

Liebe Studenten und Motorsportbegeisterte, dies ist die Geschichte von einem großen Abenteuer in einem sehr schönen Land bei einer tollen Rallyeveranstaltung.

In mehr als 700 Arbeitsstunden habe ich einen Peugeot 205 nach dem FIA Gruppe A Reglement aufgebaut. Eckdaten dieses Autos sind 1900 ccm, 4-Zylinder Zweiventilmotor, Leistung 180 PS bei 7000 U/min, Vorderradantrieb über 6-Gang Getriebe.

Die 23. INA-Delta wurde in Kroatien in und um Zagreb ausgetragen. Ich habe an dieser sehr schwierigen Rallye teilgenommen, ohne jemals zuvor irgend ein Autorennen bestritten zu haben.

Ich möchte Euch nicht nur über meinen sportlichen Erfolg erzählen, sondern auch über die Höhen und Tiefen, die man bei einem solchen Vorhaben durchlebt.

Letzte Vorbereitungen vor der Rallye:

- Das Rallyeauto sollte in Graz ausgestellt werden
- Das gebrauchte gekaufte Fahrwerk war Schrott, es gehörte völlig neu abgestimmt
- Ich brauchte mehrere Garnituren Felgen und Rennreifen
- Servicebus und Hänger mußten organisiert werden
- Um ein derartiges Vorhaben finanzieren zu

Bereits vor der Rallye begann der Wettlauf gegen die Uhr



Der Vorsitzende der Fachschaft Maschinenbau, Thomas Braukmüller, hat mit seinem selbst gebauten Auto an einem Rallyeeuropameisterschaftslauf teilgenommen.

INA-DELTA RALLYE

können, brauchte ich Werbepartner aus der Industrie

- Organisatorische Tätigkeiten wie Rennlizenz, Nennungen und Zollformalitäten mußten erledigt werden.

Unterstützung für mein ehrgeiziges Projekt fand ich bei folgenden Firmen, bei denen ich mich herzlich bedanken möchte.

- Fa. Otahal Maschinenbau, St. Florian bei Linz O.Ö.
- Diese Firma ist spezialisiert auf die Fertigung von Teilen geringer Stückzahl für Prototypen und im Reparaturbereich (sämtliche maschinelle Bearbeitung einschließlich Zahnradfertigung)
- Fa. Repa Copy Service Graz, Pestalozzistraße 1
- ÖMV Wien

Dank auch an alle Fachschaftsmitglieder, die mir geholfen haben, im speziellen an Klaus Trnka und dem Pressereferat der ÖH.

Die Zeit bis zur Rallye verging rasend. Die ersten großen Probleme stellten sich ein. Durch Streiks der deutschen Post gingen von mir bestellte Fahrwerksteile irgendwo verloren. Die Zeit wurde immer knapper, ich baute eine komplett neue Edelstahlansauganlage und vieles mehr. Die Fahrwerksteile tauchten nicht auf. Ich stellte das Rennauto auf den Hänger und ab nach Deutschland. Einen ganzen Tag war ich in Deutschland damit beschäftigt, verschiedene Fahrwerkskomponenten anzupassen und das Auto mittels Radlastwaage auszuwiegen. In der Zwischenzeit hatte es in Strömen zu regnen begonnen. Um 1 Uhr früh prügelte ich meinen Peugeot bei strömendem Regen über verschiedene Güterwege und Feldwege. Mit dem Ergebnis zufrieden, lud ich das Rennauto wieder auf den Hänger und fuhr zurück nach Linz. Für mehr als ein paar Stunden Schlaf auf irgendeinem Autobahnparkplatz im doch recht unbequemen Transitbus hat es nicht gereicht.



Nächstes Problem waren die Felgen. Sie wurden trotz mehrmaligem Versprechen nicht geliefert. Als Ersatzlösung kaufte ich einen großen Posten von Golf Rennsportfelgen. Dies passierte notgedrungen einen Tag vor der geplanten Abreise nach Zagreb. Nun hatte ich genug Felgen, von denen aber keine einzige auf mein Auto paßte, da natürlich Lochkreis und Einpreßtiefe anders waren als bei meinen bestellten Peugeot Felgen. Nach dem alten Motto: Wenn der ganze Tag vorbei ist, gibt es ja auch noch die Nacht zum Arbeiten, habe ich alle Radaufliehungen geändert. Bei den Zerlegungsarbeiten stellte ich fest, daß die Radnaben Risse bekommen hatten. Ich mußte als auch noch neue Radnaben drehen. Draußen graute der Morgen. Da ich wußte, daß es auch bei den Werkstücken vorkommt, daß die Autos erst auf der Schiffsfähre zum Rennen fertig werden, nahm ich es gelassen. Das Endergebnis zählt. Doch jetzt ging's zur Rallye!

Wir waren nun in Zagreb angekommen. Alle Rallyefahrer waren im Hotel Panorama, einem der größten Hotels der Stadt, einquartiert. Hier war auch der Park Ferme, Start und Ziel der einzelnen Tagesetappen. Wir hatten nun 3 Tage Zeit, uns auf 350

Sonderprüfungskilometer vorzubereiten. Das Training für eine Rallye funktioniert folgendermaßen: Mein Beifahrer Gerhard ▶

Das Training



► Dehmer und ich fahren die einzelnen Sonderprüfungen, die im Rennen auf Zeit gefahren werden, im langsamen Tempo ab. Ich diktiere dabei dem Beifahrer in einer Kürzelsprache die gesamte Sonderprüfung. Diese Aufzeichnungen nennt man Schrieb. Ein Schrieb beinhaltet Informationen über den Abstand der Kurven, den Radius der Kurven, wichtige Informationen über die Fahrbahnbeschaffenheit an Streckenstellen, die nicht eingesehen werden können. Beim Rennen muß das Timing perfekt stimmen. Gerhard muß mir immer rechtzeitig die Information der nächsten ein bis zwei Kurven geben. Ohne diese Informationen ist es sehr schwierig, nicht einsehbare Streckenabschnitte perfekt zu fahren, oder man rutscht auf zu spät gesehene Schotter von der Straße.

Auch für Gerhard war es die erste Rallye. Wir hatten viel zu lernen. Die alten Rallyehasen waren alle sehr nett zu uns und gaben uns nützliche Tips.

Da wir kein eigenes Trainingsauto hatten, borgte mir mein Studienfreund Juwan Christian sein Privatauto.

Ich bemühte mich, kein Kratzerl in seinen Liebling zu machen. Christian war Gott sei Dank mehr erstaunt als böse, als er sah, was man mit seinem Auto alles anstellen kann. Nach einenhalb Tagen Training war das Auto so spritzig wie nie zuvor.

Drei Tage Rallye, ein tolles Starterfeld mit 80 Startern aus acht Nationen. Das Thermometer kletterte auf 30 Grad. Diese Außentemperatur garantiert 70 Grad im Rennauto. Mit dabei, unter den vielen Escort Cosworths und anderen bärenstarken Autos, ein kleiner Peugeot 205, gelenkt von mir. Und neben mir mein Co. Gerhard, der wiederum mich lenken sollte. Nicht zu vergessen meine lieben Rallyeschrauberfreunde. Das sind Mechaniker, die in kürzester Zeit vieles wieder gut machen, wenn während der Sonderprüfung mal was auf der Ideallinie steht.

Der erste Renntag war vom Veranstalter ganz lieb organisiert. Die Rallye sollte neben der sportlichen auch noch eine kulturelle Note erhalten. Nach dem Start über die Startrampe mußten wir in 90 min. 12 Stempelstellen anfahren. Die Stempelstellen waren bei Sehenswürdigkeiten und großen Bauwerken in der ganzen Stadt verteilt. So zog der ganze Rallyetroß durch Zagreb. An den Stempelstellen wurden uns Prospekte und kleine Andenken an Zagreb überreicht. Bildhübsche Mädchen küßten die Fahrer, die Beifahrer gingen auch nicht leer aus. Doch nun wurde es ernst. Der Prolog, die erste Sonderprüfung, 2,5 Km Showprüfung für das Volk. Bei den Topteams wurden vorgeheizte, auf die 2.5 Km Länge abgestimmte Slicks montiert. Wir hatten sowiso immer die gleichen Schlappen oben. Ein lustiges Gefühl, das erste Mal an einem Start zu stehen. Der Starter zeigt mir noch 15 sec. an. Rund um mich viele, viele Zuschauer. Ich schaue zu Gerhard und sage: „Du, ich glaube die wollen alle, daß ich jetzt schnell bin“. Gerhard: „Wennst meinst“. Doch ich bin vorsichtig, riskiere nichts und fahre eine Zeit im Mittelfeld.

Mein Ziel ist es, bei dieser Rallye viel zu lernen und nichts kaputt zu machen. Wir freuen uns auf den zweiten Renntag.

Jetzt kommen die langen Sonderprüfungen. Besonders freue ich mich auf die 33 Km lange SP. Ich habe noch immer keine Ahnung, wie schnell ich im Vergleich zu den anderen fahren kann. Der Start, in Österreich unvorstellbar, mitten im Ort, Untergrund Kopfsteinpflaster. Der Peugeot läuft wie ein Uhrwerk. Gegen Ende der SP holen wir den eine Minute vor uns gestarteten Gr. A Kadett ein. Es ist sehr undankbar, auf ein langsames Auto aufzulaufen, vor allem wenn selbiges dann auf der Geraden wieder stärker beschleunigt als man selbst.

Ich merke, daß mir viel Erfahrung abgeht, und deshalb versuche ich, nichts zu übertreiben. Trotzdem fahre ich beständig 10. - 12- Gesamtzeiten.

Nun kommt meine Lieblingssonderprüfung, 33 Km lang, ca. 15 Km sehr eng den Berg hinauf, dann sehr schnelle Passagen mit Ortsdurchfahrten im 5. Gang (ca. 150 Km/h) und einer 90° Abzweigung am Ende des Ortes. Sehr schnelle Bergabstücke fürs Herz. Eine Sonderprüfung, die richtig

Der 1te Renntag

Spaß macht. Die enge Straße mit ihren vielen Ecken kommt meinem Auto sehr entgegen. Hier ist ein flüssiger Fahrstil und ein wendiges Auto wichtiger als Leistung. Das erste Mal habe ich den Eindruck wirklich schnell zu sein. Nach ca. 10 Km holen wir den eine Minute vor uns gestarteten Kadett ein. Auf der Geraden kann ich ihn nicht überholen. Doch er sieht mich im Rückspiegel, blinkt und fährt zur Seite. Alles läuft planmäßig. Doch dann kommt Gerhard aus dem Schrieb und findet nicht mehr hinein. Hier beginnt mein Fehler. Ich fahre ohne Schrieb im Renntempo weiter, auf Sicht und nach Erinnerung. Ich versuche immer wieder Gerhard in den Schrieb zu helfen, doch es gelingt uns 5 Km lang nicht. Endlich finden wir wieder in den Schrieb. Durch dieses ständige kontrollieren, ob der Schrieb wieder stimmt, bin ich in der Konzentration abgelenkt und wir rutschen in einer schmierigen Bergabkurvenfolge gegen einen Randstein. Mein Fehler. Ein Patschen rechts vorne ist die Folge. Ich entschließe mich, um nichts zu kaputt zu machen, nicht auf der Felge ins Ziel zu fahren. Wir lenken in einen Schotterabzweig zum Radwechseln. Ich hebe das Auto mit dem Wagenheber auf, Gerhard zieht das defekte Rad herunter und in diesem Moment passiert das Unglaubliche: Die Plastikspindelmutter des Wagenhebers bricht, das Auto fällt auf den Boden. Der Wagenheber ist unbrauchbar. Verzweifelt versuchten wir mit Steinhäufen, Ästen und einem aus der Böschung gerissenen Verkehrsschild das Auto hochzuhebeln, was uns aber nicht gelang. Somit Zeitüberschreitung und das Aus. Ich bin zu diesem Zeitpunkt in der Gesamtwertung an 11. Stelle gelegen. Diese Zeiten waren für einen Neuling sensationell. Doch das Ende einer Rallye ist auf der Zielrampe. Viele Biere waren nötig, um den Frust zu ertränken.

Ich möchte mich nochmals bei allen Beteiligten bedanken, die mir in irgendeiner Weise bei diesem Einsatz geholfen haben.

Interessierst Du Dich, lieber Leser, für die Aktivitäten der Fachschaft Maschinenbau, besuch uns am Montag ab 19.30 im 324-er. Mein größter Wunsch ist es, daß ich die Finanzierung eines neuen Rallyeeinsatzes zusammenbringe und beweisen kann, was in mir steckt.



■ Thomas Braukmüller

Das Rennen