

**Bericht von Antonio Sainz über seinen ersten Rallye-Einsatz mit dem neu
neu aufgebauten 2002 ti (Rallye Tour of Spain)
Übersetzt von Herbert Reiter**

Die Tage vor der Rallye waren unglaublich anstrengend. Die meisten Probleme machten uns Störungen in der Elektrik und eine blockierte Gasannahme (ein Teil davon verursacht durch ein hängendes Gaspedal und der andere durch Probleme mit den Drosselklappen).

Endlich in der Nacht vor der Rallye waren wir in der Lage erstmals zusammenhängend 200 km zu fahren. Mit meinem Bruder fuhr ich zu einer Straße die für Rallyes gerne benutzt wird, aber das Gaspedal blieb erneut einige Male in Vollgasstellung hängen und so entschied Carlos daß es besser ist aufzuhören.

Nach Carlos Meinung ist der Wagen vorne zu hart und hinten zu weich. Auch war das Gaspedal nur mehr auf ganz kurzem Weg zu betätigen. Am nächsten Morgen brachte ich den Wagen in die Werkstatt und während wir die Papierabnahme erledigten, versuchten die Mechaniker das Problem mit Gasannahme und Gaspedal zu lösen. Um 13.30 h konnte ich den Wagen endlich in den Parc ferme (Startpark) bringen und auf dem Weg dorthin hängt sich das Gaspedal aus. Dennoch passierte ich die Technische Abnahme und fragte um eine spezielle Erlaubnis das Problem in einer nahegelegenen Werkstatt lösen zu dürfen. Um 22.00 h waren wir fertig und gingen mit der Hoffnung ins Bett, daß am nächsten Morgen alles funktionieren wird.

Tag 1 / Die erste WP fand auf einem Rundkurs (Jarama Circuit, Madrid) statt, bestehend aus einem 10-minütigen Qualifying und anschließend einem 35-minütigen Rennen - Startplatz basierend auf dem Trainingsergebnis. Ich startete inmitten des Pulks und kämpfte die ganze Zeit mit einigen Porsches (den langsameren) und mit Jaguar E-Types. Die überholten mich auf den Geraden und in den Kurven zog ich wieder vorbei. Ab der 4. Runde von 8 ging plötzlich die Temperatur des Motors hoch und er verlor Leistung. Deshalb verlangsamte ich sofort um die Temperatur wieder zu senken und verlor dabei rund 2 Minuten. Glücklicherweise blieb dieses Problem für den Rest des Tages aus. Mein Mechaniker meinte, es war ein Problem vom Windschattenfahren oder vom reinfahren in den Begrenzer.

In der zweiten WP lief der Motor sehr schlecht und wir vermuteten das schlimmste wegen des Hitzeproblems. Nach dem Ziel prüften wir den Kühler und das Wasser, aber alles war OK. Danach hatten wir plötzlich nur mehr einen Gaspedalweg von ca. 70 %.

In der dritten WP lief der Wagen etwas besser und wir trafen auf eine Lancia Fulvia 1600 eines griechischen Teilnehmers, der uns nicht sah und uns auf dem letzten Kilometer behinderte.

Auf dem Weg vom WP-Ende zum Etappenziel des Tages blieb der 2002 ti urplötzlich stehen. Nachdem wir alles gecheckt hatten kamen wir zu der Erkenntnis, daß wir kein Benzin mehr hatten. Unser Service schaffte es uns Benzin zu bringen, aber wir erreichten die Zeitkontrolle 25 Minuten zu spät. Also gingen wir unter die Dusche - nicht sehr glücklich, aber immerhin wir fahren noch. Während des Abendessens erfuhren wir, daß die Zeitkontrolle annulliert wurde und damit lagen wir auf dem 7. Platz/Periode und 14. Platz Gesamt. Nun waren wir wieder glücklich.

Tag 2 / Der Tag war sehr kurz, mit blöden Bergauf-WP's auf breiten und guten Straßen. Wir bewegten uns immer so um den 30. Platz. Am Abend erreichten wir Salamanca wo wir einen Routineservice hatten. Einer der Mechaniker, der unter das Auto schaute, bemerkte daß die Hardyscheibe schwer beschädigt war. Er sagte mir, daß dies wirklich ein Problem sei und wir die Scheibe auswechseln müssen bevor der Wagen richtig beschädigt wird. Also riefen wir in Madrid bei BMW Spanien an, wo wir einen guten Freund haben, leider ohne Erfolg. Um 18.30 h fragten wir bei der Telefonauskunft nach einem BMW-Händler in Salamanca. Um es kurz zu machen - wir fanden die kleine Werkstatt, ungefähr 500 Meter von unserem Servicepunkt entfernt !

Der Besitzer kaufte die Werkstatt mit vielen alten BMW-Teilen und er war sich sicher, eine Hardyscheibe für den 02 schon in seinem Lager gesehen zu haben (einer der glücklichsten Momente in meinem Leben). Wir fragten die Rallyeorganisation um die Erlaubnis und in einer guten Stunde war das Teil gewechselt und wir "lebten" wieder. Während des Abendessens erfuhren wir, daß wir nunmehr auf dem 6. Platz/Periode und dem 12. Gesamtrang lagen.

Tag 3 / Unser Service kämpfte den ganzen Tag mit Problem der Gasannahme und wir kamen zweimal gerade noch in unserer Minute an der ZK (Zeitkontrolle) an. Letztlich in den WP's bewegten wir uns um den 20. Platz, aber auf den nun erheblich schlechteren Straßen mußte ich den Stabi vorne aushängen weil der 02er unfahrbar war und ich ihn nicht weicher stellen konnte. Am Abend waren wir wie am Vortag an gleicher Position.

Tag 4 / Die gleichen Probleme mit der Gasannahme, nur 70 % oder hängenbleibend und wir benötigten auch eine Menge Öl (3 Liter am Tag). Glücklicherweise wurde eine WP annulliert und wir konnten das Gaspedal wieder reparieren. Nach der letzten WP des Tages leuchtete die Warnlampe der Lichtmaschine. Unser Service arbeitete mehr als 3 Stunden ohne Erfolg und wir konnten keine neue Lichtmaschine in Seville finden. Also nahmen wir eine zweite Batterie und hofften auf den nächsten Tag mit nur mehr einer WP wiederum auf einem Circuit (Rennstrecke) mit 8 zu fahrenden Runden und wir schafften es mit zwei Batterien bis zum Ziel.

Tag 5 / Als ich den Wagen am Morgen startete war die Warnlampe wieder an, aber nur schwach. Nach 20 km ging die Lampe ganz aus. Wir probierten noch einmal anzugreifen und den 10. Platz zu erkämpfen. Vor dem Circuit waren wir nur 12 Sekunden davon entfernt. Die Ascari-Rennstrecke in Ronda/Malaga ist eine private Rennstrecke, länger als 5 km und mit 26 Kurven - wunderbar. Nach 8 Runden Kampf lagen wir im Ziel auf dem 10. Platz Gesamt und auf dem 4. Platz/Periode. Ich war glücklich nach all den Problemen und dem Ärger und ich fühlte mich so jung, wie als ich mit zwanzig Jahren Rennen fuhr. Ich habe die Erfahrungen sehr genossen.