

1968 - 1984

Colin: Baby on Tour

von Margaret McRae

Colin Steele McRae wurde am Montag, den 5. August 1968, im William Smellie Maternity Hospital in Lanark geboren. Meine Eltern hatten ihn sehnlichst erwartet, denn er war ihr erster Enkel, während Jims Mutter und Vater bereits zwei Enkel hatten. Colin erhielt seinen Mittelnamen von Jims Mutter; ihr Mädchenname war Steele.

Wir lebten zu dieser Zeit in Blackwood, ungefähr acht Kilometer von Lanark entfernt. Dort renovierten wir in der Vere Road gerade unser Heim, weshalb Colin seine ersten zwei oder drei Lebenswochen mit uns bei meinen Eltern verbrachte, bis die Renovierung fertig war. Das erwies sich als ein Geschenk des Himmels, denn meinem Vater ging es gesundheitlich nicht gut. Das neugeborene Baby im Haus lenkte ihn von seiner Krankheit etwas ab. Er verbrachte seine ganze Zeit mit dem kleinen Colin.

Colin war von Beginn an ein aktives Baby, das unglücklicherweise weder leicht noch schnell einschlief. Für vielleicht sieben Wochen schlief er in unserem Zimmer, dann wurde es Zeit für ihn, in seinen Raum umzuziehen. Ich glaube, in den ersten zwei Jahren schlief er keine Nacht durch. Sein jüngerer Bruder Alister war im Vergleich dazu pflegeleicht – das Zubettbringen war schnell gemacht. Ich muss sagen: Es war nicht leicht mit Colin, er schien einfach keinen Schlaf zu brauchen. Es gab für ihn immer so viele interessante Dinge zu sehen und zu tun.

Er konnte ziemlich früh laufen. Kaum stand er auf seinen eigenen Füßen, war er auch schon auf der Suche nach Abenteuern. Ehrlich gesagt war Colin in diesem Alter ein ziemlicher Albtraum.

Jims Eltern hatten einen Boxer, ein geduldiges Tier. Eines Tages spielte Colin draußen bei ihrem Haus mit dem Hund und plötzlich sagte jemand: „Du liebe Güte, was macht Colin da mit dem Boxer?“ Colin hatte ein Stück Schweißdraht gefunden und versuchte jetzt, dem Hund den Draht ins Ohr zu stecken. Warum? „Ich wollte sehen, ob der Draht am anderen Ohr wieder rauskommt.“

Alister wurde geboren, als Colin zwei Jahre und drei Monate alt war. Die beiden verstanden sich sofort. Colin war nie eifersüchtig, wenn Alister von uns viel Aufmerksamkeit bekam. Er wollte immer helfen. Na ja, ich glaube zumindest, dass er immer helfen wollte ...

Colin ging schon seine eigenen Wege als Alister noch ganz klein war. In ihm schlummerte ein Entdecker, der nur darauf wartete, auf Reisen zu gehen. Am Fuß unserer Einfahrt hatten wir ein Tor, dessen zwei Flügel zusammengebunden waren, damit Colin nicht ausbüxen konnte. Kurz nachdem Alister angekommen war, arbeitete ich irgendwo im Haus. Im Hintergrund hörte ich die Geräusche, auf die jede Mutter lauscht, wenn die Kinder draußen spielen. Plötzlich war es still. Draußen lehnte Colins Dreirad am Tor. Aber keine Spur von unserem Sohn. Er war auf sein Dreirad gestiegen und über das Tor geklettert. Zuerst suchte ich ihn bei seinem Cousin, den er oft besuchte. Kein Colin. Schließlich sah ich ihn auf einem Spielplatz in einem Park auf der anderen Straßenseite. Ich war ärgerlich und sehr erleichtert zugleich.

Wenig später war er wieder verschwunden, als wir Freunde zum Mittagessen besuchten. Wir riefen alle Kinder rein, aber Colin tauchte nicht auf. Das Haus meiner Eltern stand nicht weit entfernt, also lief ich zuerst dorthin, um nachzuschauen. Tatsächlich, da stand er im



Garten vor dem Haus und weinte bitterlich, weil sie nicht da waren. Ich hätte so gerne ein Foto von ihm gemacht wie er da stand, mitten in seinem großen Abenteuer mit dem schweren Fernglas um den Hals.

Zugleich dachte ich: „Was zum Teufel mache ich nur mit diesem Jungen?“

Autos waren Colins Sache. Immer. Als er zwei Jahre alt war, brachte Jim zwei Tanten aus Stirling im Auto mit nach Hause. Colin kletterte blitzartig auf den Schoß seines Vaters und lenkte das Auto in die Garage. Tante Belle erzählte davon noch jahrelang!

Das Auto war ein guter Ort für Colin. Er saß Stunden und Stunden in einem Auto und tat so, als ob er lenkte und die Gänge wechselte. Die Autoschlüssel waren weit weg und irgendwo sicher versteckt!

Für die Schule hatte Colin nicht annähernd so viel Begeisterung übrig. Zuerst deshalb, weil sie nicht auf Rädern rollte! Colin mochte die Schule nie. Was wir nicht wussten: Er litt unter einer Mittelohrentzündung und hörte nicht gut. Deshalb konnte er manche Worte auch nicht richtig aussprechen. „Potatoes“ waren „potatals“ und „windows“ wurden zum „windals“. Ich bin sicher, dass sich das auf seinen Erfolg in der Schule auswirkte. Um es kurz zu sagen: Er mochte Fächer wie Englisch oder Mathe nicht. Seine Sache waren Technisches Zeichnen und Holzarbeiten, wo er seine mechanische Geschicklichkeit anwenden konnte.

Genau dasselbe sah ich auch bei Johnny. Er war wirklich ganz der Vater. Völlig begeistert von Dingen mit Rädern, egal ob es zwei oder vier waren. Als er mit der Schule anfang, hatte er auch dazu exakt die gleiche Meinung wie sein Daddy. Colin mochte die Schule nicht, aber er fand dort viele Freunde fürs Leben. Wie auch immer ... als Colin 16 war und der Schule den Rücken kehren konnte, tat er das mit größter Freude.

RAC Rallye

24.-27. November 1991

Subaru Legacy RS

Ausfall

Dies war die erste Rallye, bei der wir einen von Prodrive vorbereiteten Motor in dem Subaru fuhren. Wir taten das, weil die unterschiedlichen Ansichten zwischen Prodrive und den japanischen Ingenieuren [Subaru Tecnica International, STI] zu frustrierend wurden. Die Japaner nahmen ein Standardauto und änderten nur das Notwendigste, um ein Rallyeauto auf die Räder zu stellen. Prodrive las in den Regelbüchern nach, welche Teile im Fahrzeug bleiben mussten. Alles andere durften wir folglich ändern. Japan war sehr konservativ und wir hatten bei jedem einzelnen Teil zu beweisen, dass es dem Rallyestress nicht standhalten würde. Erst dann kam die Erlaubnis, es zu ersetzen. Am Motor durften wir damals erst mal gar nichts tun, die Daten und die Software bekamen wir nicht zu sehen. Wir entschieden Japan zu zeigen, was wir aus dem Motor machen konnten. Es war ein Unterschied wie Tag und Nacht. Der beste Vierzylinder aus Japan lieferte um die 280 PS, während unser erster Prodrive-Motor zirka 320 mobilisierte. Herr Kuze als STI-Chef erlaubte uns den Einsatz des Motors bei der RAC, wo Colin führte, bis er sich in Grizedale überschlug.

David Lapworth



Nach dem Titelgewinn sorgte Colin auch bei der RAC 1991 für Aufsehen.



McRae führte die Rallye an, bis er sich in Grizedale in einer Rechtskurve nach einer Kuppe überschlug.



Colin im Teamdress – und mit wunderschönen Socken.

» **Unsere Zeit mit Colin**

Während der Jahre in der Britischen Meisterschaft lernte ich Colin einigermaßen gut kennen. Wir entwickelten Respekt füreinander. Er brauchte Freiheit, die lange Leine. Aber es gab auch Zeiten, da wussten wir beide: Jetzt muss ihm klar gesagt werden, was er zu tun hat. Jimmy konnte Colin auf seine Art lenken, aber es ist für einen Vater schwer, wirklich harte Entscheidungen zu treffen, wenn es um den Sohn geht. Manchmal ging was schief, Colin sah absolut rot und wir mussten sehr deutliche Worte sprechen. Es ging ja auch für Prodrive ums Überleben. Wir kamen an einen Punkt, an dem wir uns die Unfälle nicht mehr leisten konnten. Wir waren ein kleines Team mit einem kleinen Budget und da war immer die Gefahr, dass ich Colin den Hahn zudreihen musste.

David Richards



Malaysia Rallye

21.-23. August 1993

Subaru Legacy RS

Platz Eins

Wir hatten Spaß in Malaysia, alle Jungs verbrachten eine tolle Zeit, hauptsächlich im Hard Rock Café. Andererseits war die Rallye eine absolute Katastrophe. Viele Prüfungen wurden nachts auf schrecklichen, rutschigen Straßen in den Ölpalmenplantagen gefahren. Wir führten komfortabel, als wir in der vorletzten Nacht bei hoher Geschwindigkeit von der Straße abkamen und gegen eine Palme krachten. Das Auto sah vorne völlig zerstört aus, aber irgendwie schaffte es Colin aus der Prüfung und zum Service zu kommen. Der Legacy war ein Wrack: Kühler, Ölkühler und Ladeluftkühler beschädigt. Den Motor und das Getriebe hatte es zur Seite verschoben. Die Mechaniker machten sich in der Dunkelheit an die Arbeit. Irgendwann lief der Motor wieder. Der Schalthebel klemmte auf dem Getriebetunnel. Einer unserer Schrauber bearbeitete ihn mit dem Vorschlaghammer. Plötzlich sprang ein Gang rein und das Auto rollte los – zum Glück ohne einen Mechaniker zu verletzen. Für die Nacht stand noch eine Prüfung im Programm, aber ich hatte die Bordkarte schon weggepackt, denn für mich war nach dem Crash klar: Diese Rallye war zu Ende. Doch auf einmal rief unser Teammanager: „Okay, ihr könnt losfahren!“ Bis zur Prüfung hatten wir vier Minuten für sechs Kilometer. Das schafften wir und gewannen diese Rallye mit einem absolut furchtbar aussehenden Auto.

Derek Ringer

Sanremo Rallye

10.-12. Oktober 1994

Subaru Impreza 555

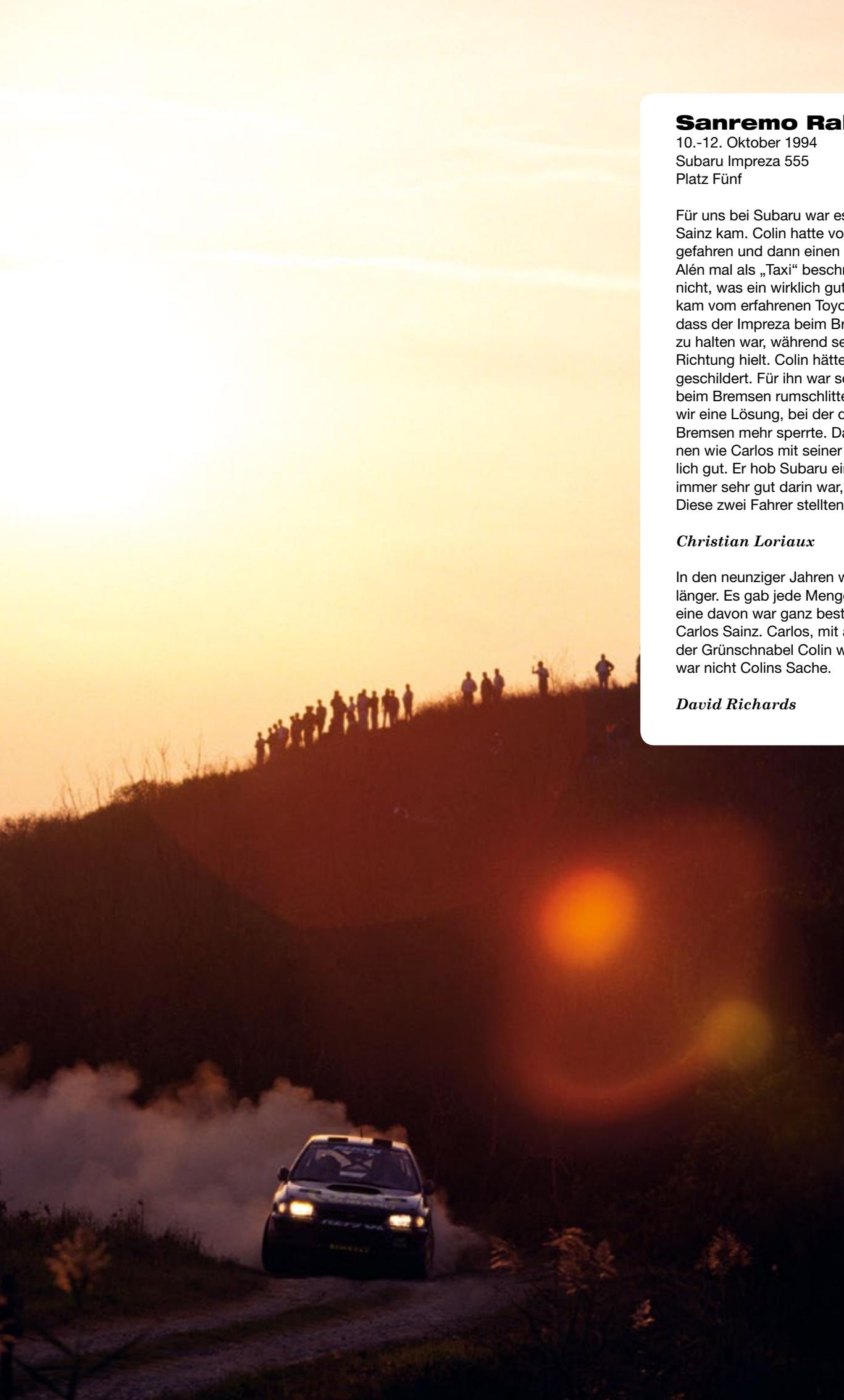
Platz Fünf

Für uns bei Subaru war es eine große Hilfe, als Carlos Sainz kam. Colin hatte vorher nur einen alten Ford Sierra gefahren und dann einen Subaru Legacy, den Markku Alén mal als „Taxi“ beschrieben hatte. Colin wusste also nicht, was ein wirklich gutes Auto war. Carlos dagegen kam vom erfahrenen Toyota-Team und sagte uns sofort, dass der Impreza beim Bremsen kaum auf der Straße zu halten war, während sein Toyota Celica perfekt die Richtung hielt. Colin hätte uns sowas nie als Problem geschildert. Für ihn war sonnenklar, dass ein Rallyeauto beim Bremsen rumschlitterte. Mit Carlos entwickelten wir eine Lösung, bei der das Mittendifferential beim Bremsen mehr sperrte. Damit blieb das Auto stabil. Einen wie Carlos mit seiner Erfahrung zu haben, war wirklich gut. Er hob Subaru eine Stufe höher, während Colin immer sehr gut darin war, für alles das Limit auszuloten. Diese zwei Fahrer stellten eine gute Kombination dar.

Christian Loriaux

In den neunziger Jahren waren Rallyes viel härter und länger. Es gab jede Menge Herausforderungen für Colin, eine davon war ganz bestimmt sein neuer Teamkollege Carlos Sainz. Carlos, mit all seiner Erfahrung, dachte, der Grünschnabel Colin würde klein begeben. Aber das war nicht Colins Sache.

David Richards



Burns und McRae

Das Jim Bamber Cartoon

Ich kannte Colin McRae ziemlich gut von früher. Deshalb war unser Verhältnis wohl immer etwas anders als seins zu Richard Burns. Ich glaube, sie kamen gut miteinander aus. Und viel von dem, was über Konflikte in der Presse erschien, ging auf Nicky zurück, nicht auf Colin. Obwohl Colin dabei ganz gerne mitmachte. In diesem Jahr klemmten sie Richard im Parc Fermé in Griechenland ein Cartoon von Jim Bamber unter den Scheibenwischer. Es zeigte Richard, wie er Colins Schuhe polierte. Bei der nächsten Rallye präsentierte Colin das Cartoon auf seinem T-Shirt. Natürlich hatte Nicky die Zeichnung bei Jim Bamber bestellt.

Robert Reid

Ich gab bei Jim Bamber ein Cartoon in Auftrag. Es sollte Colin im Fahrersitz zeigen, sein gewaltiger rechter Fuß auf dem Gaspedal. Sein Kopf sollte aufgeklappt sein, und ich sollte in seinem Schädel mit einer Lupe das Gehirn suchen. Als Bildtext hatte ich mir vorgestellt: „Der Fahrer hat den Gasfuß, der Beifahrer hat das Gehirn.“ Nur so zum Spaß wollte ich die T-Shirts an die Beifahrer verkaufen. Als Robert Reid das Cartoon sah, fühlte er sich damit überhaupt nicht wohl. „Okay“, meinte Colin, „jetzt mache ich eins.“ Das Ergebnis war diese Zeichnung, die auf Richard Burns zielte. Darüber regte sich Robert noch mehr auf, und das wiederum verunsicherte Burnsie. Robert, Richard, Colin und ich – wir zogen uns permanent gegenseitig auf. Die zwei arbeiteten ganz anders als wir, standen immer unter Strom. Deshalb brauchtest du gar nicht viel zu machen, und schon waren sie wieder außer sich. Colin gewann zuhause auf der Insel jeden Presse-Schaukampf mit den beiden. Richard und Robert traten in den Medien stets sehr ernst auf. Colin dagegen kam immer mit diesem unglaublichen, wilden Zeugs raus, was die Presse heiß und innig liebte.

Nicky Grist



McRae: Schneller Burnsie! Ich muss noch eine Rallye gewinnen!

Burns: Stöhn, Stöhn, Nörgel, Nörgel: Warum muss ich das nur machen? Grummel, Grummel: Selbst wenn er seine Schuhe selber putzt, kann ich nicht gewinnen!

Ricky Burnups (ein Spitzname von Burns) Reinigungs-Kaufhaus



Thailand Rallye

3.-5. März 1996

Subaru Impreza 555

Platz Eins

Damals gab es immer ein gewaltiges Besäufnis, wenn die Rallye vorbei war. Nach Colins Sieg in Thailand machten wir eine Riesenparty, und alle landeten spät nachts im Hotelpool. Jeder, den wir zu fassen kriegten, flog ebenfalls in den Pool und das ganze Hotel schwamm im Bier. In der Rezeption hing ein großes, schön geschnitztes hölzernes Kanu an der Wand. Irgendeiner schrie: „Los, wir bringen das Kanu ins Wasser!“ Also stemmten ein paar Mechaniker das Boot von der Wand und machten den Stapellauf. Dazu sangen alle die Melodie von „Hawaii Fünf-Null“. Ich schnappte mir ein Fahrrad und fuhr damit ins Wasser. DR (David Richards, der Teamchef) kam vorbei, sah sich das ganze Spiel an und meinte zum Teammanager John Spiller: „John, kann es sein, dass da gerade einer mit dem Fahrrad in den Pool gesprungen ist?“

Christian Loriaux



Zur Abwechslung geht's mal langsam daher: Colin und Nicky testen mit den anderen Fahrern von Subaru und Mitsubishi eines der traditionellen Fortbewegungsmittel Chinas.

China Rallye

21.-23. Juni 1997

Subaru Impreza WRC 97

Platz Eins

Colin wollte nicht nach China und setzte all seine Überredungskünste ein, damit Prodrive ihn nicht hinschickte. Aber China war der größte Markt für unseren Sponsor [die Zigarettenmarke 555], und British American Tobacco wollte Colin in China unbedingt am Start sehen.

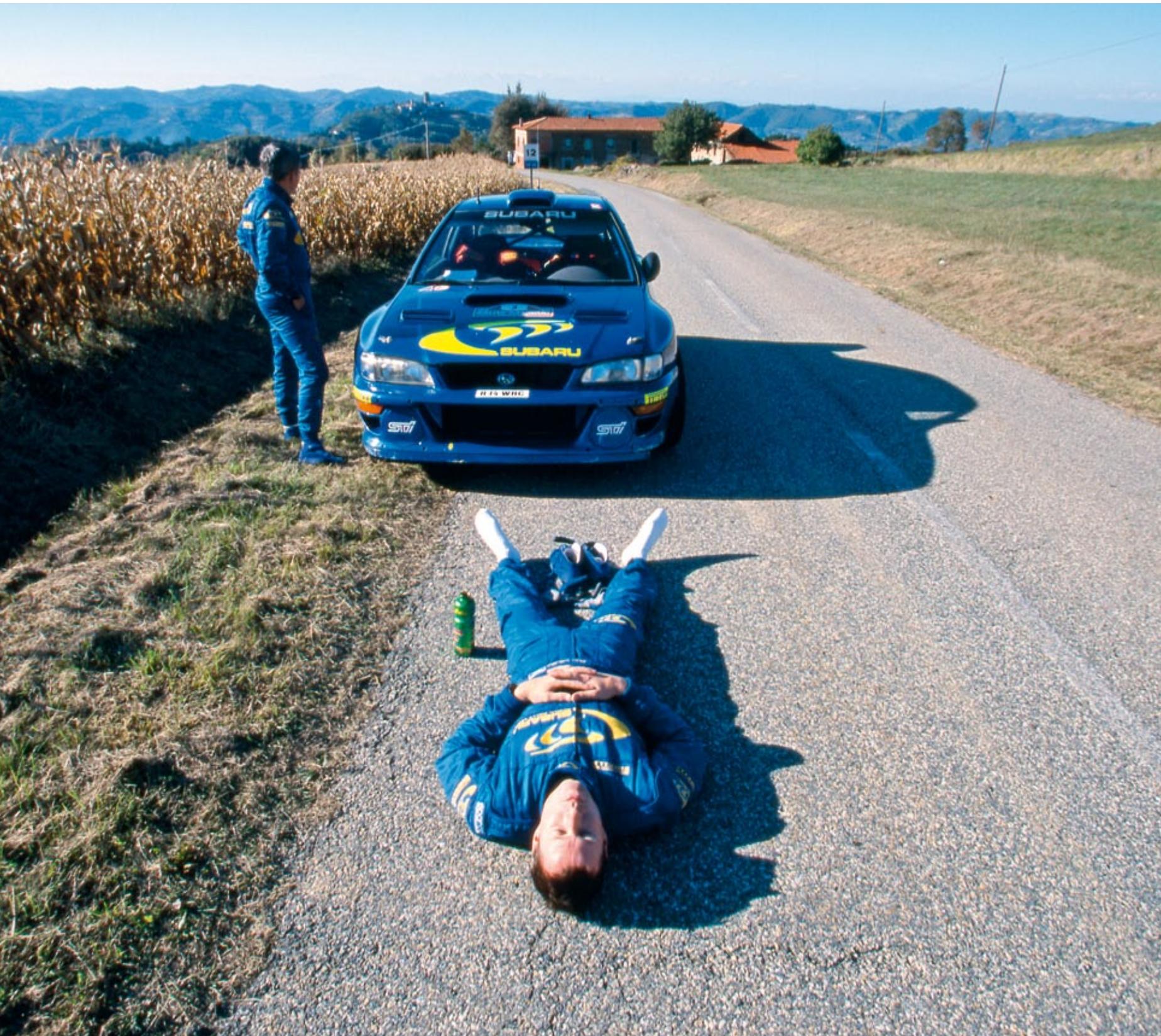
Die Behörden waren nervös wegen der Rallye und verpassten uns spezielle Führerscheine sowie Autokennzeichen, mit denen wir nur im Gebiet der Rallye fahren durften. Beim Training fuhr ein Polizeiwagen vorneweg, wir alle im Konvoi nach aufsteigenden Startnummer geordnet hinterher. Der Rallyeleiter bildete das Schlusslicht, damit auch keiner von uns verloren ging.

Der offizielle Plan war, dass wir nicht wie bei allen anderen Rallyes die Etappen abfuhren und unterwegs eine Prüfung nach der anderen trainierten. Wir sollten für jede Prüfung extra in die Berge fahren und dann zurückkommen, alles im Konvoi. Das hätte Ewigkeiten gedauert. Und Colin hatte längst beschlossen: Wenn er schon nach China musste, dann wollte er wenigstens seinen Spaß haben.

Mit Startnummer 1 fuhren wir direkt hinter dem Polizeiwagen bis zur Chinesischen Mauer. Von dort sollte es nach Norden weitergehen, aber der Streifenwagen bog ab und verschwand auf einem Hotelparkplatz. Wir hielten an und warteten fünf Minuten. Nur eine Prüfung hatten wir bis jetzt trainiert: den Berg rauf, den Berg runter. Jetzt war Colin bedient. Er meinte: „Ich hab die Schnauze voll. Schnapp dir die Straßenkarte, wir verschwinden. Wir fahren heute alle Prüfungen ab und haben morgen Vormittag frei!“ Am Abend wollte Colin mit den Mechanikern auf die Rolle gehen. Wir steuerten ohne große Umwege das Hard Rock Café in Peking an, denn dort gab es 25 Prozent Rabatt speziell auf die VISA Gold Card. Also spendierten Colin und ich den Jungs ein paar Drinks. Colin ließ es richtig fliegen.

Am nächsten Tag ging es mir so schlecht, dass ich zum Abschluss unseres Trainings in ein Reisfeld kotzte. Aber Colin war wie neu geboren. Er hatte eine unglaubliche Konstitution und ihm ging es auch nach der härtesten Nacht immer gut.

Nicky Grist



Sanremo Rallye 1998



Australien Rallye 1998



Australien Rallye

4.-7. November 1999

Ford Focus WRC

Ausfall

Colin hatte den Spitznamen „McCrash“. Aber es war anders, als ein paar Leute denken mögen. Wenn du im Auto neben ihm saßt und es ging ums Eck, dachtest du nicht jedes Mal: „Oh Mist, hier kommt der nächste Abflug.“ Colin war ein schneller und sehr sicherer Fahrer. Wenn wir gut im Rhythmus waren, gab es kein besseres Gefühl als bei ihm im Beifahrersitz zu hocken. Das Adrenalin schoss auf Hochtouren durch die Adern, der Kick war toll und das ganze Erlebnis großartig. Manchmal hat er es dann ein wenig übertrieben ... wir wurden ein bisschen zu weit rausgetragen, berührten etwas oder schlugen irgendwo an. Wir hatten ein paar monströse Abflüge. Aber nur einmal sagte ich zu mir selbst: „Jetzt bist du tot.“ Das war in Australien 1999.

Die Strecke war breit und schnell. Im ausgedrehten sechsten Gang stachen wir in eine Rechts. Von links mündete eine frisch planierte Straße ein. Durch das Planieren war auf unserer Linie ein Buckel entstanden. Wir fuhren mit dem Schrieb aus dem Vorjahr, in dem „Sechs rechts über Jump“ stand.

Wir stachen also in diese Rechts, Colin wie immer am Anschlag. Das Auto hob quer ab und krachte bei der Landung so hart auf das linke Vorderrad, dass es ihm das Lenkrad aus der Hand schlug. Wir schossen breitseits nach links, ich starrte durch mein Fenster

auf den größten Baum, den ich in Australien je gesehen hatte. Der Stamm hatte einen Durchmesser von mindestens 1,5 Meter. Und der Riese raste genau auf mein Fenster zu. Man sagt, im letzten Augenblick vor dem Tod liefe dein Leben in Zeitrafferbildern vor dir ab. Es ist bemerkenswert, denn genau so war es bei mir. Ich dachte an Shaz [Nickys Frau Sharon], an meine Familie und Freunde. Kurz vor dem Aufprall schloss ich die Augen und wartete auf den Schlag. Ich erinnere mich an dieses Knirschen und Krachen, das Auto wirbelte herum und in meinem Fuß spürte ich einen Schmerz. Dann hörte es auf. Ich öffnete meine Augen und dachte: „Herrgott, ich lebe!“

Im letzten Moment muss das Auto die Richtung ein wenig verändert haben. Statt mit meiner Tür trafen wir zu meinem großen Glück den Baum knapp hinter dem Vorderrad, wo sich Motor und A-Säule befinden. Der Motor und das Getriebe waren zerstört. Eine meiner Zehen ist beim Schlag gegen den Käfig gebrochen.

Nachher gab Colin zu, dass auch er ans Ende gedacht hatte. Bei allen weiteren Abflügen mit Colin kam ich unverletzt davon, während Colin sich hin und wieder weh tat.

Nicky Grist



Battle of the Brits: Sogar die Königsfamilie wusste von der Rivalität der besten Rallyefahrer des Landes.

» Unsere Zeit mit Colin

Colin wartete nicht gerne an Flughäfen, kam aber einmal mit einer netten Geschichte aus der Lounge am Edinburgh Airport zurück. Da war ein kräftiger Mann auf ihn zugekommen und hatte gefragt: „Sind Sie nicht Colin McRae?“. Colin bejahte, war aber ein wenig misstrauisch. Der Kleiderschrank sagte: „Da ist jemand, der mit Ihnen sprechen möchte. Würde es Ihnen etwas ausmachen?“ Colin blieb reserviert. Er hatte sich gerade eine Tasse Kaffee geholt und wollte am liebsten nicht gestört werden. Aber der Mann wartete und Colin sagte schließlich: „In Ordnung ...“

Und so traf er Prinz William.

Der Prinz kannte sich offenbar in dem Sport aus. Er sagte wörtlich zu Colin: „Stimmt es, dass Sie und Burnsie sich nicht gut verstehen?“

Colin war ziemlich überrascht, dass er „Burnsie“ und nicht „Richard Burns“ sagte.

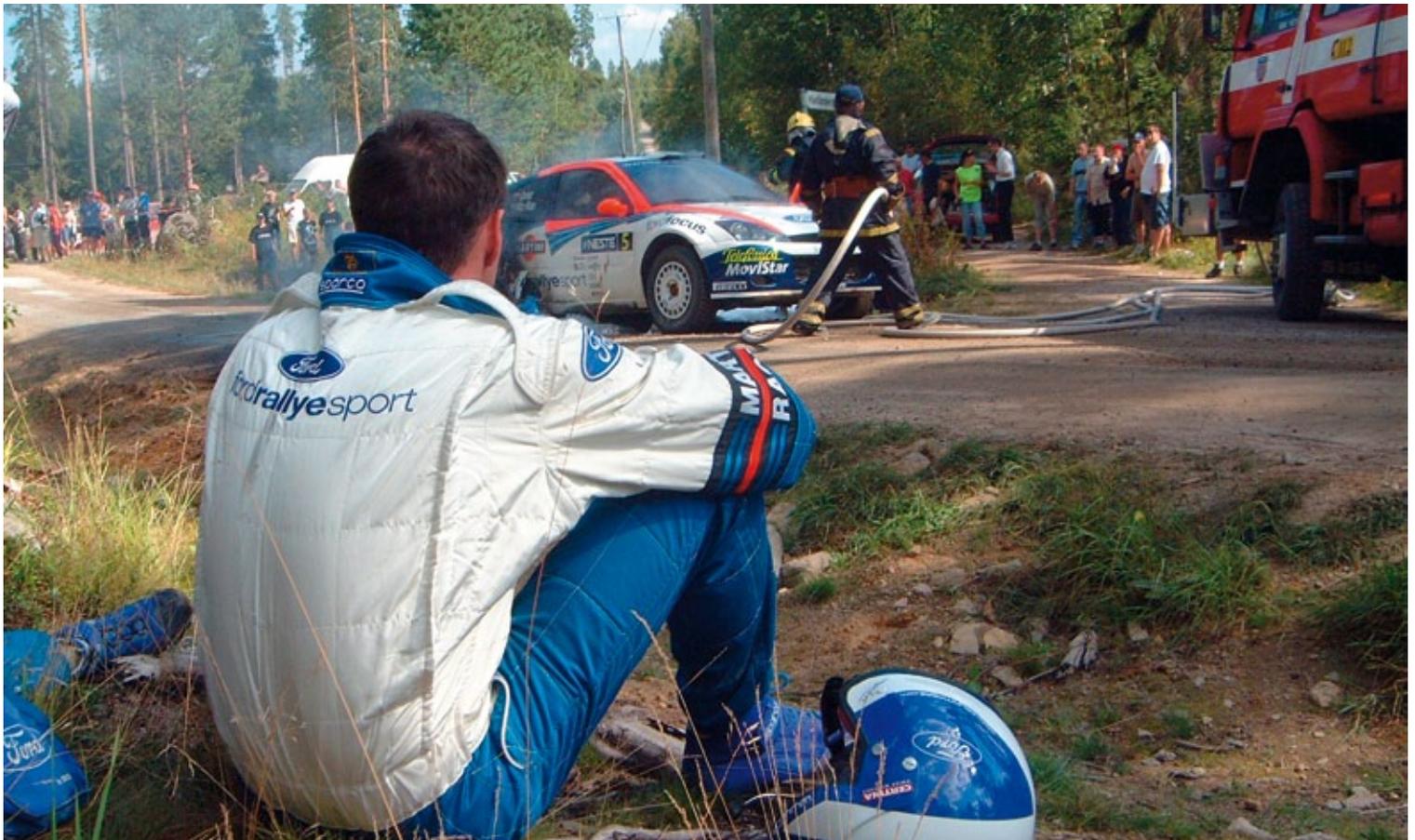
Margaret McRae



Finnland Rallye

8.-11. August 2002
Ford Focus RS WRC 02
Ausfall

Ein Podiumsresultat schien für Colin in greifbarer Nähe, bevor das Unglück zwei Prüfungen vor dem Ziel geschah. Ein Stein durchschlug eine Hydraulikleitung und löste ein Feuer aus, das den Ford Focus zerstörte. Colin und Nicky konnten nur zuschauen.



Akropolis Rallye

5.-8. Juni 2003

Citroën Xsara WRC

Platz Vier

In Griechenland dachten wir erstmals an den Sieg. Auf Prüfung Eins fühlte sich das Auto gut an und wir fuhren eine schnelle Zeit. Als wir an der Kontrolle für die Zweite standen fiel schlagartig die Elektrik aus. Erst nach drei, vier Minuten konnten wir weiterfahren und kassierten 30 Sekunden Strafe. Auf der vorletzten Prüfung versagte das elektronische Gaspedal. Ich musste aus dem Auto raus und die Drosselklappe halb offen halten. So humpelten wir durch die Prüfung und merkten nicht einmal, dass wir hinter uns im Staub Petter Solberg aufhielten. Schließlich hat er uns gerammt, um vorbei zu kommen. Nachher gab es Gerüchte, wir hätten ihn absichtlich aufgehalten, was nicht stimmt.

Derek Ringer

Colin machte keinen Platz, als ich auf ihn auflief, obwohl ich wie irre die Scheinwerfer aufblendete und hupte. Ich folgte ihm ein paar Kilometer und verlor viel Zeit. Schließlich war ich dermaßen sauer, dass ich ihm ins Heck fuhr. Ich glaube, das hat ihn arg erschreckt, denn er kam nachher zu mir und fragte mich, was ich da zum Teufel getan hatte. Ich verlor einen Platz. Es tat ihm leid, dass er mich aufgehalten hatte, aber ich kann ihm keinen Vorwurf machen. Die Prüfung war eng und er hatte kaum die Möglichkeit, mir aus dem Weg zu gehen.

Petter Solberg





Deutschland Rallye

24.-27. Juli 2003
Citroën Xsara WRC
Platz Vier

2003 war die Konkurrenz sehr hart. Es gab sechs große Teams, die meisten mit drei Fahrern. Das bedeutete mindestens 15 Werksfahrer bei jeder Rallye, von denen zehn in der Lage waren zu gewinnen. Wir schafften es nur einmal auf das Podium, aber mit unseren vierten und fünften Plätzen sammelten wir konstant Punkte. Das war prima in diesem Jahr, denn durch das Punktesystem hatten wir bis zum vorletzten Lauf in Spanien theoretisch noch die Chance, die Meisterschaft zu gewinnen. Richard Burns machte es genauso. Aber irgendwie ging diese Strategie gegen Collins Natur. Er war es gewohnt, bestimmte Rallyes zu beherrschen. Nur hat das 2003 irgendwie nicht funktioniert.

In Deutschland waren wir vom Start weg richtig schnell. Dann fiel der Unterbodenschutz vorne runter und der Luftwiderstand verlangsamte uns spürbar. Aber wir durften keine Sekunde verschenken, griffen an und bauten in den Weinbergen einen monumentalen Dreher. Zum Glück zeigte danach der Wagen in die richtige Richtung und wir befanden uns immer noch auf der Straße. Also machten wir weiter.

Derek Ringer



24 Stunden Le Mans

12.-13. Juni 2004

Ferrari 550 Maranello

Fahrer: Colin McRae, Rickard Rydell und Darren Turner

Platz Neun Gesamt, Platz Drei Klasse GT1

Ich wusste, wer Colin war, aber vor Le Mans hatte ich ihn nie getroffen. Er war ein ganz normaler Typ, mit dem man prima zurechtkam. Wir hatten eine Menge Spaß zusammen. Colin half und packte an, wo immer er konnte. Wir mussten beispielsweise den Sitz umbauen, denn Colin war viel größer als ich. Rickard [Rydell] lag mit seiner Größe dazwischen. In der Werkstatt stürzte er sich sofort mit der Säge auf das Auto und passte den Sitz an.

Colin war nicht der Mann, der sich hinstellte und sagte: „Ich bin der Weltmeister. Alles, was man übers Autofahren wissen muss, weiß ich.“ Stattdessen akzeptierte er, dass Le Mans für ihn eine neue Herausforderung darstellte, und er fragte uns um Rat. Egal, mit was er konfrontiert wurde, er arbeitete und wühlte sich durch. Ich war überrascht, als Colin sagte, das Fahren in Le Mans sei anstrengender als im Rallyeauto.

Seine Zeiten waren nicht weit von den Top-Runden entfernt, vielleicht fünf bis sieben Zehntelsekunden. Wäre er später wieder gestartet, hätte er sich weiter verbessert, da bin ich sicher.

In der Le Mans-Woche verbrachten wir viel Zeit in einem Chateau. Colin war ein von Herzen freundlicher Mensch, hatte einen guten Humor. Ich habe die Zeit mit ihm sehr genossen. Er wollte nie im Mittelpunkt des Interesses stehen – ein bodenständiger Mann, der in seinem Beruf Fantastisches leistete. Es war wunderbar mit ihm Zeit zu verbringen, und Colin half sehr dabei, Le Mans 2004 zu einem meiner schönsten Rennen an der Sarthe zu machen.

Darren Turner



McRae passiert den gestrandeten Citroën von Ex-Teamkollege Sébastien Loeb bei seinem denkwürdigen WM-Abschied in Australien.



Sie sind wieder da: McRae und Grist kehrten 2006 für einen Lauf in die WM zurück. In der Türkei lief es aber nicht nach Plan, der Citroën blieb mit defekter Lichtmaschine liegen.

Türkei Rallye

13.-15. Oktober 2006

Citroën Xsara WRC

Ausfall

Sébastien Loeb war mit dem Mountainbike gestürzt, weshalb Citroën Colin fragte, ob er in der Türkei fahren wollte. Wir waren für fast ein Jahr nicht in der Weltmeisterschaft gestartet und wussten nicht so richtig, auf was wir uns da einließen.

Das Wetter in der Türkei war der Horror: Regen, Regen, Regen. Damals musste man vier Wochen vor der Rallye die Reifenwahl entscheiden. Wir sprangen für Sébastien ein, also galt seine Reifenwahl für uns. Nun hatte er die allerhärtesten Reifen gewählt. Wir hätten uns bei dem vielen Schlamm die weichsten gewünscht, aber das ging leider nicht. Colin hatte aus einer Reihe von Gründen seine Probleme, den richtigen Speed wiederzufinden.

Erstens saß er im Citroën Xsara, mit dem er sich schon 2003 nie richtig angefreundet hatte. Zweitens waren seit unserem letzten

Start elf Monate vergangen und drittens hatten wir nicht die richtigen Pneu für die schlechten Bedingungen.

Wir fielen mit einem Lichtmaschinenproblem auf der letzten Prüfung aus. Das war die letzte Rallye, die Colin und ich zusammen fuhren.

Einerseits war Colin verrückt darauf, in die WM zurückzukehren. Andererseits war er durch die lange Zeit zuhause sehr locker drauf und wohl zufrieden mit dem Familienleben. Es war jetzt sehr viel einfacher, mit ihm zu fahren. Wir kamen prima miteinander aus und unsere Beziehung war so gut wie zu den besten Zeiten.

Nicky Grist

Großbritannien Rallye 2003

Hinter den Kulissen

Colin hatte für 2004 keinen Vertrag. Es sah aus, als wäre die Großbritannien Rallye sein letzter Werkseinsatz in der Weltmeisterschaft. Der sollte dokumentiert werden, weshalb McRae und Citroën Colin McMaster hinter den Kulissen arbeiten ließen. McMaster fotografierte den Weltmeister von 1995 ungehindert. Die Bilder wurden noch nie veröffentlicht.



▲ Keine Zeit für Computerspiele, nicht einmal für Colin McRae Rally. Vor der Großbritannien Rallye 2003 checkt McRae seine PR-Termine auf dem Laptop.

▼ Donnerstag, 6. November 2003, 6.00 Uhr, Marriott Hotel, Cardiff: Nach dem Duschen und Rasieren und schon vor dem Frühstück schlüpft Colin in seinen Rennoverall. Der Shakedown beginnt um 8.00 Uhr in der Nähe von Swansea, etwa 80 Kilometer entfernt.





Statistik

Jahr	Veranstaltung	Land	Datum	Platz	Bewerber	Beifahrer	Fahrzeug	Nr.	Kennz.
1985									
	Kames Stages	GB	14.09.	14.	Coltness Car Club	Gordon Gracie	Talbot Avenger 1600		
	Kingdom Stages	GB			Coltness Car Club	Ann Cavanagh	Talbot Sunbeam Ti		
	Galloway Hills Rallye	GB	08.12.	Ausg.	McRae Motorsport	Colin Smith	Talbot Sunbeam Ti		YSG980S
1986									
	Snowman Rallye	GB	15.02.	27.	McRae Motorsport	Ian Grindrod	Talbot Sunbeam Ti		YSG980S
	Valentine Rallye	GB	14.03.	15.	McRae Motorsport	Nicky Jack	Talbot Sunbeam Ti		YSG980S
	Granite City Rallye	GB	19.04.	54.	McRae Motorsport	Nicky Jack	Talbot Sunbeam Ti		YSG980S
	Autofit Stages	GB	17.05.	9.	McRae Motorsport	Nicky Jack	Talbot Sunbeam Ti	35	YSG980S
	Scottish Rallye	GB	07.-10.06.	Ausg.	McRae Motorsport	Nicky Jack	Talbot Sunbeam Ti	65	YSG980S
	Border Rallye	GB	01.08.	103.	McRae Motorsport	Nicky Jack	Talbot Sunbeam Ti		YSG980S
	Lindisfarne Rallye	GB	06.09.	Ausg.	McRae Motorsport	Nicky Jack	Talbot Sunbeam Ti	46	YSG980S
	Kingdom Stages	GB	13.09.	18.	McRae Motorsport	Nicky Jack	Talbot Sunbeam Ti	20	YSG980S
	Audi Sport National Rallye	GB	11.10.		McRae Motorsport	John Meadows	Talbot Sunbeam Ti	43	YSG980S
1987									
	Schweden Rallye	S	13.-14.02.	36.	British Junior Rally Team	Mike Broad	Vauxhall Nova Sport	107	A681DNT
	Valentine Rallye	GB	15.03.	16.	McRae Motorsport/SMT	Derek Ringer	Vauxhall Nova Sport	19	A681DNT
	Granite City Rallye	GB	04.04.	Ausg.	McRae Motorsport/SMT	Derek Ringer	Vauxhall Nova Sport		A681DNT
	Scottish Rallye	GB	13.-15.06.	Ausg.	McRae Motorsport/SMT	Derek Ringer	Vauxhall Nova Sport	30	A681DNT
	Kayel Graphics Rallye	GB	04.07.		McRae Motorsport/SMT	Derek Ringer	Vauxhall Nova Sport	32	A681DNT
	Quip Stages	GB	26.09.		McRae Motorsport/SMT	Derek Ringer	Vauxhall Nova Sport	39	A681DNT
	Manx Rallye	GB	10.-12.09.	1. Klasse	McRae Motorsport/SMT	Derek Ringer	Vauxhall Nova Sport	28	A681DNT
	Hackle Rallye	GB	17.10.	11.	McRae Motorsport/SMT	Barry Lochhead	Vauxhall Nova Sport		A681DNT
	Trossachs Rallye	GB	07.11.	Ausg.	McRae Motorsport/SMT	Derek Ringer	Vauxhall Nova Sport		A681DNT
	RAC Rallye	GB	22.-25.11.	Ausg.	British Junior Rally Team	Derek Ringer	Vauxhall Nova Sport	85	A681DNT
1988									
	Snowman Rallye	GB	06.02.	8.	McRae Motorsport/SMT	Derek Ringer	Vauxhall Nova Sport	16	A681DNT
	Cartel Rallye	GB	20.-21.02.	8.	McRae Motorsport/SMT	Derek Ringer	Vauxhall Nova Sport	39	A681DNT
	Skip Brown Rallye	GB	12.03.	3. Klasse	Peugeot Talbot Sport	Derek Ringer	Peugeot 309 GTI	35	E225HHP
	Circuit of Ireland	GB	02.-04.04.	Ausg.	McRae Motorsport/SMT	Derek Ringer	Vauxhall Nova Sport		A681DNT
	Granite City Rallye	GB	23.04.	28.	McRae Motorsport/SMT	Derek Ringer	Vauxhall Nova Sport		A681DNT
	Welsh Rallye	GB	30.04.-01.05.	14.	McRae Motorsport/SMT	Derek Ringer	Vauxhall Nova Sport		A681DNT
	Autofit Stages	GB	14.05.	2.	Donald Milne	Derek Ringer	Nissan 240RS	15	FXI2376
	Scottish Rallye	GB	11.-13.06.	9.	McRae Motorsport/SMT	Derek Ringer	Vauxhall Nova Sport	32	A681DNT
	Ypern Rallye	B	24.-26.06.	Ausg.	Saxon	Derek Ringer	Vauxhall Nova Sport		D541UWW
	Kayel Graphics Rallye	GB	02.07.	4. Klasse	Peugeot Talbot Sport	Derek Ringer	Peugeot 309 GTI		
	Jim Clark Rallye	GB	09.07.	2.	McRae Motorsport	Alison Hamilton	Peugeot-Nissan 205	36	
	Tweedies Daihatsu Stages	GB	17.07.	1.	McRae Motorsport	Alison Hamilton	Nissan 240RS	13	FXI2376
	Manx National Rallye	GB	23.07.	Ausg.	Peugeot Talbot Sport	Derek Ringer	Peugeot 309 GTI		E225HHP
	Ulster Rallye	GB	29.-30.07.	12.	McRae Motorsport/SMT	Derek Ringer	Vauxhall Nova Sport	23	A681DNT
	Border Rallye	GB	20.08.	1.	McRae Motorsport	Derek Ringer	Ford Sierra RS Cosworth	8	C970MCN
	Cumbria Rallye	GB	03.09.	7. Gr.N	Peugeot Talbot Sport	Derek Ringer	Peugeot 309 GTI	20	E225HHP
	Kingdom Stages	GB	10.09.	2.	McRae Motorsport	Derek Ringer	Ford Sierra RS Cosworth		
	Manx Rallye	GB	14.-16.09.	14.	McRae Motorsport/SMT	Derek Ringer	Vauxhall Nova Sport		A681DNT
	Quip Stages	GB	24.09.	29.	Peugeot Talbot Sport	Derek Ringer	Peugeot 309 GTI		E225HHP
	Hackle Rallye	GB	01.10.	1.	McRae Motorsport	Derek Ringer	Ford Sierra RS Cosworth		
	Audi Sport National Rallye	GB	22.10.	Ausg.	Rallypart	Derek Ringer	Ford Sierra RS Cosworth	22	D350SLV
	Trossachs Rallye	GB	29.10.	2.	McRae Motorsport	Derek Ringer	Ford Sierra RS Cosworth		
	RAC Rallye	GB	20.-24.11.	Ausg.	Peugeot Talbot Sport	Derek Ringer	Peugeot 205 GTI	111	E225HHP



McRae passes former team-mate Sébastien Loeb's stricken Citroën on a memorable final run at Rally Australia.