

Daniele Gatani

Meine Rallye-Geschichte

Opel Manta B, Golf GTI, und, und, und....



Wenn ein junger Knabe mit sizilianischen Wurzeln von seiner überwiegend recht sonnigen Heimat in die vergleichsweise raue Schweizer Bergwelt versetzt wird und eine typisch sizilianische Karriere nicht infrage kommt, frönt er nahezu automatisch der zweiten Leidenschaft - und das sind Automobile.

Daniele startete folglich eine KFZ-Mechaniker Ausbildung, spielte Fußball, war der Gigolo vom Luzerner See und lernte, dass Küssnacht keine erotische Gelegenheit ist, sondern ein Nachbarort...

Kurzum er war der typische Bilderbuch-Italiener mit ein wenig Schweizer Einschlag.

November 1987 den Führerschein gemacht und schon ging die Planung los:

- Was fahre ich?
- Wo fahre ich?
- Mit was fahre ich?
- Was kostet das?

Hatte dabei natürlich einen guten Kumpel der gleichgesinnt war, **Fredy Suter!**

Die Entscheidung fiel auf Slalom, kostengünstig und mit einigermaßen kaufbaren Autos machbar. Ok, ich kaufte von meinem Arbeitskollegen einen roten Opel Manta 2.0 Berlina mit Vinyl Dach und das ganze Spiel hat angefangen.



(Symbolbild Manta, aber sehr ähnlich)

Opel Manta B, zweite Generation

Nicht mehr so schön wie der Manta A, aber auf dem Weg zum Kult-Auto.

Motor: 2.000 ccm 110 PS
Gewicht: 1.065 kg
Länge: 4.450 mm

Kein ideales Slalom-Gerät

Fredy natürlich sofort dabei Doppelstart bei Slaloms zu machen. Als wir das Fahrwerk optimieren wollten läuft ein Kollege von uns mit einem Golf GTI der Motorschaden hatte über den Weg und schon war der Deal gemacht, Manta Tausch gegen Golf mit Motorschaden. Für uns kein Problem einen Motor zu finden und zu ersetzen.



So sah dann der Golf nach dem ersten Rennen aus!

Ich habe den Golf in einer Rechtskurve auf die linke Seite gelegt! Auch das war kein Problem, Schnellreparatur und weitere Slaloms folgten.

Im Jahr 1989 war es mit Doppelstart vorbei und jeder hatte seinen eigenen Golf aufgebaut. Das Team bleibt und daraus entstand **SUGA-Motorsport (Suter/Gatani)**



VW Golf GTI 1

Motor: 1.600 ccm, 110 PS Gewicht: 840 Kg
Tuning Gr.1: bis 135 PS Gr.2 ca. 170 PS

Den alten hatte ich immer noch als Winterauto und mein Ziel Rallye fahren, in der Schweiz gab es dazumal Lizenzfreie Rallyes im ähnlichen Rahmen wie beim HRC. Logische Folge zwei Mal durfte der alte Golf und einmal ein Scirocco Rallyeluft schnuppern, natürlich mit Fredy als Beifahrer.





Slalom und Lizenzfreie Rallye war nicht genug, im Jahr 1992 habe ich mich entschieden "richtig" Rallye fahren.

Alles verkauft und einen Renault 5 GT Turbo Gr. N gekauft. Lizenzkurs in Hockenheim absolviert, und los gings mit Fredy als Co in der Schweizer Meisterschaft.

Von da an gab's für mich hauptsächlich Rallyefahren mit verschiedenen Autos:





Der R5 kam 1972 auf den Markt und war ein braver Kleinwagen, der als Alternative zum R4 geplant war. Grundmodell: 845 ccm – 36 PS.

Nach und nach entstanden sportlichere Modelle, die in einem Markenpokal eingesetzt wurden.

R5 GT Turbo (1985)

Motor: 1,4 L – 120 PS (ab 1987) – 822 kg

Damit hatte Renault die Lücke zum VW Golf GTI und zum Peugeot GTI geschlossen...



Zwischendurch fuhr ich noch einige Bergrennen, Slalom- und Schneeslalom sowie das alte Legendäre 3 Std. Rennen der CH-Meisterschaft in Hockenheim mit Fredy.

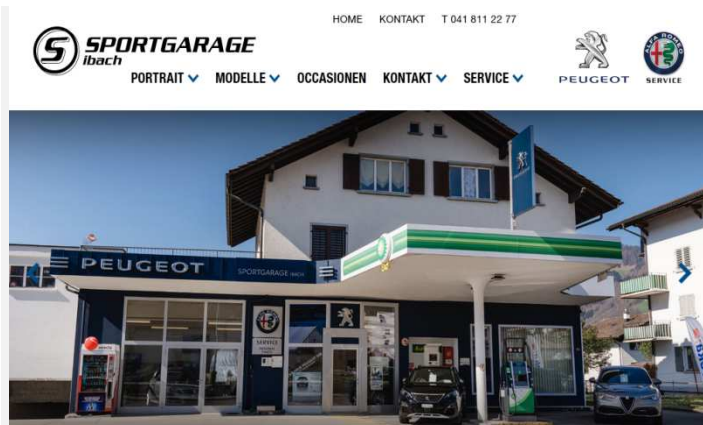
Ende 1998 wurde ich Vater, den Rennsport legte ich in den Hintergrund.

Habe dafür meine Fahr-Instruktor Ausbildung gemacht. Dort ließ ich mich als externer Instruktor anstellen. Somit hatte ich immer noch die Möglichkeit Autos schnell zu bewegen.

.....bis ich dann im Jahr 2006 Gustavo bei mir in der Garage anstellte, er machte das Angebot mit seinem R5 Turbo das Rallye Baden-Württemberg zu fahren.

Sofort das Angebot angenommen und richtig viel Spass gehabt.

Schon war der Virus (der gescheitere als Corona) wieder ausgebrochen, mit dem HRC auch eine gute Möglichkeit mit vernünftigem Aufwand Rallye zu fahren.



Natürlich musste unser Italo-Schweizer auch Geld verdienen zur Finanzierung seiner Eskapaden.

Er erwarb dazu am 1.10.2005 den traditionsreichen Betrieb Hediger Garage (seit 1947), mit der Peugeot- u. Alfa-Romeo Vertretung...

Marken, die Daniele aber nie gefahren ist.





Historic-Rallye-Cup
www.historic-rallye-cup.de seit 2001

Die Testfahrt mit Gustavo brachte die Leidenschaft für historische Wagen zu Tage.



Alessandro auf Probefahrt mit Papa. Der Junior wächst heran und hat genetisch offensichtlich viel von Daniele.



2008

Also sofort ein Auto suchen und wieder einsteigen...



BMW 2002 ti Gruppe 2

Motor 4 Zyl. Reihe, 1990 ccm, 190 PS (Werk)
Getriebe: 5 Gang, 70% Sperre, Gewicht: 1040 kg
Original Verbreiterungen wie Werkswagen



2013 "Schnecken"-Escort

Wieso der Escort diesen Spitznamen bekam bleibt ihr Geheimnis. Manuela Mäder – blond und furchtlos – war schon zu BMW-Zeiten Beisitzerin von Daniele.

Jetzt muss sie zum Auftakt mit dem Escort erleben, dass Gustavo mit dem R5 Turbo schneller ist... Ist das die Erklärung?

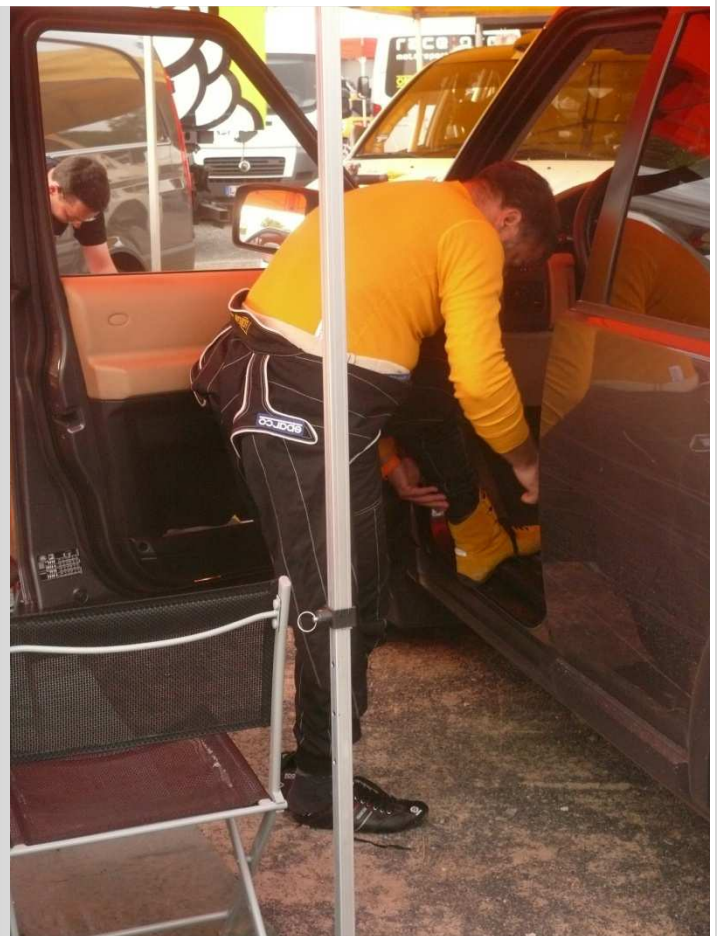


Manuela ist bei Porsche Schweiz tätig und bekommt nicht immer wunschgemäß Urlaub.



Escort noch völlig „nackt“

Beginn einer ausgiebigen Diskussion, welcher Streifen wohin gehört. Gustavo setzte sich durch.



BESOHLUNG

Scheinbar ein umfassendes Thema.

Große Aufregung als die historischen Fahrerschuhe der rasanten Pedalarbeit nicht mehr gewachsen sind.



2014 Ulm Anekdote

Am Nebentisch doziert derweil der andere Reifen-Experte gemischtsprachig, aber sehr eloquent, über das dubiose Einlenkverhalten eines grenzwertig bewegten Gr.2-Ford Escort.

Dabei rollt er mit den Augen und man möchte ihm eigentlich voller Ergriffenheit sofort und auf der Stelle den HRC-Verdienstorden am Band verleihen...

MOMENT !

Mit was für Glatzen bist Du denn gefahren ?

*"Keine Glatzen ! Die sind wunderbar
- auf trockenem Asphalt..."*

Nix ist es mit dem HRC-Verdienstorden !!



Falls es wieder mal regnet:

**Schweizer
Schnitz-
Kunsthandwerk**



Nach Platz 2 im Vorjahr gewinnt er 2015 den

INTER-CUP 2015

Manuela ist wieder Opfer des Jobs geworden.
Deshalb der Solo-Titel für Daniele.

Alte Kameraden

Auto Moto Club Historic Team

2016 erstmals in Holland **Peter Maurer / Fredy Suter**

Gustavo Farias / Daniele Gatani





2016 "German Rocket"

Manuela war für den Kosenamen des Neuen verantwortlich. Daniele erzählt es nicht ohne Stolz. Mehr Urlaub bekommt sie nicht, obwohl der Untersatz jetzt das richtige Logo trägt.

Die HRC-Truppe fragt sich, ob Daniele die nicht ganz unproblematische Fahrphysik des 911 SC in den Griff bekommt.

Frontantrieb, Heckantrieb m. Frontmotor – das beherrscht er... Aber 260 PS im Heck?

Er lernt schnell dass ein unbelasteter Vorderwagen zum Untersteuern neigt und man ihn in die Ecken „schmeißen“ muss.

Aber nicht zu sehr – dann kommt nämlich schlagartig das Heck... dann muss man sehr schnell reagieren... ...sonst Dreher!

Der Porsche wird rasch zur Attraktion.





Schmale Reifen im Dreck – besser isses...



9. Lauf
Historic Rallye-Cup

29/30.10.2016
LEGEND
TWENTE-RALLY (NL)

Wertung:

seine erste Rallye...



"...mein Sohn

Alessandro	
Alter	18
Nationalität	
wahlweise	
Rallye seit	neu
zukünftig	?

Womöglich sind italienische Väter noch viel, viel stolzer als alle andere...

Der Lange ist der "Kleine"...

gleich ein Sieg !

INTER-CUP

Alpenglüherei



mein Wagen..."

Porsche	911SC/Gr4
Kg / PS	3,7
Bauart/Zyl.	Boxer -6
Leistung (PS)	270
Hubraum (ccm)	2.956
Antrieb	Heck
Gewicht (kg)	1.000

"... der 911 hat sich auch auf holländischem Terrain sehr gut geföhlt, so wohl das er bei WP3 nach einem "Bump" (Verlangsamungsbuckel) fast zum Himmel fahren/ fliegen wollte ;-)

Das war aber auch der einzige Moment an dem Wochenende wo ich im Auto ein kleines "Uupps" von mir gab...

DIE SENSATION

Rallye: **Platz 1** (HRC)
Daniele u. Alessandro Gatani

INTER-CUP

Daniele: Platz 2

Spezieller Moment Rallye Twente 2016, Alessandro als Beifahrer das erste Mal mit im Porsche.

.....wenn meine Gesundheit und Corona zulässt wird sicherlich die Geschichte noch lange, lange weitergehen ☐

Lieber Gruss, Daniele

Anmerkungen

Rolf Blaschke

Historic Rallye-Cup
www.historicrallycup.de seit 2001

