

Im Seat Ronda Crono bei der Rallye Costa Brava

Von Tim Westermann

Einmal im Jahr trifft sich die historische Rallye-Elite in Girona. Das kleine, katalanische Städtchen liegt 100 Kilometer nördlich von Barcelona und war dieses Jahr die Bühne der 64. Rallye Costa Brava. Zwölf Wertungsprüfungen mussten in eineinhalb Tagen absolviert werden. Fünf davon bei Nacht. Enge, serpentinenreiche Kurven, scharfe Kehren zwischen Felswänden und steilen Abgründen auf rauem, kiesbedeckten Asphalt – das ist der Stoff aus dem diese Motorsportveranstaltung geschneidert ist. Eine echte Herausforderung für Mensch und Material. Die historische Abteilung von Seat ist Stammgast auf dieser Rallye. Isidre Lopez und seine Mannschaft der „Coches Historicos“ brachten 2016 fünf rollende Raritäten an den Start.

Angeführt wurde das Quintett vom Seat Ibiza 1,5 GLX im Rallye Trimm. Dieser Bolide wurde pilotiert vom spanischen Meister Josep Maria Bardolet und seinem Beifahrer Eloi Alsina Dot. Der Seat 124 Especial war das Gefährt der katalanischen Rallye-Veteranen Salvador Canellas Gual und Daniel Ferrater Torras, während Rodrigo Fernandez Sainz und Pablo Cofan Colino im zweiten Seat Ibiza 1,5 GLX starteten. Maximo Sant Ramo und Beatriz Oltra pilotierten einen Seat 127 Rallye. Wir sind im Seat Ronda Crono 2.0 auf die Strecke gegangen.

Obwohl sie eine Veranstaltung für Oldtimer ist, verzeiht die Rallye Costa Brava keine Fehler. Die „Coches Historicos“ haben die Autos daher akribisch in ihrer Heimat, der Zona Franca in Barcelona, auf den harten Einsatz vorbereitet. So bekam der Ronda Crono ein sportlich abgestimmtes Fahrwerk und Semislicks für mehr Haftung auf der Straße. Ein Unterfahrschutz – der so genannte Skidplate – sollte den Motor und empfindliche Bauteile unter der Front des Crono schützen. An der Front wurden vier große Scheinwerfer montiert, die auf den Nachtprüfungen für die nötige Weitsicht sorgen. Rennschalen mit Vierpunktgurten und ein Getriebe mit kurzen Schaltwegen, sowie ein Feuerlöscher im Fußraum des Beifahrers rundeten das Rallye-Outfit des Ronda Crono ab.

Das Herzstück allerdings ist das „Blunik“. Da die „Coches Historicos“ in der Gleichmäßigkeitswertung antreten, ist dieses elektronische System unerlässlich, um die Chance auf eine gute Platzierung zu haben. Der kleine Computer berechnet aus zurückgelegter Strecke und vorher festgelegtem Schnitt stetig das richtige Tempo. Soll heißen: Die Piloten wissen stets, ob sie zu langsam oder zu schnell auf den Prüfungen unterwegs sind. Die Herausforderung für die Beifahrer ist es, das Blunik mit den Kilometerangaben im Roadbook und der Tatsächlich zurückgelegten Strecke zu synchronisieren. Wer das exakt umsetzt, fährt auf der Rallye ganz vorne.

Die Dunkelheit bricht über den Servicepark am Stadtrand von Girona herein. Eifrig arbeiten die Mechaniker von Seat an den fünf Autos, machen sie fit für die ersten zwei Nachtprüfungen. „Els Angels“ hat eine Länge von 15,16 Kilometern, „Les Serres“ führt über 8,09 Kilometer durch engste Bergpassagen. Nach weiteren 20 Minuten wird es ernst: Die Uhr an der ersten Prüfung zählt runter. Sieben, sechs, fünf... . Volle Beleuchtung an, Gang einlegen, Gaspedal treten. Der 2,0-Liter-Motor des Crono brüllt. Vier, drei, zwei, eins, null... . Co-Pilot Alexander Voigt drückt den Startknopf am Blunik, die Kupplung springt und der Ronda katapultiert seine Besatzung in die erste Kurve. Nach 200 Metern ist der Schnitt erreicht. Jetzt die 50-km/h-Marke zu halten, ist die Mission. Nach vier Wertungsprüfungen (WP) und 195 Kilometern ist die erste Etappe geschafft. Auf die verdiente Nachtruhe nach dem 18-Stunden-Tag freut sich die gesamte Mannschaft.

Der Sonabend wartet mit 128,81 Prüfungskilometern und einer Gesamtlänge von 386,43 Kilometern. Die Königsetappe bildet dabei die WP „Sant Hillari Espinelles“ mit rund 25 Kilometern Länge. Sie muss gleich zweimal absolviert werden und hat es in sich. Von langen Geraden, gezogenen Kurven bis hin zu engen Kehren im Stakkato-Takt bietet sie alles, was das Rallyefahrer-Herz begehrt, inklusive einer satten Portion Schweiß ob der Kurbelei am Lenkrad. Dank der guten Vorbereitung des Seat-Teams ist diese Tortur für den Ronda Crono kein Problem – immerhin wurde dieser Klassiker, als direkter Vorgänger des später so erfolgreichen Seat Ibiza, nur 290-mal gebaut. Der Skidplate bewahrt den Motor und empfindliche Teile des Fahrwerks vor Schäden durch Felsbrocken und Asphaltkanten am Straßenrand. Die Semislicks sorgen für optimalen Grip. Die Schalensitze vermitteln das Gefühl im Fernsehsessel zu sitzen, obwohl die Streckenführung mit entsprechendem Tempo einer Fahrt in der Achterbahn gleicht.

Die Servicecrew tut ihr Übriges, um die Autos im Rennen zu halten. Bei Mia Bardolet zum Beispiel wird am Freitagabend innerhalb von 25 Minuten die Antriebswelle getauscht. In letzter Sekunde erreicht er die Zeitkontrolle, ohne Strafpunkte zu kassieren. Beim Ronda Crono wird in kürzester Zeit der Abgaskrümmen gewechselt – Carchief Daniel Piera hat

alles im Griff. Überhaupt ist der Teamspirit von Seat „Coches Historicos“ überall gegenwärtig. Am Ende verhilft er der Mannschaft um ihren Chef Isidre Lopez zum Klassensieg für Josep Maria Bardolet und seinem Beifahrer Eloi Alsina Dot und zum dritten Platz in der Klasse für den Ronda Crono 2.0, jenem Modell, das in der Historie als Vorgänger für die aktuellen Cupra-Modelle der Marke gilt. (ampnet/tw)

Bilder zum Artikel



Rallye Costa Brava 2016.



Rallye Costa Brava 2016.



Rallye Costa Brava 2016: Nachtetappe.



Rallye Costa Brava 2016: Seat Ronda Crono.



Rallye Costa Brava 2016: Blunik-System.



Rallye Costa Brava: Seat Ronda im Service.



Rallye Costa Brava 2016: Seat Ronda Crono im Service.



Rallye Costa Brava 2016: Neue Semislicks.



Rallye Costa Brava 2016: Serviceroutine bei Seat.



Rallye Costa Brava 2016: Seat Ibiza 1,5 GLX im Rallye-Trim.



Rallye Costa Brava 2016: Technische Abnahme.



Rallye Costa Brava 2016: Seat 127.



Rallye Costa Brava 2016: Seat 124.



Rallye Costa Brava 2016: Autobianchi Abarth.



Rallye Costa Brava 2016: BMW M3.
