

# Rallye-Express-Service

Die ‚Teroson-/Loctite-Service-Station‘ im Fahrerlager der diesjährigen Rallye ‚Lisboa–Dakar‘ war Anlaufpunkt für Teilnehmer und Mechaniker

Zu häufigen Schäden bei der Wüstenrallye gehören gebrochene Frontverkleidungen an Motorrädern und Beschädigungen an Karosserieteilen aus Kunststoff der Rallye-Lkw und -Pkw. Das ‚Teroson-/Loctite-Service-Team‘ leistete Schwerstarbeit, um defekte Teile zu reparieren – KRAFTHAND war in Marokko dabei.



**Schnelle Hilfe nach dem Crash:** Die gebrochene Frontmaske der KTM 660 Rallye von Frederic Lapan (FRA, Nr. 076) konnte mit Hilfe eines Zweikomponentenklebers und einem Verstärkungsvlies dauerhaft repariert werden. Die defekte Verkleidung von Janis Vinters (LET, Nr. 023) wartete bereits. Beide Piloten erreichten später als 26. beziehungsweise als 6. das Ziel in Dakar. Bilder: Blenk

Nach 649 gefahrenen Kilometern, zahlreichen Navigationspunkten und extrem hartem Gelände trafen am 8.1.2007 gegen 15.00 Uhr Ortszeit die ersten Rallyeteilnehmer im Biwak in Er Rachidia ein. Es war das Ende der ersten schweren Afrika-Etappe der diesjährigen Rallye ‚Lisboa–Dakar‘ – und sämtliches Material wurde von Anfang an sehr stark beansprucht.

Bereits einige Stunden zuvor bereitete sich das Service-Team von Henkel auf die Ankunft des Rallye-Trosses vor – im Gepäck: viel Rallye-Erfahrung und zahlreiche Aluminium-Boxen mit Reparatur-Equipment. Bereits zum dritten Mal war ‚Henkel‘ mit den Marken ‚Teroson‘ und ‚Loctite‘ ‚Official Supplier‘ des Wüsten-Events.

Um das Know-how in den Bereichen Klebetechnik und Oberflächenbehandlung aktiv und unter Rallye-Bedingungen zu demonstrieren, war ein Team von Service-Technikern vor Ort. Die Rechnung ging auf: Zahlreiche Piloten – ob mit Motorrad oder Pkw/Lkw unterwegs – nahmen den kostenlosen ‚Express-Service‘ in Anspruch und holten sich wertvolle Tipps, was beispielsweise die Klebbarkeit von Kunststoffteilen oder die Notfallreparatur von eingelaufenen Lagern betraf – beziehungsweise ließen ihren Schaden auch gleich reparieren. Auf diese Art und Weise konnte die Service-Crew rund um die Spezialisten Bernd Homberg und Dirk van den Heuvel einige Teilnehmer bereits nach der dritten Etappe in Marokko vor dem entgeltigen Aus bewahren.

## ‚Smart-Repair‘

Zur häufigen Anwendung auch bei Pkws kam unter anderem ein Zweikomponentenkleber auf Polyurethanbasis, der kleinere Reparaturen an Stoßfängern und Karosserieteilen aus Kunststoffen, beispielsweise aus Polypropylen (PP), Olefin-Copolymeren (EPDM) oder Polyurethanen (PUR), ermöglicht. Auch komplett

gebrochene Kunststoffteile wie Ösen oder die Halterung zum Beispiel des Scheinwerferschutzes ließen sich damit wieder zusammenfügen. Die Verarbeitung ist denkbar einfach: Die betroffenen Teile werden von Staub und Schmutz befreit, gegebenenfalls angeschliffen und mit einem sprühbaren Kunststoff-Primer (Haftgrundierung) vorbehandelt. Nachfolgend trägt man großzügig den Klebstoff auf, bringt ein Verstärkungsfließ aus Kunstfaser auf und schließt die Reparatur mit dem Glattstreichen einer weiteren Klebstoffschicht ab. Nach 15 Minuten Aushärtezeit ist die Oberfläche schleifbar und die Maschine nach der Komplettierung wieder ‚ready to race‘.



*Wenn nichts mehr hält: Aufgrund starker Vibrationen und der Dauerbelastung im Rennbetrieb werden viele Schraubverbindungen vorab mit Schraubensicherungen versehen (Bild rechts). Bilder: Blenk, A.S.O, Henkel*



Ebenso wichtig – um größere Schäden am Material oder gefährliche Unfälle zu vermeiden – ist das Sichern von performance- beziehungsweise sicherheitsrelevanten Schraubverbindungen. Starke Vi-

brationen und der Dauereinsatz der Fahrzeuge in schroffem Gelände führen fast zwangsläufig dazu, dass sich Schraubverbindungen an Motorkomponenten, Bremsystemen oder Karosserie-/Rahmenteil-

lösen. Um dies zu verhindern, setzte das ‚Teroson-/Loctite-Service-Team‘ Schraubensicherer (Threadlocker) in ‚Stick‘- und ‚Gel‘ -Form mit verschiedenen Fixiereigenschaften ein.



*Materialschlacht ‚Wüstenrallye‘: Die Verfügbarkeit von Ersatzteilen und Reparaturhilfen spielt bei der ‚Dakar‘ eine entscheidende Rolle. Der deutsche Motorrad-Pilot Norman Kronseder (Bild rechts) hatte Pech und musste wegen Motorproblemen am Start zur Etappe ‚5‘ aufgeben. Bilder: Blenk*

## Perfekter Job

Im Regelfall sind die großen Werkstattteams wie Mitsubishi, Volkswagen oder KTM mit allem erdenklichen Equipment ausgerüstet – aber es waren tatsächlich nicht nur die zahlreichen Privatfahrer, die vom Service der Teroson-/Loctite-Crew profitierten.

Auch Christian Scholze, Marketing-Manager Europe bei Henkel, zeigte sich mit dem Rallye-Engagement zufrieden: „Die Akzeptanz der Produkte der Teroson- und Loctite-Produktfamilie bei der Rallye ‚Lisboa-Dakar 2007‘ war überaus positiv. So konnten wir mit unserem Team vor Ort eine Vielzahl von Motorrad- und Autofahrern aktiv dabei unterstützen, ihre Fahrzeuge wieder rennfertig zu bekommen.“

Im Übrigen: Der nicht weniger wichtige Reifen-Montageservice, den ‚Euromaster‘ anbot, war nur wenige Schritte entfernt – dort wurden auf einem Lkw im Akkord die Pneus gewechselt. Die ‚Stollentiere‘ mussten die Fahrer allerdings selbst mitbringen.

Georg Blenk



*„Ready to race“: „Wir konnten viele Fahrzeuge wieder rennfertig bekommen“, erklärt Christian Scholze, Marketing-Manager Europe bei Henkel (auf dem rechten Bild links). Bilder: Blenk*

