13.	Matthew Wilson/Michael Orr (GB/GB)	Ford Focus RS WRC 04	+ 16:17,6"
14.	Mattias Ekström/Jonas Andersson (S/S)	Skoda Fabia WRC	+ 16:39,7"
1.	Kris Meeke/Glenn Patterson (GB/GB)	Citroën C2 Super 1600	3:08:59,2"
2.	Bernd Casier/Frédéric Miclotte (B/B)	Renault Clio S 1600	+ 0,6"
3.	Niki Schelle/Michael Wenzel (D/D)	Suzuki Swift S 1600	+ 22,3"
7.	Aaron N. Burkart/Tanja Geilhausen (D/D)	Citroën C2 Super 1600	+ 2:27,7"

Führungspositionen: SS1-SS15Loeb
Bestzeitenverteilung: Loeb 6, Sordo 4, Grönholm 2, Kopecky 2, Hivonen 1

62	Gareth Jones/David Moynihan (GB/IRL)	Subaru Impreza WRC	A8
65	Niki Schelle/Michael Wenzel (D/D)	Suzuki Swift Super 1600	A6
61	Mark van Eldik/Erwin Mombaerts (NL/B)	Subaru Impreza WRC	A8
68	Hermann Gaßner/Karin Thannhäuser (D/D)	Mitsubishi Lancer Evo 9	N4
66	Timothy van Parijs/Kurt Heyndrickx (B/B)	Ford Fiesta S 1600	A6
71	Florian Auer/Markus Peter (D/D)	Mitsubishi Lancer Evo 8	N4
75	Henk Vossen/Johan Findhammer (NL/NL)	Mitsubishi Lancer Evo 8	N4
64	Kris Rosenberger/Tina-Maria Monego (A/A)	VW Golf IV Kitcar	A7
85	Alessandro Bettega/Simone Scattolin (I/I)	Ford Fiesta ST	N3
88	Athan, Lambros/Nikos Mouzakis (GR/GR)	Ford Fiesta ST	N3
86	Mathieu Biasion/Cedric Beynet (F/F)	Ford Fiesta ST	N3
78	Erik Moree/Jalmar Van Weeren (NL/NL)	Mitsubishi Lancer Evo 8	N4
95	Tim Stebani/Ferdinand Heindlmeier (D/D)	Skoda Fabia RS TDI	N4
87	Gilles Schammel/Renaud Jamoul (LUX/B)	Ford Fiesta ST	N3
101	Niels Kunze/Michael Schwendy (D/D)	Citroën Saxo VTS	N2
90	Evgeny Vertunov/Gerogy Troshkin (RUS/RUS)	Ford Fiesta ST	N3
99	Takahiro Yoshii/Masahiro Nabekura (JAP/JAP)	Honda Civic	N2
84	Michael Eckhaus/Eduard Eertink (NL/NL)	Mitsubishi Lancer Evo 8	N4
70	Peter Bijvelds/Bob v.d. Nieuwenhuijzen (NL/NL)	Mitsubishi Lancer Evo 8	N4
77	Hans Weijis jr./John Raven (NL/NL)	Mitsubishi Lancer Evo 8	N4
82	Thorsten Kuhlmann/Andreas Schröder (D/D)	Mitsubishi Lancer Evo 7	N4
81	Thomas Leger/François Dortu (B/B)	Subaru Impreza	N4
91	Emma Gilmour/John Bennie (NZ/GB)	Ford Fiesta ST	N3
97	Frank Lauer/Kendra Stockmar (D/D)	BMW 120 Diesel	N4
92	Anders Kjaer/Trond Svendsen (N/N)	Peugeot 206 RC	N3
94	Markus Moufang/Hartmut Walch (D/D)	BMW 120 Diesel	N4
80	Milan Liska/Tomas Plachy (CZ/CZ)	Mitsubishi Lancer Evo 9	N4
96	Marc Ludwig/Ekkehard Schmidt (D/D)	Opel Astra GTC Diesel	N4
98	David Jones/Steven Smallbone (GB/GB)	Peugeot 206 XSI	A6
83	Zsolt Penzes/Andras Thurzo (H/H)	Mitsubishi Lancer Evo 7	N4
79	Gerhard Henneky/Röling Sander (NL/NL)	Mitsubishi Lancer Evo 8	N4
89	Kalle Keskinen/Lasse Hirvijärvi (FIN/FIN)	Ford Fiesta ST	N3
102	Jürgen Hohlheimer/Wilfried Kippe (D/D)	Fiat Seicento Sport	A5

Starterliste OMV ADAC Rallye Deutschland 2006

Starterliste nach der Reihenfolge für die 3. Etappe

24	Kristian Poulsen/Ole R. Frederiksen (DK/DK)	Toyota Corolla WRC	A8
11	Mattias Ekström/Jonas Andersson (S/S)	Skoda Fabia WRC	A8
9	Matthew Wilson/Michael Orr (GB/GB)	Ford Focus RS WRC 04	A8
25	Erik Wevers/Filip Goddé (NL/B)	Toyota Corolla WRC	A8
20	Gareth Mac Hale/Paul Nagle (IRL/IRL)	Ford Focus WRC	A8
16	Chris Atkinson/Glenn Macneall (AUS/AUS)	Subaru Impreza WRC	A8
17	Jan Kopecky/Filip Schovaneck (CZ/CZ)	Skoda Fabia WRC	A8
6	Stéphane Sarrazin/Stéphane Prévot (F/B)	Subaru Impreza WRC 06	A8
12	Andreas Aigner/Klaus Wicha (A/D)	Skoda Fabia WRC	A8
7	Manfred Stohl/Iika Minor (A/A)	Peugeot 307 WRC	A8
4	Mikko Hirvonen/Jarmo Lehtinen (FIN/FIN)	Ford Focus RS WRC	A8
14	Toni Gardemeister/Jakke Honkanen (FIN/FIN)	Citroën Xsara WRC	A8
3	Marcus Grönholm/Timo Rautiainen (FIN/FIN)	Ford Focus RS WRC	A8
2	Daniel Sordo/Marc Martí (E/E)	Citroën Xsara WRC	A8
1	Sébastien Loeb/Daniel Elena (F/MC)	Citroën Xsara WRC	A8
15	Xavier Pons/Carlos del Barrio (E/E)	Citroën Xsara WRC	A8
10	Jari-Matti Latvala/Miikka Anttila (FIN/FIN)	Ford Focus RS WRC 04	