Rennbericht Rallye Breslau 2021, Team 317

Dienstag, 29.06.2021

Heute ist gemäß Ablaufplan der herausforderndste Tag der Rallye. Tagsüber zwei Etappen mit in Summe ca. 180 Geländekilometern, im Dunkeln noch eine Nachtetappe. Alles auf dem Truppenübungsplatz mit entsprechend vielen Geländehindernissen und sicherlich auch dem ein oder anderen Sumpf.

Abbildung 1: Abfahrt aus dem Camp, Tag 2.

Start für uns mitten im Feld. Zügig geht es los, auf den Pisten wird wieder gegenseitig gejagt, wir sind wieder im dichten Feld unterwegs. Der Staub erschwert die Navigation, aber wir düsen durch ohne Patzer. Bis... naja, bis wir recht schnell feststellen, dass der reparierte Lüfter nur bedingt einsatzfähig ist.

Hias: "Mir wern scho wida z'warm. Zefix. Lüftergraffl, verreckts."

Ein kurzer Stop. Der instandgesetzte E-Lüfter, der gestern abend noch einigermaßen drückte, dreht noch, aber bringt irgendwie nur noch 30% Schub, schwadelnd und mehr zur Seite als nach hinten.

Gegebebenfalls wurde bei der Reparatur das Lüfterblatt vertauscht und jetzt passt das nicht mehr zum Motor? Doch ein Lagerschaden, dem mit etwas Schmierung nur kurzfristig abzuhelfen war? Keine Ahnung. Ärgerliches Rumgepfusche mit gebrauchten Ersatzteilen.

Weiter, und jetzt wird wieder mehr auf die Temperatur geschaut. 115°C sind das Signal zum Tempo drosseln. Wenigstens laufen noch beide. Wieder wird jede Pfütze genutzt.

Piste, Wasserdurchfahrt 1, rechts, gleich die zweite, beide harmlos, trotzdem hängt einer, anschließend bergauf - harmlos und gewalzt, mit etwas Schwung keine Herausforderung.

Dann wieder weiter auf den Pisten. Der Sand braucht Leistung, Leistung bringt die Motortemperatur nach oben, wir nehmen etwas Tempo raus. Kurz drauf, drei Autos unserer Klasse ziehen an uns vorbei, dichter Staub. Abbremsen auf nahe Schrittemtempo.

Martin: "Jetzt müsste es gleich, in 100m, links rauf gehen, ein Hang, der zu überwinden ist. Halt, hier."

Ein Schild taucht aus dem Staub auf "EX CP". Die anderen drei sind geradeaus weitergefahren. Hihi.

Steilauffahrt auf lockerem Waldboden, Sperren rein, Gas - aufgrund des Staubes und eines querliegenden kleinen Baumstamms erwische ich nicht die optimale Spur und wir hängen.

Martin: "Willst du es nochmal versuchen oder sollen wir gleich die Seilwinde verwenden?"

Hias: "Es geht glei rechts so gaach owe, und in dem Staab sich I nix wias retour geht. Hängma schnoi de Winch o"

Seil, Winde, Baum, oben. Keiner taucht hinter uns auf. CP Stempel geholt, weiter. Einer kommt entgegen, suchend.

Hias: "De san alle im Staab voi an dem CP vorbeigfoahn! Sauba navigiert, des hat si voi rentiert!"

Wieder auf die große Piste, alsbals ein Abzweig nach rechts, entlang einer Baumreihe. Die Richtung ist klar. Granatenbaum.

Die Anfahrt ist schon recht fecht und sumpfig, wir ackern mit beiden Sperren durch, bleiben auf einem kleinen trockenen Stück stehen, am Granatenbaum selbst steckt und werkelt einer.

Martin steigt aus und gibt Anweisungen per Funk: "Der will nach links raus... versuchs mit der mittleren Spur, evtl. klappts zu fahren."

Also gut. Fahrzeug in die Spur lenken, Sperren drin, mäßig zügig durch den Sumpf, vor der Böschung aufs Gas, ohne Gewalt oder Sprünge flott aus dem Loch. Sehr schön. Ohne Windeneinsatz geschafft und noch einen überholt.

Stempel geholt und weiter gehts. Nach dem Baum geht die Strecke nochmal richtig durchs Unterholz und auch etwas Sumpf, wir drücken einige Äste zur Seite um dann wieder auf der Piste zu landen.

Unübliche Geräusche.
Hias: "ham mir uns wieda an hoidbadn Woid untn einezogn?"

Martin: "Es klingt tatsächlich nach Schleifgeräuschen, die von einem Ast an der Kardanwelle oder ähnliches kommen könnten. Wir sollten anhalten und nachsehen."

Auskuppeln, Bremsen, Motor läuft unrund und stirbt ab. Oh. Ungut.

Stop, Haube auf, Blick rein, Blick unters Auto, keine Fremdkörper zu sehen, nichts hat sich um die Kardanwellen gewickelt oder ähnliches.

Nochmal anlassen. Motor läuft. Unrund. Stirbt im Standgas sofort ab, mit etwas Gas läuft er irgendwie, bei höherer Drehzahl sogar halbwegs rund. Kaum fällt die Drehzahl, rumpelt es wieder, Motor stirbt wieder ab.

Hias: "Irgendwos is hi, aber wos?"

Martin: "Nach meiner Einschätzung kann es nur am Motor selbst ein mechanischer Schaden sein. Dafür sprechen auch die Geräusche."

Hias: "Öldruck hod ned gfäid, hoas warn mir scho owa aa ned üba 120°C... zefix, grod is so sche glaffa"

Martin: "Sieh! Dort, im Zahnriemendeckel aus Kunststoff! Mir scheint, dass die Spannrolle sich durch diesen gerieben hat. Das bedeutet, dass die Steuerzeiten wohl nicht mehr stimmen und würde all unsere Symptome erklären."

Hias: "Merde! Damit is de Rallye für heia glauffn."

Das ist nicht schön. Weiterfahren würde wahrscheinlich in kurzer Zeit einen heftigen Motorschaden zur Folge haben. Es sind noch gut 30 Kilometer. Das ist nicht realistisch.
Etappenabbruch und hoffen, dass wir den Motor durch Zahnriementausch wieder hinbekommen ist die beste Option.

Also wird die Rennleitung angerufen und um Bergung gebeten. Kann wohl dauern. Es wäre viel los. Na gut. Wenn wir halbwegs zeitig ins Camp kommen, haben wir eine Chance, bis zur Nachtetappe den Motor wieder ans Laufen zu bekommen. Falls er läuft.

Fünf Minuten später kommt der 4x4 Bergekat des Weges, ein CC-Auto ist aufgeladen. Auf gut Glück halte ich den Daumen raus. Nehmt uns mit!
Man hält an. 50m weiter ist noch ein Litauer aus der CC gestrandet. Verhandlungen. Bis ins Camp kann man uns nicht bringen, dafür ist zu viel los. Nur an die Straße, da müsse uns der Service holen. Okay.

Wie weit es ins Camp ist? 14km, sagt man uns.

Anruf bei Gerhard. Patrol startklar machen. 14km, da müssen wir nicht mit dem Hänger anfangen, sondern schleppen, geht schneller...

Der Kat zieht uns an einen Plattenweg, lädt den CC-Landcruiser ab und holt den Litauer.
Standort geschickt und Mäx und Gerhard starten los.

Im Endeffekt waren es eher 40km, die wir ins Camp zurückgeschleppt werden. Die Überlegung, die Litauer, deren Service nicht erreichbar ist, aus Freundlichkeit auch noch schnell ins Camp zu holen fällt aufgrund dieser Distanz doch hinten runter...

Abbildung 2: Abholung durch Gerhard und Mäx.

14 Uhr. Camp. Auto in den Pavillion geschoben. Front runter, Hydrauliktank entleeren, raus damit, Pumpe raus, Lichtmaschine, Riemen. Der zugeklebte Zahnriemenkasten wehrt sich. Eine Menge Dichtmasse rausbekommen, ohne die Deckel zu zerbrechen. Klappt nur bedingt.

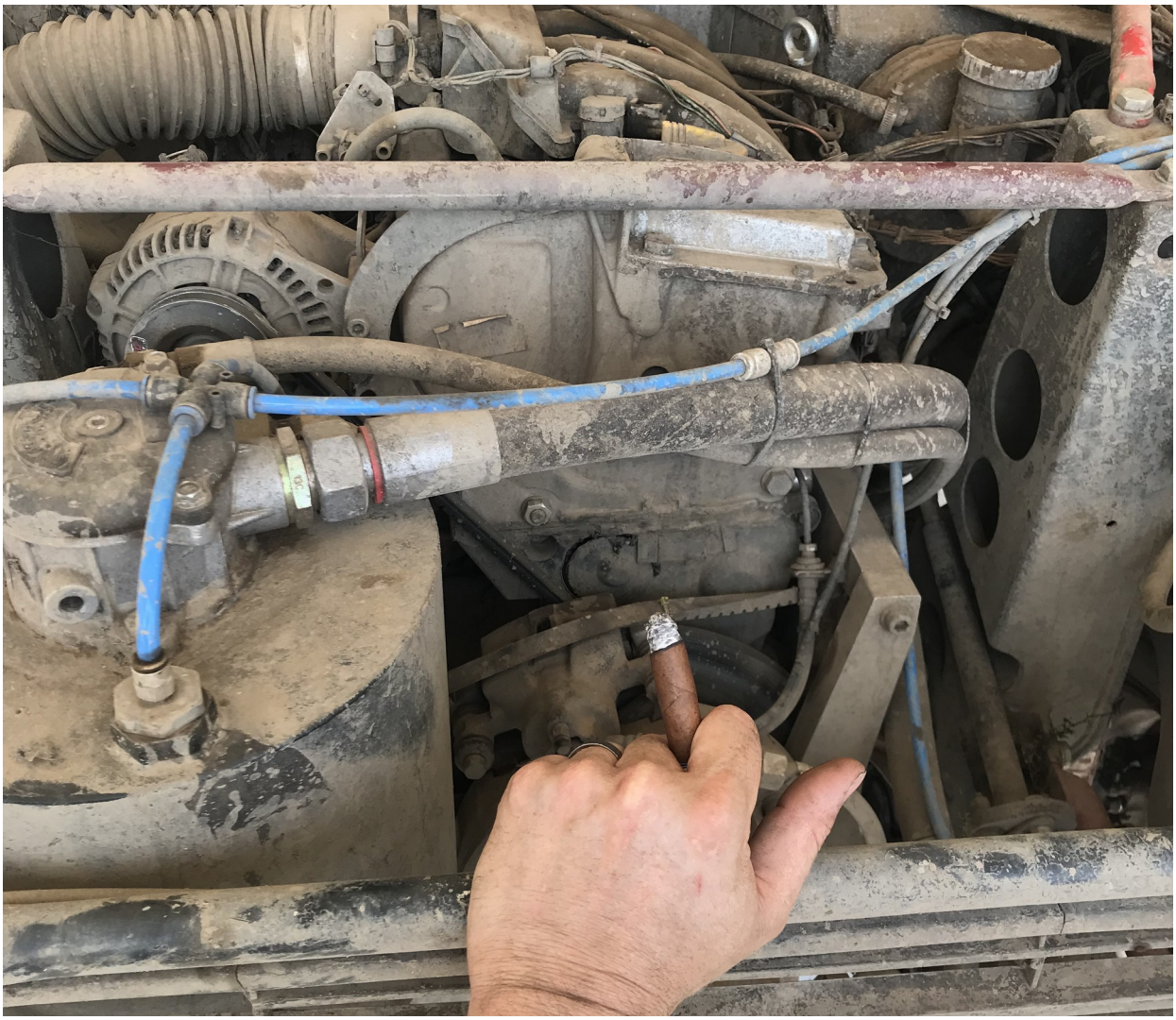

Abbildung 3: Die halbkreisförmige Nut am Zahnriemenkasten ist normalerweise nicht zu sehen. Dahinter liegt die Spannrolle, welche sich durch den Deckel gerieben hat.

Riemenkasten offen. Stahlkugeln liegen lose drin rum. Das Lager der Spannrolle hat sich aufgelöst, die Kugeln ausgespuckt, läuft Stahl auf Stahl, der Kunststoff ist geschmolzen, der Riemen selbst noch intakt.

Steuerzeiten? Irgendwo. Die Riemenscheiben der Nockenwellen haben sich auf den Wellen verdreht (sind nur reibschlüssig fest).

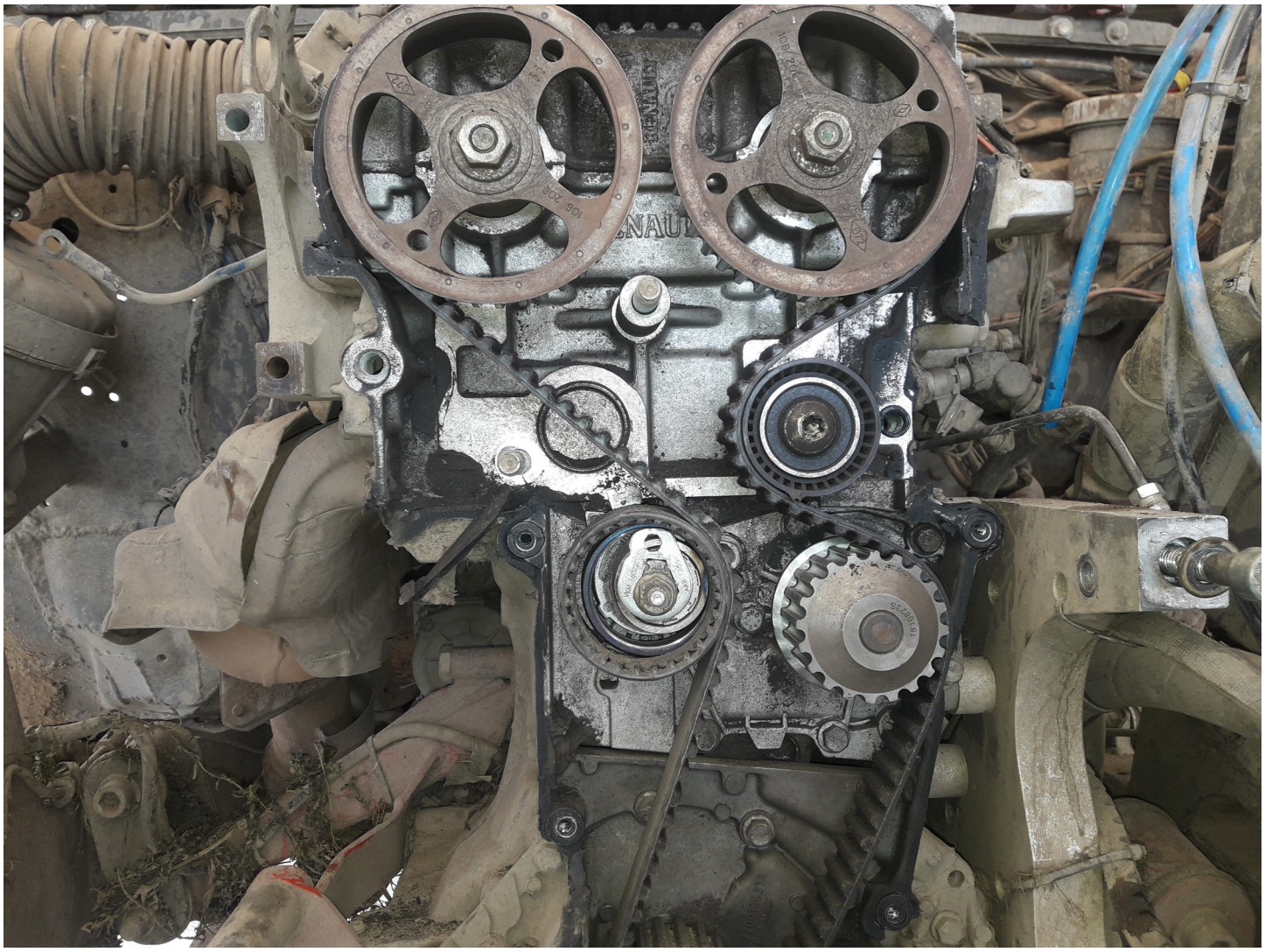

Abbildung 4: Die Spannrolle (links unten im Bild) ist nicht mehr vollständig, Kugeln und Lagerkäfig liegen einzeln verteilt im Zahnriemenkasten.

Neuer Zahnriemensatz und Spezialwerkzeuge sind dabei.
Die Nockenwellenriemenscheiben wieder korrekt auszurichten ist eine mittelmäßige Fummlerei, da das Spezialwerkzeug nicht so ganz passt.

17 Uhr. Zahnriemen ist drauf, Steuerzeiten stimmen wieder. Anlassversuch. Ewiges Orgeln. Zwei, drei Huster. Mit Gaspumpen springt er an. Läuft sehr unrund. Stirbt schnell wieder ab.

Abbildung 5: Neuer Zahnriemen und Spannrolle sind verbaut. Der Motor läuft damit irgendwie, dauerhaft oder fahrbar ist dieser Zustand jedoch nicht.

Martin: "Ich glaube, der ist Schrott."

Andre: "Kopf runna"

So muss es wohl sein. Komplett alles auf. Auspuff, Ansaugkrümmer, Kühlwasserleitungen, Ventildeckel, Rollenschlepphebel, Hydrostößel muss alles demontiert werden. Dabei mit Bedacht vorgehen und alles geordnet ablegen. Die demontierten Teile werden gleich von Ingo, Mäx oder Gerhard abgenommen und gereinigt, Hand in Hand.

Abbildung 6: Max‘ sorgenvoller Blick ob der Komplexität des Unterfanges ist sicher gerechtfertigt.

Zylinderkopf abgehoben. Kolben haben alle ordentliche Einschläge. Oha. Kopf gedreht. Alle Ventile krumm. Merde.

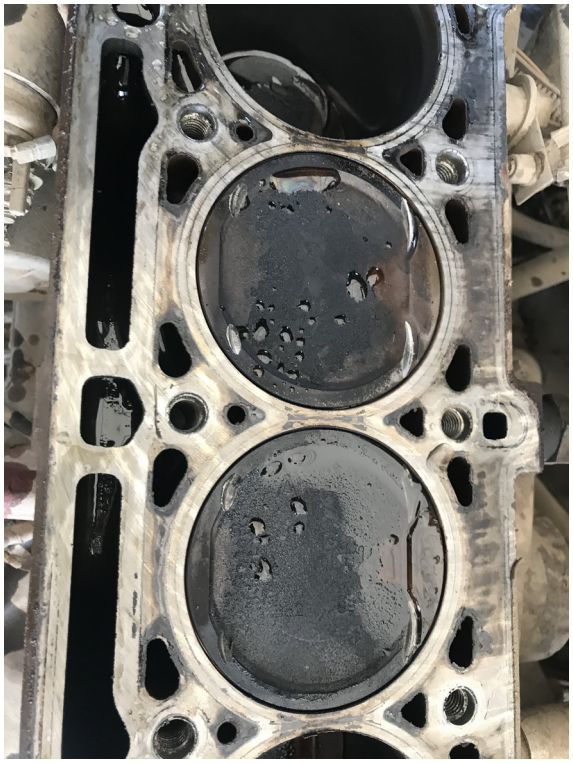

Abbildung 7: Links: Die Ventile sollten in diesem Zustand alle geschlossen sein.
Rechts:Auf allen vier Kolben sind je vier Ventilberührungen erkennbar. Es ist daher davon auszugehen, dass auch alle Ventile verbogen sind.

Ventildemontagewerkzeug ist leider nicht dabei. Reserveventile auch nicht.

Gerhard: "Dann klopfen wir die eben wieder gerade."

Ob das klappt? Versuchen kann mans, die Flinte ins Korn werfen wäre schade - gerade mal der zweite Rallyetag.
Mäx und ich ziehen durchs Camp und fragen bei anderen Serviceteams nach, ob jemand ein Ventildemontagewerkzeug dabei hat. Leider ergebnislos, und so flext Martin eine Nuss auf.
Kopf auf den Tisch, Andre drückt den Ventilfederteller runter, Mäx operiert die Keile mit Magnet und Chirurgenklemme heraus, ja keinen runterwerfen.
32 Keile sind draußen, Ventile ziehen.
Sehen echt nicht mehr gut aus, die Einlassventile schlimmer krumm als die Auslass.

Abbildung 8: Alle Ventile sind krumm und benötigen Ausrichtarbeiten.

Gerhard setzt die Feinmechanikerbrille auf und lässt sein Feingefühl mit dem Gummihammer wirken.
Beim ersten ist es spannend. Brichts oder lässt es sich wieder gerade biegen?
Es wird. Andre prüft den Sitz, gibt Gerhard Anweisung, hier arbeiten zwei wirklich Hand in Hand... nach und nach werden alle Ventile wieder annähernd gerade und sitzen wiedee halbwegs sauber. Ein Einlass hat einen bleibendem S-Schlag, aber den rauszudengeln macht wahrscheinlich mehr Schäden als es hilft.

Ob der wieder läuft...?

Alle anderen machen sich nützlich, Ingo tauscht mal wieder Elektrolüfter, Martin putzt den Motorblock, Mäx und ich putzen Ventildeckel und Zahnriemenkasten, der kaputte Zahnriemendeckel wird geklebt, Max schweißt den Auspuff vom Discovery.... der hat sich diesen heute kurz hinterm Krümmer abgerissen, Anja und Edi haben darauf die zweite Etappe abgebrochen und ist mangels Lambdaregelung nur im Notlauf ins Camp gezockelt.

Kräftig Betrieb im Camp.

Abbildung 9: Montagearbeiten am Motor im Camp.

Es dämmert. Gegen zehn Uhr sind wir soweit. Neue Kopfdichtung und Schrauben, Kopf montiert, Ventiltrieb, alles einölen bzw. mit Dichtmasse versehen, Zahnriemen drauf, gespannt, Ölwechsel und dann Startversuch, noch ohne Kühlwasser, Auspuff und Luftfilter.

Nicht lange orgeln und er springt an!
Halbwegs sauberer Leerlauf, dreht gut hoch, die Freude ist uns regelrecht ins Gesicht geschrieben. YEAH.

Abbildung 10: Sichtbare Freude, da der Motor wieder läuft.

Der halbe Kampf gewonnen.
Was futtern, dann schrauben wir den Rest wieder zusammen. Zahnriemenkasten wieder abdichten, Hydraulik, Lichtmaschine, Öltank, Luft und Auspuff, Kanister Sprit rein und kurz vor Mitternacht sind wir dank des eifrig zusammenarbeitenden Teams wieder startklar. Juhu.

Was für eine irre Bastelaktion. Derartig tief in die Eingeweide gegriffen haben wir während einer Rallye noch nie. Jetzt muss sich zeigen, ob die Aktion Früchte trägt. 40 Minuten und wir müssen an den Vorstart. Martin checkt noch das Roadbook durch, ich montiere die Zusatzscheinwerfer, alles klar. Abfahrt.

Abbildung 11: Abfahrt zur Nachtetappe. Motor läuft wieder.

Andre beschwichtigt uns: "Macht langsam. Nicht gleich den Motor wieder himmeln."

Das nehmen wir so mit, ab an den Start.
Vom Vorstart aus wieder 15km mit max 40km/h durch die Pampa zuckeln, Start irgendwo im Poligon.

Da wir die Tagetappe abbrechen mussten von ganz hinten.
Martin ist voll konzentriert. Los gehts. Mäßig schnell, Motor schonen. Dennoch - bald haben wir die Staubfahne vom vorherfahrenden Auto eingeholt. Die Sicht wird schlechter. Zwei Konkurrenten können wir überholen, einen Dritten holen wir ein, im Staub ist Konzentration gefragt, um keinen Abzweig zu verpassen.

Wir treffen auf einer größeren Kreuzung ein. Viele Autos hier, alle irren umher und suchen nach dem richtigen Abzweig. Martin ist sich schnell sicher und gibt den halblinken an. Schotterweg. Nächster Abzweig passt. Übernächster mäßig. Aber die Kompasskursrichtung stimmt. Wird schon gehen.

Weiter. 2 Kilometer, bis doch klar wird, dass das alles nicht so stimmt.
Zurück bis zur Kreuzung an der alle irrten.
Stop. Aussteigen, Roadbook in die Hand und Rundumblick. Ausreichend Mondlicht herrscht, um das zu überblicken.

Ein paar andere Autos passieren, in unterschiedliche Richtungen.
Laut Bildchen müssten an der Kreuzung 3 befestigte und 3 unbefestigte Wege zusammenlaufen.

Martin: "Hier ist weder geteert, gepflastert oder betoniert. Nichts geht als befestigt durch. Das passt doch nicht.

Aus welcher Richtung kamen wir eigentlich?"

Hias: "I sich aa koan Teer ned. Fix! Owa an drei vo de Wegal is a Schuidl mit 'No Tracks' - wann mir moi onemma daadn, dass dös de befestigtn Wege han, dann..."

Martin: "...müssten wir diese Richtung nehmen."

Wieder rein ins Auto, weiter. Mit der Richtung sind wir sicher. Der Ärger über die vertane Zeit ist vor allem bei Martin groß.

Wir nähern uns einer Wasserdurchfahrt. Es hat sich eine Schlange gebildet. Die Durchfahrt hatten wir schon am Montag. Sollte also jeder kennen - dennoch staut es sich. Nur ganz allmählich fährt einer nach dem anderen durch, viele brauchen trotzdem die Winde.

Zwei vor uns in der Wasserdurchfahrt, beide hängen. Links Bema auf Patrol, rechts Olaf auf Defender. Ungeduldig möchten wir die bei der Wegesuche verlorene Zeit wieder reinfahren. Olaf hat sich über die kritische Stufe gewincht, steht aber noch in der Durchfahrt, wickelt Seil auf oder ähnliches. Also rein, hinter Olaf die Stufe rauf, dann ist aber zu wenig Platz, weiche in die Mitte aus, tiefe Spur, starke Schräglage, halt. So nicht weiter, nicht ins tiefe Wasser umkippen. Winde raus und an den Baum, Team Olaf ist inzwischen raus, also wieder nach rechts winchen, raus aus dem Wasserloch, Beifahrer einladen, weiter.

Abbildung 12: Ausfahrt Wasserdurchfahrt, nachts.

Nicht gerade glorreich. Aber ab und zu auf Risiko gehen darf schon sein - es ist ein Rennen.

Weiter. Piste, zwei weitere Wasserdurchfahrten, schwierige Kreuzungen, keine gröberen Probleme. Dem Team Sturmhorst begegnen wir mehr als einmal, irgendwo fahren sie uns aber davon. Motor schonen, hat mir Andre eingebleut. Und nachts ist sauber navigieren sowieso zweimal wichtiger.

Kurz vor Schluss der Etappe sollte noch mal eine Wasserdurchfahrt sein. Für alle, auch CC.
Bernd von der Orga steht durchnässt da und winkt alle raus. Die Ausfahrt wäre zu zerwühlt, es staut sich, die Etappe wird hier abgebrochen. Nach links raus und bitte auf Straße ins Camp.

Schade.
Kurz vor vier sind wir wieder im Camp. Es wird bereits hell. War mit gut 70km auch eine relativ lange Nachtetappe - die kurze Dunkelheit Ende Juni will gut genutzt sein.
Ganz kurze Durchsicht, Duschen und ab ins Bett.