

Hanseaten meistern Herausforderung WM-Lauf

Nach mehreren Rückschlägen in den vergangenen Saisons wurde in diesem Jahr die Deutschland-Rallye als Highlight anvisiert. Die übrigen Einsätze dienten als Testfahrten unter Wettbewerbsbedingungen und wurden zum Ausmerzen von „Kinderkrankheiten“ genutzt. Rechtzeitig vor der Rallye wurde auch der Fehler in der Bremsanlage ausfindig gemacht und konnte beseitigt werden. So ging es frisch motiviert in Richtung Trier.

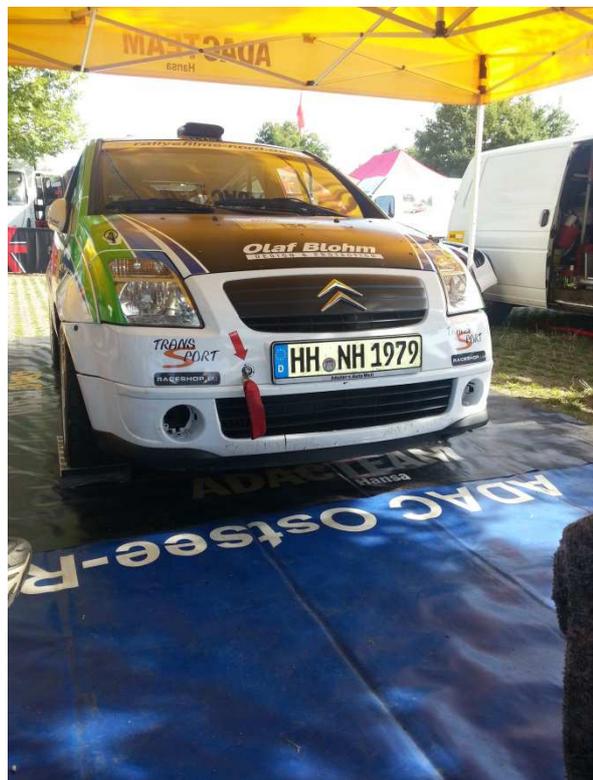
Am Sonntag vor der Rallye starteten die beiden Fahrer Nils und Daniel mit dem Auto nach Rheinland-Pfalz um die Dokumentenabnahme zu durchlaufen. Sehr früh am Nachmittag wurde diese erste Station ohne Probleme absolviert und die Unterlagen in Empfang genommen. Im Anschluss ging es, nach einem kurzen Abstecher zum Serviceplatz, in die Unterkunft in Thalfang und der erste Abfahrtstag am Montag wurde durch ein letztes Studium der Veranstalter-DVD mit Onboard-Aufnahmen der Wertungsprüfungen noch kurz durchgesprochen.

Der Montag startete dann mit gutem Wetter in den Weinbergen. Hier standen vier Wertungsprüfungen mit jeder Menge Kurven, Kuppen und Abhängen auf dem Programm. Durch das höhere Abfahrtempo (90 km/h waren erlaubt) und die Vielzahl an Kurven auf den Wertungsprüfungen ging es bereits jetzt ganz schön zur Sache. Es galt nicht ins Stocken zu geraten und trotzdem jeden Stein und jedes mögliche Hindernis in den Aufschrieb aufzunehmen. Am Ende wurde dann die Zeit auch etwas knapp nachdem ein Weinbauer die Abfahrtszeit zum Spritzen seiner Weinreben nutzen musste. Die Eindrücke aus den Weinbergen erzeugten sehr großen Respekt bei den Fahrern, so dass bereits zu diesem Zeitpunkt die Taktik für Wochenende feststand, nämlich Ankommen um jeden Preis und kein Risiko eingehen. Zum Abschluss des Tages wurde dann noch auf dem Serviceplatz das GPS-Tracking-System empfangen und wieder zurück in die Unterkunft zur Nachbereitung des Tages und Vorbereitung des nächsten Abschnittes.

Am Dienstagmorgen ging es dann in Richtung Baumholder zur berüchtigten Wertungsprüfung auf der Panzerplatte, die mit einer Länge von ungefähr 41 km die längste der Rallye war. Diese Prüfung hatte zwar nicht so viele Kurven wie die Weinbergprüfungen, aber durch den sehr rauen und teils kaputten Bodenbelag stellte auch diese eine große Herausforderung dar. Danach ging es auf die kürzeste, aber nicht minder anspruchsvolle Wertungsprüfung „Peterberg“ im Saarland und dann noch auf die Prüfung „Stein & Wein“, die eine Mischung aus langen Geraden mit Abzweigen und den schon vom Montag bekannten Weinbergabschnitten war. Vor der abschließenden Prüfung ging es zum Serviceplatz, wo auch der erste Teil der Servicecrew bestehend aus Hermann, Tim und Dirk begrüßt wurde. Der Service begann umgehend mit dem Bekleben des Autos und dem Einbau des Tracking-Systems. Die Prüfung „Sauertal“ wurde dann noch sehr genau abgefahren, da diese am Donnerstag im Dunkeln gefahren werden sollte. Am Abend stand dann noch die erste größere Herausforderung mit der technischen Abnahme auf dem Programm. Hier wurde das Team dann zunächst mehrfach in leicht abwertenden Tonfall von den

FIA-Technikern auf Versäumnisse in der Vorbereitung hingewiesen, was zunächst noch kein Problem darstellte. Anders bei der Kontrolle der Sicherheitsbekleidung der Fahrer, wo ein kleines „Löchlein“ in einem der Handschuhe zu einem Mangleintrag auf der Abnahmekarte führte, mit der Anweisung am nächsten Morgen mit neuen Handschuhen vorstellig zu werden. Das größere Problem gab es allerdings mit der unteren vorderen Stoßstange. Diese entsprach dem FIA-Technikdelegierten zur Folge nicht der für die Gruppe R homologierten Variante und wir sollten uns um die Richtige kümmern, da sonst kein Start möglich wäre. So fuhr das Team an diesem Abend etwas ernüchtert in die Unterkunft, wobei der Teamchef Hermann bereits erste Telefonate führte und eine andere Stoßstange für den nächsten Morgen in den Servicepark geliefert werden sollte.

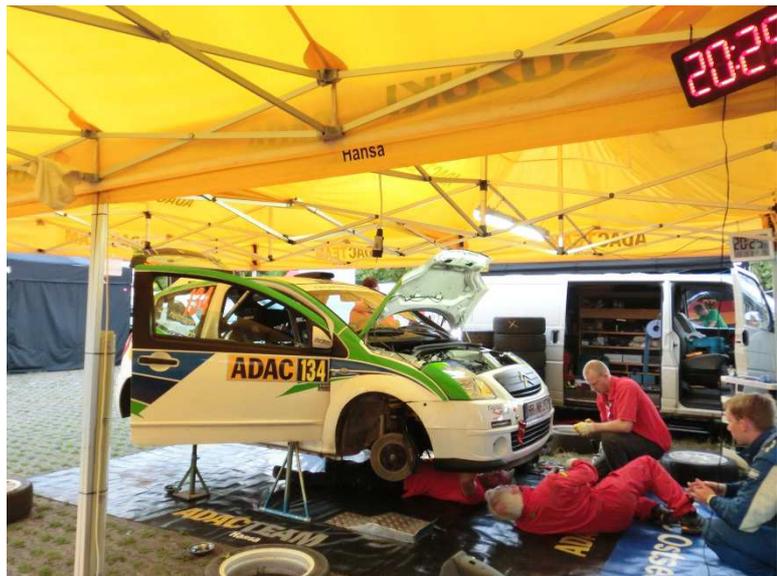
Der Mittwochmorgen begann somit etwas angespannt, da der Start noch etwas in den Sternen stand und vom FIA-Technikdelegierten abhing. Die beiden Fahrer machten sich auf den Weg nach Blankenheim um die letzte Wertungsprüfung abzufahren. Gleichzeitig machte sich die Servicecrew daran die Stoßstange Reglements konform herzurichten. Die neue Stoßstange war schnell verbaut und das Auto bei den Technikern vorgeführt. Es fehlten noch zwei kleine Details in Form zweier „Hörnchen“ am unteren Ende der Stoßstange. Dieser Mangel sollte bis spätestens 12:00 Uhr abgestellt werden und so begann nun die Suche nach den fehlenden Teilen, welche dann eher zufällig bei einem anderen Team von Erfolg gekrönt war und dann endlich das OK von dem FIA-Technikdelegierten kam und somit dem Start nichts mehr im Wege stand. Der restliche Nachmittag stand dann, nachdem das Team noch durch Harald verstärkt wurde, im Zeichen der Planung der vier Wettbewerbstage und letzten entspannten Gesprächen im Team bevor der Stress losgehen sollte.



Der erste Wettbewerbstag begann dann mit dem Transfer nach Köln, wo der eigentliche Start der Rallye stattfinden sollte. Somit machten sich Nils, Daniel, Harald und Tim mit dem Auto auf den Weg Richtung Fahrerlager „Butzweiler Hof“, wo man als eines der ersten Teams noch vor den großen Werksteams gegen Mittag eintraf und die Atmosphäre in der Lounge auf sich wirken ließ. Jedes Team bekam ein kleines Geschenk und anschließend konnte sich vor dem Start noch etwas gestärkt werden. Nacheinander trafen auch die WRC-Teilnehmer ein und gegen 16:00 Uhr starteten die ersten Teams in Richtung Kölner Dom, wo der Show-Start stattfand. Um 16:53 Uhr rollte dann pünktlich das Team des MSC Hanseat über die Startrampe vor

der beeindruckenden Kulisse des Kölner Doms und vor vielen begeisterten Zuschauern. Anschließend ging es Richtung Blankenheim zur ersten Wertungsprüfung. Die Vorgabe war ganz klar kein Risiko eingehen um das Ziel am Sonntag vor der Porta Nigra ohne Schwierigkeiten zu erreichen. Somit wurde ein etwas langsames Tempo angeschlagen und die ersten beiden Prüfungen verliefen ohne Zwischenfälle und so erreichte das Team zufrieden den ersten Service am Abend in Trier. Das Team war inzwischen noch von Nadine verstärkt worden und inzwischen vollzählig. Nach den Routine-Kontrollen und einigen Arbeiten wurde das Fahrzeug in den Parc Ferme am Viehmarktplatz gebracht und die Unterkunft angesteuert.

Am Freitag standen dann insgesamt sechs Wertungsprüfungen in den Weinbergen auf dem Programm. Bereits die erste wurde dann nach mehreren kleineren Unfällen neutralisiert, so dass der Wettbewerb an diesem Tag für das Team mit der WP 4 startete. Nicht nur die vielen Kurven und Abhänge, sondern auch die Länge der einzelnen Prüfungen waren eine große Herausforderung für das Team. Der Tag verlief ohne größere Zwischenfälle, so dass die Fahrer die Atmosphäre auf den Prüfungen und auch auf den Verbindungsabschnitten mit vielen Fans an der Strecke genießen konnten. Es wurden erstaunlich viele Autogrammwünsche erfüllt und am Abend wieder der Serviceplatz angesteuert. Zum Abschluss des Tages ging es dann mit Polizeieskorte und Blaulicht durch die Trierer Innenstadt und die Fußgängerzone zum Parc Ferme am Viehmarktplatz, wo dann noch letzte Autogrammwünsche der Rallyefans befriedigt wurden, bevor es zurück in die Unterkunft ging.



Der Samstag begann dann sehr früh und das Team nahm die nächsten Prüfungen mit dem Höhepunkt des Tages, der Arena Panzerplatte, in Angriff. Bevor es auf diese Prüfung ging wurden vorsichtshalber noch vier neue Reifen, durch die beiden Fahrer und ausschließlich unter Verwendung des Bordwerkzeugs, aufgezogen und so ging es mit leicht erhöhtem Puls auf die 41,08 km lange Prüfung, welche dann ohne Reifenschaden in knapp unter 30 Minuten absolviert wurde. Sehr beeindruckend war hier das Zuschaueraufkommen im mittleren Streckenabschnitt, der eigentlichen Arena, wo viele Fans die Strecke bevölkerten und auch den Fahrern mit höheren Startnummern noch fleißig zujubelten. Nach einer längeren Verbindungsetappe zurück zum Servicepark, mit Zwischenstopp auf dem Firmengelände der Firma Bilstein, wurden dann die Routinechecks durchgeführt und anschließend der zweite

Durchgang der Prüfungen in Angriff genommen. Das Wetter hatte sich inzwischen etwas verschlechtert und einzelne Regenschauer die Prüfungen noch rutschiger werden lassen. Das Team entschied sich für Intermeds und blieb bei dem vorsichtigen Tempo. Beim Erreichen des Truppenübungsplatzes Baumholder bekam das Team dann die Nachricht, dass der zweite Durchgang der Arena Panzerplatte abgesagt wurde und man vom Start direkt zurück nach Trier fahren sollte. Am Start erfuhren wir dann von dem tragischen Unfall im Rahmenprogramm bei dem zwei Fahrer ihr Leben verloren hatten. Niedergeschlagen machte sich das Team auf den Weg zurück nach Trier, wo dann die Mitteilung kam, dass der Sonntag gemäß dem ursprünglichen Zeitplan durchgeführt werden sollte. Vor der Einfahrt in den Servicepark wartete dann noch ein besonderes Schauspiel im Wartebereich vor dem Regrouping. Der Veranstalter wollte die Wartezeit verkürzen und erlaubte „Vorzeit“ an der Zeitkontrolle. Sofort drängelten sich alle Fahrer mit ihren Autos in Richtung Zeitkontrolle, was zu Problemen, bei den Teams führte die ihre eigentliche Zeit nicht mehr schafften, da sich andere Teams bereits „vorgedrängelt“ hatten. Diese Kontrolle wurde dann jedoch aus der Wertung genommen und das Team absolvierte den Abendservice und fuhr anschließend wieder unter Blaulicht durch die Trierer Innenstadt zum Viehmarktplatz ins Parc Ferme.

Der Sonntag begann dann etwas neblig und feucht und sorgte für längere Diskussionen zum Thema Reifen. Das Team entschied sich für Slicks auf der Vorderachse und nachgeschnittene Intermeds auf der Hinterachse, was noch zu Problemen führen sollte. Der erste Durchgang der Prüfung „Dhrontal“ mit ihren unzähligen Spitzkehren wurde dann gewohnt vorsichtig absolviert und dann das Regrouping in Leiwien angesteuert. Bei der Einfahrt wurden dann unsere Reifen von den technischen Kommissaren genau unter die Lupe genommen. Der Fahrerverbindungsman erklärte uns dann, dass man in der Weltmeisterschaft die Reifen nicht nachschneiden darf und wir mit einer Bestrafung zu rechnen hätten. Dies betraf auch einige andere deutsche Starter die der gleichen Annahme wie das Team waren, dass dies nur für Fahrer mit 18 Zoll Bereifung gelten würde. Nach einigen hitzigen Diskussionen machte man sich auf den Weg zum zweiten Durchgang in „Dhrontal“. Diese Prüfung wurde jedoch kurz vor dem Start des Teams abgebrochen, da ein anderes Team bei einem Abflug zwei Zuschauer verletzt hatte. Somit war der Wettbewerbsteil für das Team beendet und es ging in Richtung Trier, wo dann nach einer kurzen Wartezeit die Podiumszeremonie vor der Porta Nigra auf dem Programm stand. Hierzu ging



es wiederum mit Polizeieskorte und recht sportlichem Tempo durch Trier und dann einzeln über die Zielrampe. Nachdem das Fahrzeug ein letztes Mal im Parc Ferme abgestellt wurde freute sich das Team über die Zielankunft und somit das Erreichen des selbstgesteckten Ziels. Im Servicepark wartete dann noch die Strafe wegen des Einsatzes von nachgeschnittenen Reifen in Form einer drei minütigen Zeitstrafe. Da diese jedoch für alle Klassenstarter außer dem Klassensieger ausgesprochen wurde, änderte sich kaum etwas am Ergebnis und das Team konnte die Zielankunft ausgelassen feiern und freudig die Heimreise antreten in dem Bewusstsein die Herausforderung des WM-Laufes gemeistert zu haben.



Viele Dank an alle die dazu beigetragen haben, dass dieses Projekt erfolgreich absolviert wurde und vor allem an die Servicecrew die für einen super Ablauf gesorgt haben.

Das Team des MSC Hanseat möchte den Angehörigen der zwei verunglückten Fahrer ihr Mitgefühl und ihre Anteilnahme ausdrücken.

Den beiden verletzten Zuschauer wünscht das Team gute Besserung und dass sie schnell wieder auf die Beine kommen.