

Ein kleiner Franzose erobert Pappolz

Die dritte Auflage des Rundstreckenbewerbs „666“ ging diesmal mit der Beteiligung eines Teams von RARA über die Bühne. Wieder musste der „kleine Franzose“ herhalten, welcher sich schon über zwei 24-Stunden-Bewerbe am Nordring in Fuglau prügeln lassen musste. Der mittlerweile von seinem Team fest ins Herz geschlossene Renault 5 mit seinen bei der Auslieferung stolzen 55 PS wurde wieder vom unermüdlich um die Teilnahme bemühten Norbert Schmeisser und Hans Thomas (der Meister der spontanen Hilfe und der „Autoinnenraum-Rohrverlegung“ sprich des Überrollkäfigs) in der Halle von Peter Leopold rennfertig gemacht. Natürlich stand Peter nicht nur mit seinem Werkzeug, sondern auch mit Rat und Tat parat, wenn wieder einmal Erfahrung oder zwei hilfreiche Hände mehr gefragt waren. Trotz der ersten zwei harten Einsätze (siehe Berichte 24-Stunden-Fuglau) hielten sich die dort zugefügten Narben zumindest so weit in Grenzen, dass ein Projekt, dem Auto noch einmal 666 Minuten auf einem noch härteren Terrain zuzutrauen, nicht gänzlich unrealistisch schien.

Zeitgerecht vor dem Rennwochenende war der Bolide fertig und konnte verladen werden. Peter Treybal holte den Hänger am Donnerstag ab, um sich dann Freitagmittag mit Norbert auf den Weg Richtung Rappolz zu machen und dort den RARA-Renner noch am Abend der technischen Abnahme vorzuführen. Peter Sillaber, der seinen Caddy zur Verfügung stellte, um all das benötigte Material zum Rennen zu schaffen, stieß am Abend auch zu der Truppe. Und Dani Chylik, er war noch am Freitagabend bei der Herrenfahrer Kurzstreckentrophy engagiert, schaffte es auch, sich Samstagfrüh um 4.45 Uhr auf den Weg ins Waldviertel zu machen, um das RARA-Team zu komplettieren.

Am Morgen zeigte das Thermometer noch wenig kuschelige 6 Grad unter null, aber die Wettervorhersage kündigte einen sonnigen Tag an. Und so sollte es auch werden. Schnell wurde eine Plane am Boxenstandplatz aufgelegt, ein Zelt darübergestülpt und der Feuerlöscher als letztes gefordertes Detail montiert, und das Team war startbereit.

Noch vor dem Start kamen, von unserem Team freudig erwartet, zwei Clubkollegen als Unterstützung vorbei. Hans Thomas und die Familie Käferle

ließen es sich nicht nehmen, die wackeren Fahrer zu unterstützen. Dabei gilt einmal mehr Hans ein ganz besonderer Dank. Er blieb das ganze Rennen über an der Seite des Teams und half bei jedem Fahrerwechsel mit voller Kraft mit.

Neun Uhr Le-Mans-Start: Dani war für den Sprint zum Auto auserkoren – und schmiss sich mit 49 anderen Teams auf den Rundkurs. Es war gleich nach den ersten Kilometern klar, hier geht's richtig zur Sache. Der überwiegende Teilder Autos (wahrscheinlich waren es alle) waren dem Renault leistungsmäßig klar überlegen. Dabei hätte gerade diese Strecke mit seiner Bergaufpassage und dem weichen sehr tiefen Boden einem Fahrzeug mit mehr Pferden unter der Haube einen riesigen Vorteil gebracht. Doch sollten all die anderen PS-Protze auch halten und defektfrei ins Ziel kommen? So wie hier gefahren wurde, war das von Anfang an infrage zu stellen. Ohne Blebschäden sollte es hier keines der Teams ins Ziel schaffen. Gleich auf den ersten Kilometern presste sich ein schwarzer VW erst in und danach an dem Renault vorbei. Die Seitenwand und der Rückspiegel waren die Leidtragenden...

Doch solche Kleinigkeiten wie das Ausbeulen einiger harmloser Dellen waren Probleme, die sich andere Teams nur wünschen konnten. Die Piste war sehr rasch übersät mit diversen abgebrochenen Autoteilen, die es dann in der Box wieder zu vervollständigen galt. – Und das kostet viel Zeit, Zeit die sich Peter, Norbert, Peter und Dani durch taktisch kluges Fahren, einen ausgeklügelten Serviceplan und einen zuverlässigen Boliden ersparen wollten.

Peter Treybal übernahm nach der ersten Dreiviertelstunde das Volant und übergab dieses dann an Norbert. Peter Sillaber schloss das „Fahrerradl“ ab, und in dieser Reihenfolge sollte es über die ganze Renndistanz gehen. Jeweils zirka eine Stunde und bei den Wechselstopps die notwendigen Arbeiten, um ohne Probleme die noch zu fahrenden Runden absolvieren zu können. – Tanken, Reifenwechsel, Reparaturen, die notwendig wurden (die über das ganze Rennen nicht sehr umfangreich ausfallen sollten...), Öl-, Wasser- und alle möglichen Sichtkontrollen, die absolvierten Kilometer ablesen, und schon ging's Fahrer für Fahrer zurück ins Kilometerkampfgeschehen.

Vor der hereinbrechenden Dunkelheit wurden die bis zu diesem Zeitpunkt zum Schutz abgedeckten Scheinwerfer freigemacht. Bei dem Großteil der Fahrzeuge war diese Arbeit allerdings schon obsolet. Ihnen waren eher mehr als weniger Teile bereits über den Tag verloren gegangen. Und wo somit keine

Scheinwerfer mehr waren, was sollte man da noch abdecken – weise, wer da in der Vorbereitung die Leuchten auf das Dach montiert hatte... Doch diese Probleme betrafen nicht unseren wackeren Franzosen. Der stemmte sich mit all seiner Kraft gegen die PS-Riesen auf der Strecke und spulte unbeirrt - welcher der vier Fahrer ihn auch gerade ritt - seine Runden um den Kurs. Mittlerweile fiel diese Beständigkeit auch im gesamten Fahrerlager auf. Viele kamen bei der RARA-Box vorbei, um ungläubig die schon routiniert problemlosen Fahrerwechsel zu beobachten. Wie oben beschrieben lief da alles ab. Der Renault wurde beim Ankommen auf seine Plane gestellt; kurz begutachtet; Motorhaube auf Öl nachgefüllt; Reifen gecheckt. Und der nächste Fahrer konnte wieder mit einem lächelnden „Alles ok, der Kleine läuft problemlos. Gib Gas!“ wieder verabschiedet werden. Das alles geschah unter den Augen staunender Konkurrenten mit größter Gelassenheit und Souveränität... Lediglich einmal gab es kurz einen Bruch dieser Routine, als nämlich an der linken hinteren Stoßdämpferaufnahme eine Schraube verloren gegangen war. Da zog man los, um bei benachbarten Boxen einen passenden Ersatz zu schnorren. Hans Thomas kroch unter das Heck und behob rasch die kleine Misere. Sonst gab's keine weiteren Probleme.

Ja, der Renault zeigte sogar gegen Ende seine Eigenständigkeit indem er eigenmächtig mit seiner Ladekontroll- und Öldrucklampe zu blinken begann und im Leerlauf abstarb. Doch selbst das war ein beherrschbares Problem, welches sich dadurch handhaben ließ, dass man die Drehzahl hoch hielt und einfach nicht mehr vom Gas ging. Als Norbert, nachdem er für die letzten 15 Minuten das Steuer übernahm, noch in der Boxengasse wieder umkehren wollte, um das Leuchten genau dieser Warnleuchten zu melden, schallte ihm von Peter und Dani nur ein „Sch... drauf, fahr!!!“ entgegen. Und so ging's flott dem Ziel entgegen. Der 17. Platz im Endergebnis, welcher am Ende gefeiert werden konnte, zeugte dann auch von der weitestgehend problemlosen Fahrt, der Hilfe von einem die französischen Automobile liebenden Hans Thomas, dem gut harmonierenden Team und einem kleinen Franzosen, der niemals aufzugeben scheint...