

IQ-Jänner Rallye: Niki Glisic

Bei seinem erst zweiten Rallye-Start hat Niki Glisic Junior nun endgültig seine Bewährungsprobe im Wettbewerb bestanden.

Daß er sich dafür ausgerechnet die schwierigste Rallye ausgesucht hatte, die in Österreich und dessen näherer Umgebung zu finden ist, gibt der positiven Bilanz noch einen höheren Stellenwert, umso mehr deswegen, weil der BMW M3 ja alles andere als das ideale Winterauto ist. Einmal zu viel am Gas, einmal nicht richtig eingelenkt, und die Pirouette ist unvermeidlich. Schlimmer noch ist es, wenn der Wagen in einer aufgeweichten oder verschneiten Wiese zum Liegen kommt. Da muß ein Fahrer wirklich all sein Können aufbieten, um das zu vermeiden bzw. - wenn es dazu kommt, möglichst geschickt zu manövrieren, um wieder auf die Strecke zurückzufinden, so schnell es geht.

Und dann war da ja noch die Tatsache, dass der gewohnte Wagen, der zuvor auch schon bei etlichen Safety-Car-Einsätzen seine Qualitäten bewiesen hatte, in fremder Hand bei einer Testfahrt vernichtet worden war, sodaß in einem Gewaltakt ein Ersatz-BMW aufgetrieben und umgebaut wurde, und allzu wählerisch durfte man angesichts des Zeitdrucks nicht sein. Mit 300 PS lässt sich zwar viel anfangen, aber nicht bei einer Rallye, wo auf 290 SP-Kilometern vom welligen Asphalt über Rollsplit und Glatteis bis hin zu Schneematsch alles vorkommt, was man als Autofahrer eher nicht so gern hat. Vor allem dann, wenn es plötzlich und unerwartet kommt. Der Motor zeigte seine beste Leistung erst bei hohen Drehzahlen, was vor allem beim Anfahren auf starken Steigungen zu erheblichen Schwierigkeiten führte.

Doch von all dem ließ sich Niki Glisic nicht verunsichern. Vielmehr fuhr er die Rallye in einem Stil, der selbst seine schwerwiegende Behinderung vergessen ließ. Um die Plazierung konnte es bei dieser Rallye nicht gehen, dafür war das Handicap hinsichtlich Traktion und Handling einfach zu groß. Es war schon eine gewaltige Leistung, bei dieser schwierigen Rallye, wo trockene Fahrbahn und Glätte sich abwechselten und wo auch viel bei Dunkelheit gefahren wurde, überhaupt durchzukommen. Unzählige von der Strecke abgekommene Wagen, von denen die SP's gesäumt waren, zeugten vom hohen Schwierigkeitsgrad dieser Rallye. Ein enorm anspruchsvoller Job, das heil zu überstehen und dabei auf Zeit zu fahren, auch Beifahrer Alfred Glaser leistete hier wertvolle Dienste.

Unbestritten ist in jedem Fall die optische Attraktion, die von Niki Glisic dargeboten worden war. Mit Schräglagen, wie sie Sepp Haider nicht schöner produzieren könnte, war er abseits von WRC & Co einer der meistbestaunten Fahrer bei dieser an hochkarätigen Teilnehmern nicht armen IQ-Jännerallye des Jahrgangs 2005. Daß dabei der BMW das eine oder andere Mal an die Schneewände angelehnt worden war, unterstreicht lediglich den enormen Einsatz. Den fast programmgemäß Aufenthalt in einem Schneefeld gab es ebenfalls, aber im Gegensatz zu vielen anderen schaffte es Niki, die Rallye gleich darauf wieder fortzusetzen. Auch ein Reifenschaden auf der SP "Lasberg - St. Oswald" kostete etwas Zeit. Dafür war Niki dort, wo alles gut lief, umso schneller, wie etwa die dritt schnellste Gruppe H-Zeit auf SP 17 "Gutau-Pregarten" bewiesen hatte. Dies war die einzige SP, wo Niki statt Spikereifen Regenreifen verwendet hatte, die Straßenlage war dadurch um einiges stabiler.

Zu dem unheimlich starken Erlebnis von Show und Drift kam in der Endphase noch ein abgerissener Auspuffkrümmer, was dem ohnedies auffälligen BMW M3 eine noch viel grimmigere Akustik verliehen hatte. Der Motor gab deswegen Klänge von sich, die denen eines amerikanischen Bigblock-Achtzylinders, den Carroll Shelby höchstpersönlich präpariert hatte, nicht unähnlich waren. Die Stimmung beim Publikum wurde dadurch zusätzlich angeheizt, wie auch die Motortemperatur, was eine extrem verhaltene Fahrweise auf der langen Abschluß-SP "Aisttal II" erzwungen hatte. Sonst wäre der BMW womöglich abgebrannt.

Neben der enormen Sympathie seitens des Publikums, die das Team Glisic/Glaser sicherlich zu Recht bekommen hatte, war auch die positive Resonanz seitens zahlreicher Sportskameraden beeindruckend. Als besonders netter Gesprächspartner während der Regroupings zeigte sich Ex-Profi Herbert Grünsteidl, der nebenbei mit einigen wertvollen Informationen über optimale Fahrtechnik geholfen hatte. Vor allem bedankt sich die Besatzung von Petschl-Motorsport bei Markus Benes, der seinen Aufschrieb zur Verfügung gestellt hatte, sowie bei den Mechanikern um Karl Trisko, die in Rekordzeit den neu erworbenen Wagen rallyefertig gemacht hatten.

Man darf sich schon jetzt auf die nächste Rallye des schnellen Studenten freuen, wo er dann, unter besseren Bedingungen, sicher auch im Ergebnis noch weiter vorne zu finden sein wird.