

Reportage – Landflucht der Rallyefahrer

Vom Glück jenseits der Grenze

Zahlen klingen den ersten nicht so beliebig: 2011 und 2012 gab's jeweils zwei österreichische Rallyefahrer, die schließlich außerhalb des eigenen Landes auf Rallyejagd gingen – 12,5 Prozent der Fahrer, die zumindest eine Rallye im Ausland gefahren haben.

2012 nie in Österreich am Start: Karl Rumpler, Karl Faist und Manfred Nothdurfter (v.l.n.r.)

Fotos: W. Schneider

Gräbt man ein wenig tiefer, finden sich aber noch wesentlich mehr Piloten, die entweder die Mehrheit ihrer Rallyes im Ausland fuhren oder gerade einmal ihre Heimrallye und sonst keinen motorsportlichen Fuß auf österreichischen Boden setzten. Unter ihnen finden sich Newcomer ebenso wie hartgesottene Veteranen und alles, was dazwischen liegt. Es geht auch quer durch alle Bundesländer – wobei auffällt, dass die Tiroler praktisch als „Totalverweigerer“ gelten können und viele Kärntner inzwischen den Alpe-Adria- und den Mitropa-Cup heimischen Läufen außerhalb ihres Bundeslandes vorziehen. Dazu kommen Auslandsösterreicher wie Ruben Zeltner, die zwar gerne zumindest gelegentlich in Österreich fahren würden, aber es nicht dürfen, weil der OSK ihr Auto nicht passt. Oder Ex-Staatsmeister Ernst Harrach, der sich ganz der Historic-EM verschrieben hat. Dazu die Historic-Krise in Österreich: Gerhard Oppenauer beispielsweise, ein Veteran, der schon in den 1980er-Jahren mit Opel Mantas um sich geworfen hat, spürt keine Lust mehr,

hierzulande noch anzutreten. Er hat sich dem Mitropa-Cup verschrieben und bestreitet dabei nur Auslandsläufe: „Die Sonderprüfungen sind großteils mindestens so anspruchsvoll, wenn nicht viel schwerer als hierzulande, aber die Kosten trotz der weiteren Anreise viel geringer, weil wir kein Nenngeld zahlen müssen, maximal eine kleine Versicherungsprämie. Wenn man keinen Sponsor hat, machen 400 bis 500 Euro pro Rallye schon einen erheblichen Unterschied. Ich und mein Beifahrer wollen nur Spaß haben, um einen Titel geht's uns gar nicht.“

„127 km um 250 Euro – muss ich mehr sagen?“

Der zweifache Historic-Bergeuropameister Günther Kremel wiederum hat seine eigene Philosophie: „Mit meinem 1300er-Escort würde ich in Österreich immer allein hinten nachfahren. In Italien gibt's bei jeder Historic-Rallye ein paar 1300er. Und bei der Drei-Städte-Rallye, einen Katzensprung von Passau entfernt, letzten Herbst sind mehr Historische gefahren als bei jedem ÖM-Lauf, darunter

Freunde wie Walther Stietka und Hans Wieger mit ihren 1600ern, mit denen ich mich gut matchen kann. Dazu 250 Euro Nenngeld für 127 SP-Kilometer. Muss ich mehr sagen?“ Angebote, sehr preisgünstigen Rallyesport zu betreiben, gibt's rund um Österreich ja zuhauf. Von den beiden erwähnten Cups einmal abgesehen, toben sich die Tiroler vor allem im Rahmen der kleinen Rallyes der oberbayerischen „Oberlandrunde“ und der niederbayerischen „Mayer-Korduletsch-Meisterschaft“ aus, aber auch bei der für Puristen recht anarchistisch anmutenden NAVC-Serie. Der Hintergrund: Kaum Übernachtungsspesen, keine Racing-Reifen, teilweise weniger rigide Ausrüstungsvorschriften und ein ausgesprochen teilnehmerfreundliches Nenngeld, das bei 200er-Rallyes auch manchmal nur 115 Euro betragen kann. Hochgerechnet auch ein Stück günstiger als die günstigste Rallye in Österreich. „Sepp Gruber“, sozusagen Mentor aller Tiroler Rallyefahrer, erklärt, warum er 2012 ausschließlich in Bayern angetreten ist: „Mit den Kosten für

Gerhard Oppenauer hat die Lust verloren bei österreichischen Rallyes an den Start zu gehen

Fotos: Werner Schneider



die NAVC-Rallye- und Berg-Serie sowie etlichen 200er-Rallyes habe ich deutlich weniger Spesen und Zeitaufwand als selbst in der ARC anfallen würden. Das war der einzige Grund. Würde ich einen Co-Piloten finden, der ein wenig Sponsorgeld mitbringt, fahre ich auch gerne wieder die Challenge.“ Sohn Manfred Nothdurfter eilt mit seinem Einser-Escort in Bayern von Erfolg zu Erfolg, denkt aber nicht im Traum daran, es etwa in der ARC zu versuchen, von der Historic-ÖM gar nicht zu reden: „Kein Sponsor, als kleiner Angestellter zahle ich mir alles selbst und baue auch das Auto allein. Und wenn ich viel jüngere und stärkere Autos bei den Classic-Touring-Cars (entspricht weitgehend der österreichischen Gruppe H) schlage, ist das das Schönste.“

Kein Sekkieren in Ungarn

Auch Ungarn ist in den letzten Jahren immer populärer geworden. Was vor allem an der herzlichen und unkomplizierten Art der Veranstalter liegt, denen Österreicher immer willkommen sind und für die man selbst

in ungewöhnlichen Fällen unbürokratische Lösungen findet, damit sie starten können. Thomas Jung, früherer Challenge-Pilot aus dem südlichen Niederösterreich, der nach langer Pause nun wieder gelegentlich in Ungarn ins Lenkrad greift: „Das ist alles viel unkomplizierter drüben. In Österreich wird man oft wegen irgendwelcher Kleinigkeiten sekkiert und man will auch einfach nicht einsehen, dass man jedes Auto braucht. In Ungarn schert sich bei den kleinen Rallyes keiner um eine Homologation, da wird nur nach Hubraum eingeteilt und man braucht nicht einmal eine Lizenz – mit dem Segen des ungarischen Verbandes. Hauptsache der Käfig ist in Ordnung und ein Feuerlöscher im Auto, ob der Overall jetzt abgeliefert ist, kümmert keinen.“ Dass man in Ungarn auch als österreichischer Newcomer große Erfolge einfahren kann, bewies ja nicht zuletzt Thomas Kuselbauer, der 2012 in einem Honda Civic R aus dem Stand Platz 3 im „Amatör-Rallye-Kupa“ belegte, auch gegen restriktorbefreite Evos unter anderem. 2013 plant Karl Faist aus

Puchberg/Schneeberg in einer nie homologierten Toyota Celica in seine Fußstapfen zu treten. Als Veteran unter den Österreich-Verweigerern gilt der Bad Vöslauer Karl Rumpler. Die letzten beiden Jahre fuhr er hauptsächlich in Kroatien, davor eine Weile in der Slowakei, noch früher in Ungarn, aber in jüngeren Jahren auch in der damals noch kommunistischen CSSR, sogar WM-Läufe finden sich in seiner Biographie: „Schau, ich hatte nie einen Sponsor, zahle als kleiner Selbständiger alles selbst. Ich habe immer gewusst, dass ich keine großen Bäume ausreißen werde. Umso mehr freut es mich, wenn ich irgendwo einmal unter die Top 3 meiner Klasse komme. Dass mich Österreich nicht interessiert, stimmt nicht. Ich gehe mit meiner Familie gerne zuschauen und dass überhaupt Volvos fahren, geht ja auf meine Idee zurück.“

2013 wird schwierig

Es scheint also vor allem eine Frage der Philosophie („Besser in XY auf dem Stockerl als in Österreich im Nirgendwo“) und zusätzlich des

Budgets zu sein, das den Trend ins Ausland antreibt. Die kürzlich geschlossene Erhöhung des Nenngelds von 650 auf 750 Euro für ÖM-Läufe ist sicherlich nicht geeignet, die Aktiven zurück zu holen, trotz der Rabatt-Aktion bei Mehrfach-Starts. Davon profitieren könnte die ARC, die eine Anregung von außerhalb, auch ihr Nenngeld zu erhöhen, abgelehnt hat. Ist doch nur ein verschwindend kleiner Haufen, der alle ÖM-Läufe bestreitet. Genauer gesagt waren es eben Piloten, vier fuhren siebenmal, wiederum sieben deren sechs. So es keinen Suzuki-Rallye-Cup mehr geben und der Opel-Cup tatsächlich ein gemischtes ÖM/ARC-Programm fahren, könnte 2013, wie Waldmichel-Rallye-Veranstalter Helmut Schöpf kürzlich in einem Interview befürchtete, der ÖM ein schwierigeres Jahr bevorstehen. Zumal eine Erholung der Historic-ÖM trotz ihrer Unterstützung von Seiten der OSK nicht wirklich in Sicht scheint. Die ehemalige Bosch Super plus-Rallye ist im Jänner-Rallye – ohnehin aus finanziellen Gründen mehr als nur für sich. Werner Schneider



www.rallye-fahren.at

RACE RENT AUSTRIA
IT-RACING SERVICE



www.rallye-fahren.at

RACE RENT AUSTRIA
IT-RACING SERVICE

