

Mit Vollgas in den Süden Aachen - Marbella '93

Seit fast 5 km versuchen wir das wie entfesselt fahrende B-Kadett-Rallye Coupe zu überholen. Doch keine Chance, die sehr schmale D-Straße windet sich so kurvenreich in das tiefeingeschnittene Tal der Semoire hinab, daß wir es nicht riskieren können, zu überholen. Schließlich findet auch die 6.Auflage des Langstreckenrennens Aachen-Marbella auf öffentlichen und nicht auf abgesperrten Straßen statt.

Die Kadetten fahren als gäbe es kein Morgen, ignorieren die blau qualmenden Bremsen und müssen sich dann doch geschlagen geben, als es wieder bergauf geht. Der 1100SR-Motor ist der Gewalt des 2,0l Blockes in meinem C-Coupe nicht gewachsen. Zügig powern wir voran in der Hoffnung auch die anderen vor uns ge-

starteten Autos einzuholen. Doch zu früh gefreut. Die kompromißlos fahrende Porsche-Besatzung mit ihrem gestrippten 356A läuft von hinten auf und ist kurze Zeit später vorbei. Oberhalb von 100km/h beschleunigt der kleine Renner einfach besser als mein Coupe.

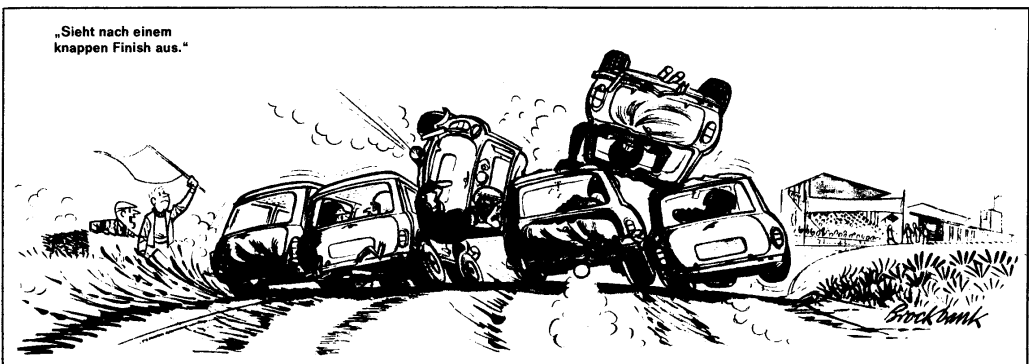
Nordfrankreich, Rauhasphalt, der C-Rekord liegt mit den neuen Stoßdämpfern und den erstklassigen Uniroyal Rallye 380 Reifen wie ein Brett auf der Straße und so kämpfen wir uns an den Volvo 142 S heran. Dieser ist mit Winterreifen bestückt, in der Hoffnung auf das in den vorherigen Jahren immer auftretende Regen- und Schneewetter. Doch abgesehen von Glätte in den Ardennen, waren diesmal die Straßen durchgehend trocken; selbst in

Andorra auf dem 2408m hohen Passo de la Case. Der Volvo wird ein hartes Stück Arbeit. Auf einer langen Geraden zeigt sich dann aber, daß ein 2,0l Opel-Motor mehr Dampf hat als ein 2,0l Volvo-Triebwerk. Leider liegen wir nicht lange vorne. Uns unterläuft ein Orientierungsfehler und der Volvo ist wieder durch, doch nicht für lange.

Letztlich müssen wir den Volvo aber ziehen lassen, ebenso den zwischenzeitlich aufgelaufenen zweiten Porsche 356. Die Öltemperatur steigt bei Vollgas auf über 130°C. Es ist zum Haare rausreißen. Da hat man nun anstelle des müden 1900er endlich einen knackigen 2,0l unter der Haube und kann doch wieder nicht voll powern, da der Motor vom Öl her zu heiß wird. Ein Königreich für einen Ölkühler! 1994 werde ich einen montiert haben.

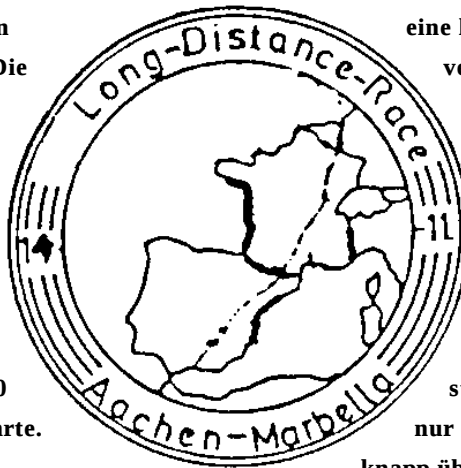
Dennoch zwei Stunden später holen wir den Volvo wieder ein. Er steht an einer Tankstelle ebenso wie wenig später der erste Porsche 356. Trotz eines Verbrauchs von 13l/100km müssen wir erst sehr viel später Tanken und kommen dank unserem 70l Tank mit 2 Tankstopps aus. Gegenüber den Vorjahren allein in Frankreich eine Einsparung von 10 Minuten.

Außerdem blieben wir dank des großen Tanks von dem Mißgeschick verschont, welches den Kadetten passierte, die nachts um 4.00 Uhr in den Pyrenäen ohne Sprit liegen blieben, da über 350km keine einzige Tankstelle mehr geöffnet hatte. Überhaupt keine Reichweitenprobleme hatte die BMW-Besatzung mit ihrem 1602 und dem 100l Tank, der aber leicht undicht war, so daß diese Crew "gesunde" Kopfschmerzen von den Benzin-Dämpfen bekam.



Aufgeben mußten in Frankreich leider schon zwei Teams. Der getunte Käfer hatte zuviel Leistung, so daß die Kuppelung aufgab und bei einem sehr engagiert gefahrenen Volvo Amazon aus Schleswig-Holstein brach die Bremstrommel.

Die übriggebliebenen Teams kämpften sich in Spanien nachts auf teilweise übelsten Straßen durch dichten Nebel. Die bis dahin auf Platz 3 liegende C-Rekord Mannschaft rutschte dabei auf den 4. Rang, da im Nebel bei Nacht ein Wegweiser übersehen wurde, was zu einer 20 minütigen Irrfahrt führte.



Doch auch die längste Nacht hat ein Ende. Strahlender Sonnenschein, so wie es sich für Spanien gehört, sollte fortan unser Wegbegleiter sein. Am frühen Vormittag gesellte sich dann das Alfa Bertone Coupe zu uns. Die Besatzung hatte beim Start in Aachen viel Zeit verloren, da noch schnell ein ausgerissenes Gewinde eines Nockenwellen-Lagerbockes mit Helicoil repariert

werden mußte. 50 km konnten wir den Alfa halten, dann folgte ein kleiner Fahrfehler in einer Bergaufserpentine und der Bertone schoß mit durchdrehendem kurveninneren Rad vorbei. Über 30 km versuchten wir noch Anschluß zu halten, doch keine Chance.

Eine halbe Stunde später dann eine langgezogene Linkskurve. Wir fuhren am Limit, der Wagen neigte sich und plötzlich ein nicht zu überhörendes Klockergeräusch. Öldruck auf Null abgesackt, Motor sofort ausgeschaltet. Die Ölstandskontrolle ergab nur noch ein Öllevel von knapp über Minimum. 2l Öl

nachgefüllt, das Klockern verschwand. Doch hatte der Motor einen Schaden davongetragen? Wir entschieden uns für vorsichtige Weiterfahrt. Allerdings steuerten wir nun das Ziel auf direktem Weg über große Nationalstraßen an. Die vorgegebene Rennstrecke führte aus polizeilichen und fahrspaßtechnischen Gründen über verwinkelte D-Straßen.

Das Ziel in Marbella erreichten wir so nach 37 Stunden. Der Sieger, ein Porsche 356A, benötigte nur 33h. Der andere 356er wurde knapp vor dem Alfa noch Zweiter, nachdem eine Schalthebelreparatur viel Zeit gekostet hatte. Der Volvo wurde disqualifiziert, da er wie der C-Rekord die vorgebene Strecke nicht ohne Abweichungen bis zum Ziel eingehalten hatte. Der BMW 1602 wurde Vierter. Die Fiat Spider Besatzung erreichte Marbella erst 2 Tage später, da unterwegs Wasserpumpenprobleme auftraten.

Auf dem Heimweg kam es dann leider zu einem Verständnisfehler. Die Volvo-Besatzung hatte scheinbar gedacht, daß das Rennen von Marbella nach Aachen geht und nicht umgekehrt. Jedenfalls war eine Linkskurve in den Pyrenäen 100 km vor Biarritz schärfer als erwartet und so wurde die komplette rechte Wagenseite an einer Steinmauer irreparabel verformt. Zum Glück war die Heimfahrt nach einigen derben Hammerschlägen trotz verzo-

genem Auto und krummer Vorderachse möglich.

Aber auch der Siegerwagen erreichte die heimatliche Garage nicht unbeschädigt. Ein fressendes Radlager mit der Folge eines abgerissenen Achsschenkels sorgten dafür, daß die letzten 40km bis zur Garage auf einem Trailer zurückgelegt wurden.

Dem zweiten 356 ereilte auf

der Heimfahrt ebenso wie

uns ein anderes Un-

gemach. Die Flics

forderten ihr Tribut

in Höhe von 300DM wegen Überholen im Überholverbot.

Bleibt dennoch als Re-

sümee festzuhalten: Die

LDR-Veranstaltung

Aachen-Marbella hat auch bei

der 6.Auflage nichts von ihrer Faszination verloren. Doch stößt sie von der Starterfeldgröße mittlerweile an ihre Grenzen. Aus diesem Grund werden 1994 nur noch Coupes eine Startberechtigung erhalten und das Startgeld auf 200 DM erhöht. Für unser C-Coupe Team kein Grund zu Hause zu bleiben, "Aachen - Marbella '94" - wir sind dabei!

