

# Einmarsch der Oldies

Pannen gehören zum «Raid» wie das Cüpli nach der Zieleinfahrt. Dank zweier TCS-Patrouilleure erreichen die meisten Oldtimer das Ziel aber trotzdem. Der «Touring» hat sich drei Tage lang ans Heck ihres Caddys gehängt.

TEXT DOMINIC GRAF | FOTOS EMANUEL FREUDIGER



Nach 826 km und drei Tagen gleiten die Oldtimer über die Ziellinie →





Der 27. Raid führte durch das Burgund und die Champagne

**F**ür die nächsten drei Tage ist das Roadbook ihre Bibel. Nicht nur die Fahrer und Co-Piloten müssen die zunächst kryptisch wirkenden Wegbeschreibungen des «Oldschool-Navis» entziffern. Auch Roger Lanz und Samuel Stübi sollten sich genau an die Vorgaben des Roadbooks halten – wollen sie den Anschluss an den Rallye-Tross nicht verlieren. Die TCS-Patrouilleure

begleiten den diesjährigen «Raid» und bringen die nostalgischen Autos im Falle einer Panne wieder auf Vordermann. Das eingespielte Team führt nicht nur eine grosse Ladung Erfahrung im Kofferraum mit, sondern auch eine gute Portion Leidenschaft. «Wir sind beide Oldtimerfans und geniessen diesen speziellen Einsatz sehr», sagt Roger Lanz. Für ihn ist es bereits die 15. Teilnahme als Pannenhelfer, Samuel Stübi ist zum zweiten Mal dabei.



Roadbook Navigation nach alter Schule

Gemeinsam greifen sie auf 58 Jahre Berufserfahrung beim TCS zurück.

### Militärjargon

Seit 1991 findet die mittlerweile legendäre Oldtimer-Rallye «Raid Suisse-Paris» statt. Der Be-

griff Raid stammt aus dem französischen Militärjargon und bedeutet so viel wie Einmarsch, Überfall oder Vorstoss. Der «Raid» ist also so etwas wie der Einmarsch der Oldtimer in Frankreich. Hauptsächlich führt das Roadbook über Landstrassen, durch traumhafte Gegenden und verschlafene Dörfer. So auch dieses Jahr. Die 27. Ausgabe ist eine Reise durch das Burgund und die Champagne – von Basel nach Beaune über Troyes bis zur feierlichen Zieleinfahrt im Schloss Raray, gut 60 Kilometer vor Paris. In fünf Etappen werden 826 Kilometer zurückgelegt.

**Patrouilleure**  
Roger Lanz  
(links) und  
Samuel Stübi  
mit ihrem  
VW Caddy

Auch wenn die Landschaft noch so schön ist, den Teilnehmern bleibt oft nicht viel Zeit, den Ausblick zu geniessen. Die Fahrer konzentrieren sich auf die Strasse, die Co-Piloten aufs Roadbook oder die Stoppuhr. Schliesslich handelt es sich ja um eine Rallye und da zählt die Zeit. Diese wird beim «Raid» an der vorgegebenen Durchschnittsgeschwindigkeit – je nach Etappe zwischen 42 und 48 km/h – gemessen. Das heisst, wer zu langsam







**Schaden-Diagnose**  
bei einem Austin  
Healey, Jahrgang  
1963



**Triumphale  
Zieleinfahrt**  
Mittendrin die  
TCS-Patrouille

fährt, erhält Strafpunkte. Wer zu schnell ist, muss anhalten, bis die selber errechnete Ankunftszeit wieder stimmt. Neutralisation nennt sich das in der Rallyesprache. Erst dann wird die Etappe beendet und die Anzahl Strafpunkte so klein wie möglich gehalten. Gerne gönnt man sich während der Neutralisation ein Cüpli oder eine Zigarre am Strassenrand. Ebenfalls in die Gesamtwertung fallen unangekündigte Zeit- und Navigationsprüfungen, welche die Teilnehmer während einer Etappe absolvieren.

Gewonnen hat, wer am Schluss die wenigsten Maluspunkte auf dem Konto aufweist. Insgesamt nehmen am 27. «Raid» 174 Fahrer und Co-Piloten in den Kategorien Vétérans (Autos bis Baujahr 1939), Tourisme (bis Jahrgang 1987) und Open-Raid (ohne Wertung) teil. Das älteste Fahrzeug ist ein Ford T aus dem Jahr 1914.

**«Oldtimer sind einfacher zu reparieren»**  
Zurück zu unseren Patrouilleuren. Schon vor dem Start in der Messe Basel sind Roger

Lanz und Samuel Stübi gefordert. Sie schauen unter Motorhauben, wechseln Reifen oder fachsimpeln mit Teilnehmern. Dann beginnt die Rallye und die ersten Einsätze «on the road» lassen nicht lange auf sich warten. Von defekten Bremsleitungen, mysteriösen Klopfgeräuschen im Motor über gebrochene Schrauben bis zum Loch im Tank ist alles dabei. Die meisten der etwa ein Dutzend Pannen können gleich vor Ort behoben werden. «Oldtimer sind einfacher zu reparieren als moderne Autos. Hauptsächlich geht es um mechanische Probleme, weniger um elektronische», erklärt Stübi, der zuhause selber gerne an seinen Autos schraubt. Insgesamt besitzt er gleich mehrere Oldtimer, darunter zwei Dodge Armeetrucks aus den 50er-Jahren, einen VW Bus von 1983 und einen Traktor aus dem Jahr 1964. Roger Lanz muss lachen, wenn Stübi seine Autos aufzählt. «Ich liebe zwar alte Fahrzeuge auch, aber mit meinem Opel Kadett C GT von 1974 und Alpha Spider kann ich nicht mithalten», scherzt der Patrouilleur. ♦