



Tinas Turn

Was macht ein Co?

Oft wurde ich von Freunden und Fans gefragt, welche Aufgaben ich als Co-Pilotin habe. Was ich denn überhaupt auf dem Sozius zu tun hätte – in allen anderen Motorsportarten finden die Fahrer schließlich allein den Weg. Und vor allem – heute gibt's doch Navis! So möchte ich euch diesmal einen Einblick in den Job des Co-Piloten geben.

Die Aufgaben sind prinzipiell sehr unterschiedlich und abhängig von der Größe des Teams. Das Hauptaugenmerk liegt natürlich auf der richtigen, pünktlichen Ansage des „Schriebs“ auf der Sonderprüfung, dem korrekten Befahren der Verbindungsetappe laut Roadbook sowie dem rechtzeitigen Stempeln bei den Zeitkontrollen. Demzufolge wurde ich von einem Fahrer ganz herzlich und auch treffend „Reiseleiterin“ genannt. Um an der Rallye überhaupt teilnehmen zu können und damit dann auch alles rund läuft, müssen wir im Vorfeld unser logistisches Talent unter Beweis stellen. Wir durchforsten die Unterlagen der Veranstalter, reichen die Nennung ein, suchen und reservieren die Unterkunft (was des Öfteren zur Zerreißprobe ausarten kann), erstellen Infomappen, Service- und Trainingspläne. Je größer jedoch das Team, desto eher gibt es für diese Arbeiten ein oder mehrere Verantwortliche.

„Lästiges Zusatzgewicht“

Bei der Rallye beginnen wir mit der Besichtigung und der Erstellung des Schriebs. Dabei fahren wir laut Roadbook die Strecke in normaler Geschwindigkeit ab, der Fahrer diktiert Kurven, Radien, Entfernungen sowie einige



Zusatzinfos. Ab der zweiten Besichtigung sagt der Beifahrer den Schrieb an. Beide kontrollieren die Aufzeichnungen, feilen an Feinheiten. Je nach Erfahrung des Fahrers kann dies zur Tortur und alle paar Kurven diskutiert werden, aber auch Spaß machen, wenn von Anfang an alles stimmt. Jetzt könnte man sagen: Der Fahrer kann das auch irgendeinem Kastl diktieren, das auf der SP mittels Knopfdruck abrufen und erspart sich so „das lästige Zusatzgewicht“. Könnte theoretisch klappen – doch es liegt am Geschick des Co-Piloten, den Fahrer mit seiner Ansage zu lenken: Ihn mit der Stimme motivieren oder bremsen. Ihn mit der richtigen Betonung auf Ereignisse aufmerksam machen – all das kann ein Kastl nicht.

Psychologin & Kindermädchen

Manchmal müssen wir auch Psychologin und Kindermädchen sein. Speziell junge Piloten müssen wir motivieren, ihre Nervosität senken oder sie wieder auf den Boden der Tatsachen zurückholen, falls sie nach einer gelungenen SP bereits glauben, künftige

Weltmeister zu sein. Wir müssen auch schauen, dass sie bei Kälte eine Jacke anziehen, sie genügend trinken und das Richtige essen, sie pünktlich an Ort und Stelle sind und manchmal müssen wir sie sogar daran erinnern, dass sie rechtzeitig eine „Pinkelpause“ einlegen, um nicht kurz vor der SP vor dem Dilemma zu stehen. „Gelobt sei der Herr“ – denn das kann ich mir bei meinem zurückgekehrten Gentleman-Driver alles ersparen. Es gibt auch kleine Schattenseiten am Co-Pilotendasein. Manchmal werden wir neckisch als Zusatzgewicht bezeichnet oder existieren in den Medien gleich gar nicht. Wie jüngste Ereignisse gezeigt haben, erfahren wir jedoch höchste Aufmerksamkeit, falls wir einmal einen kleinen Fehler begehen oder sogar die Schuld für etwas zugeschrieben bekommen, mit dem wir rein gar nichts zu tun haben. Das ist jedoch abhängig von der Mentalität des Fahrers und der Zusammengehörigkeit des Teams. Wenn aber, wie bei Kris und mir, die Chemie stimmt, dann gibt es keinen schöneren Job ...

Tina Maria Monego

Noch eine Aufgabe hat der Co: Auf der Strecke mutiert er zum Mechaniker

Foto: Daniel Fessl