

Herbst: Der Veteranen-Co saß beim ARC-Finale erstmals selbst hinter dem Steuer. Von Georg Gschwandner hatte man den ehemaligen Martin Schenk-Volvo 940 erworben und mit einem aufregenden neuen Design versehen. Der Lack war so frisch, dass man ihn noch aus zwei Metern Entfernung riechen konnte. Leider ging's nicht allzu weit, denn noch vor dem Ende der Auftakt-SP stand man mit einem Getriebedefekt.

Waldviertel: Es war nicht nur das Getriebe wie sich bald herausstellte und bei dieser Gelegenheit wurden gleich noch ein paar technische Baustellen entdeckt. In den paar Wochen bis zum ÖM-Finale brachte man das aber alles hin und benützte dieses dann als Testlauf für 2018. Am Beginn stand jedoch ein Problem bei der Technischen Abnahme, wo das Gewicht des Autos nicht den Voraussetzungen für die Historischen entsprach. Das konnte man jedoch über die Gruppe H lösen, denn dem Gruppe A-Gewicht entsprach der Volvo, weshalb man von 6.5 nach 7.1 umgereicht wurde. All das war aber ohnehin von geringer Bedeutung, denn das Team fuhr von Beginn an auf dem letzten Platz im Gesamtklassement. Geschuldet war dies auch einem etwas verrückten Ausritt in einem Rechtsabzweig zwischen Mahersdorf und Nordring. Rudi war dort viel zu spät auf der Bremse, fuhr in den Notausgang und wollte dann über die Wiese zurück auf die Straße. In der Dämmerung hatte er aber übersehen oder vergessen, dass die Wiese zwar ein paar Meter flach weiterging, nicht aber die Schotterstraße, weshalb es eine ziemlich hohe Böschung gab. Und genau auf der Kante blieb der Volvo mit der Bodenplatte hängen. Bis einige Fotografen als Helfer zur Stelle waren, vergingen einige Minuten und was negativ auffiel, war ein Hintennach-VIP-Fahrzeug, das einfach vorbei fuhr, obwohl dies eigentlich absolut untersagt ist, solange ein Fahrzeug nicht eindeutig ausgefallen ist. Bis der Schlusswagen eintraf, hatten die Helfer dem Volvo aber schon zurück auf die Straße geholfen. Im Service nach der 2. SP mussten ein paar Sachen gerade gebogen werden, weshalb man eine Zeitstrafe kassierte. In der Folge fuhr man nur noch so, um sicher das Ziel zu erreichen, üblicherweise die langsamste Zeit jeder SP.



KUSELBAUER Thomas

(Co: Michael RENNHOFFER)

Kumrovec: Als Auslandsspezialist war es für den Garagier aus der Semmering-Region nichts Besonderes die Saison Anfang März beim Auftakt zur kroatischen Meisterschaft zu beginnen. Es war allerdings ein recht turbulentes Wochenende, denn der Honda erlitt bereits beim Prolog am Freitag einen Getriebeschaden. Man hatte Glück, dass zwei Kollegen aus dem Team von Karl Faist (der als Vorausauto fuhr) zu diesem Zeitpunkt noch in Österreich waren und deshalb vergattert werden konnten in Thomas' Firma vor der Abfahrt noch ein Seriengertriebe auszufassen. Dieses wurde dann über Nacht eingebaut. Die Rallye selbst war dann etwas seltsam. Erstens musste man in der Gruppe S fahren, obwohl der Civic ja noch in der vierjährigen Überhang-Phase nach Homologationsende war, zweitens konnte man aufgrund ständiger Abbrüche nach wilden Unfällen nur zwei der vier SP bestreiten und drittens gewann man zwar die Zweiliter-Wertung in der Gruppe S 14 sec. vor einem slowenischen Clio Williams, bekam aber dafür kein Häferl, weil dieses Privileg nur kroatischen Lizenznehmern vorbehalten war. Was man aber erst auf der Zielrampe merkte. Und viertens fand man sich im offiziellen Endklassement wieder, obwohl man aus Ärger über den nicht erhaltenen Pokal nach der Rampe gar nicht in den Parc fermé gefahren war.



(Co: Martin NEUDEL)

Opel-Wechselland: Nebel und richtig schlechtes Wetter in Verbindung mit nächtlicher Dunkelheit kann schon zu kuriosen Situation führen, speziell auf Rundkursen. So geschehen auf dem zweiten Rohrbach-Rundkurs, als Thomas aus einer Unachtsamkeit heraus zu früh in die lange Ausfahrt abbog, dies auch sofort merkte und in Erwartung einer zugeteilten Zeit die Prüfung mit reduzierter Geschwindigkeit zu Ende fuhr. Allein – das Vergehen blieb unbemerkt. Man wartete bis zum Ende der Rallye, dass die Zeit endlich korrigiert werden würde, aber das fand nicht statt, was aber am Ende nur einen Platz ausmachte. Gerechterweise hätte man in der Klasse (das Auto wurde als Gruppe A eingestuft) Platz 11 belegen müssen, durch das Funktionärs-

Hoppala wurde es halt Platz 10. Es hatte ja schon schlecht begonnen, als man am Hochwechsel auf der Mautstraße von der Strecke abgekommen war und im Schlamm etwas Zeit verloren hatte im Versuch wieder zurück auf die Straße zu kommen. Viel war es ohnehin nicht gewesen, vielleicht eine halbe Minute.



(Co: René HESCHTERA)

Opatija: Thomas hatte im Frühjahr ein paar sehr aktive Wochen, beendete seine reguläre Saison aber schon Anfang Mai beim 3. Lauf zum Mitropa-Cup. Der Sohn von Karl Faist fungierte erstmals als sein Co. In der allgemeinen Zweiliter-Klasse – diesmal wurde man im Gegensatz zu Kumrovec dort geführt – traf man auf ein Feld, das durch Mitropa-Cuppler ergänzt wurde. Trotzdem war es mit sechs Teams erstaunlich klein, wobei auch noch alle das Ziel erreichten. Allein deshalb musste man von den Pokalrängen weit entfernt bleiben, schaffte aber ohne die geringsten Probleme Platz 5, 2:39 min. hinter dem drittplatzierten Honda Civic R3C des oberbayerischen Ehepaars Irlacher. Bestes rein-österreichisches Team war man auf Platz 28 überdies.



LAMMER Josef

(Co: Thomas KOBBER)

Weiz: Die Lokalmatadoren und ihr exotischer Citroen AX gehörten schon zum Stammpersonal in der Südoststeiermark. Ihr kleiner grüner Fronttriebler war schon deshalb bemerkenswert, weil er noch nie bei einer anderen Rallye an den Start gebracht wurde und auch im normalen Straßenverkehr seltener als ein Ferrari geworden ist. Platz 5 in der ORC 2-Klasse wäre trotz der PS-Schwäche möglich

gewesen, hätte man nicht im Final-Rundkurs durch eine defekte Benzinpumpe zwei Minuten eingebüßt. Was einen Platz gegen den patschengeschädigten Huber-Audi kostete.



LAMPELMAIER Max

(Co: Ralf ROLLMANN)

Waldviertel-Sprint: 14 Monate lag der letzte Rallye-Einsatz des vielbeschäftigten Ford-Händlers aus dem Salzburger Flachgau zurück und an seine letzte Schotterrallye konnte er sich gar nicht mehr erinnern. Auch dieser Einsatz war sehr kurzfristig zustande gekommen – Umbauarbeiten am Autohaus waren im Gange. Die geringe Schotterroutine zeigte sich dann auch an einer unerwartet schwachen Leistung, denn normalerweise fährt Max ja mit seinem Escort RS 1600 immer um Historic-Siege mit, wenn seine Zeit einmal einen Start zulässt – am Berg ebenso wie bei Rallyes. Das Team war dann nach einer im Prinzip problemlosen Rallye im Ziel auch sehr enttäuscht, insbesondere vom Terler-Ascona derart deutlich besiegt worden zu sein, nämlich um 1:13 min.



AvD-Niederbayern: Platz 2 bei den FIA-Historischen klang zwar gut, aber Fans hatten sich von der ersten größeren Rallye des Teams seit längerer Zeit etwas mehr erwartet. Ralf erklärte die Unterschiede zu jener Zeit, als man gemeinsam Historic-Staatsmeister geworden war, aber recht griffig: Max sei ebenso 20 Jahre älter geworden wie er und das Auto sowieso. Dazu gab's immer wieder Probleme mit