

zusammen 8,6 sec., auf den restlichen drei SP kamen nur noch 4,1 dazu. Am nächsten Morgen kam Hermann etwas schneller aus den Federn und fuhr gleich auf der schwierigeren der beiden Vormittags-SP seine erste Bestzeit. Mehr wäre drin gewesen, aber in der zweiten Hälfte der SP hatten die Bremsen stark nachgelassen. Dies war allerdings eher Strohfeuer, denn Baumschlagler antwortete auf dem nicht sonderlich anspruchsvollen Weißenbach-Rundkurs gleich entsprechend. Und dann ging es los: Etwa fünf Kilometer nach dem Start der nächsten SP bemerkte das Team, dass man links hinten offenbar einen Patschen hatte. Im Wissen dass ein Radwechsel wohl mindestens drei Minuten kosten würde, fuhr man weiter, was bei ausstehenden 14 km riskant war. Insgesamt verlor man gut 1:50 min., wurde aber trotzdem auf der Straße nicht überholt, denn der eine Minute später gestartete Grössing hatte sich mittlerweile weggeschmissen. Der Sieg war futsch, nun galt es Platz 2 zurückzuerobern. Das schien locker drin zu sein, schließlich fehlten nur 19 sec. auf Aigner und zehn auf den 44jährigen Italiener Giandomenico Basso, der langsam begann, sich auf die Verhältnisse einzuschließen. Als ehemaliger Fiat- und Proton-Werksfahrer, Europameister 2006 und 2008, IRC-Gewinner 2006 und italienischer Meister 2007 war er ja nicht gerade das was man als Leichtgewicht bezeichnen konnte. Tatsächlich hatte Hermann drei SP später seinen 2. Platz zurück und hätte es etwas lockerer angehen können. Allein – und darüber ärgerte er sich am Ende gewaltig – er attackierte weiter und blieb prompt in der vorletzten SP unmittelbar vor einer Brücke am Straßenrand auf der Bodenplatte hängen. Dabei hatte er noch Glück, denn auch die Frontpartie hatte gelitten, der Unterfahrschutz war hinaufgebogen, der Kühler aber unbeschädigt. Allerdings war eine weitere Minute futsch und mit nur mehr einer letzten SP keine Chance mehr, noch auf Platz 2 zurückzukehren. Platz 3 vielleicht, aber letztendlich fehlten auf Basso 3,2 sec., trotz Bestzeit zum Abschluss und einer 12,3 sec. schnelleren Zeit als der italienische Hyundai-Pilot. Auf Platz 4 war der Punkteabstand auf Baumschlagler aber so groß, dass von der sicher scheidenden ÖM-Führung plötzlich nur noch zwei Pünktchen übrig geblieben waren. Das ließ für das Waldviertel tatsächlich alles offen.



Waldviertel: Das Finale ließ dann nichts zu wünschen übrig und deckte völlig zu, dass es sonst eher unspektakulär zugeht, mit wenigen Ausfällen und

noch weniger Positionswechseln. Es war ein Gefecht mit offenem Visier, „last man standing“, Marvin Hagler gegen Thomas Hearn 1985. Niki Mayr-Melnhof wollte nicht ganz abseits stehen und begann mit einer Bestzeit, konnte das aber nicht halten. Hermann übernahm die Führung in SP 2, gab sie an Baumschlagler ab, holte sie sich zurück und gab sie in der abschließenden Superspecial wieder an den Konkurrenten ab. Hermann ärgerte sich, dass er trotz 2,7 sec. Rückstand am Samstag als Erster fahren musste, aber das war einem FIA-Reglement geschuldet, das die neue Startreihenfolge entsprechend dem Ergebnis nach der vorletzten SP vorschreibt sollte die Letzte eine Superspecial sein. Am Samstag Vormittag passierte nicht viel, Hermann fuhr eine Bestzeit, Mayr-Melnhof ebenso und Baumschlagler zwei. Vor der Nachmittags-Session betrug der Rückstand 3,5 sec. und Neubauer kündigte selbstbewusst an, dass der Manhartsberg ihm gehöre. Tatsächlich sprang er auf dem von Zuschauern in seit langem nicht gekanntem Ausmaß gestürmten SP zurück an die Spitze. Aber wie vom Freitag gewohnt war er sie gleich wieder los. Baumschlagler vergrößerte sie auch gleich von 0,9 auf 2,8 sec., ehe Hermann nach Einbruch der Dunkelheit am Manhartsberg noch einmal einen Konter landete. Mit acht Zehntel ging man ins Finale auf die banale 4 km-SP in den Nordring. Und da lag die Crux: Fünf der bis dahin gelaufenen 13 SP hatten tlw. oder ganz den Nordring benützt und bis auf SP 1 war Baumschlagler dort immer schneller als Hermann gewesen. Letztendlich war das alles Theorie, denn niemand wird jemals herausfinden, wie es vielleicht ausgegangen wäre, hätte nicht einen Kilometer vor dem Ziel eine Halbachse versagt. Was 5,4 sec. Rückstand ergab...



NEUDEL Martin

(Co: Barbara NEUDEL)

Škoda-Liezen: Freunde muss man halt haben. Der Niederösterreicher aus dem Industrieviertel hatte seine langjährige Freundin ein paar Tage vor der Rallye geheiratet und Freunde hatten zusammengelegt, um ihnen als Hochzeitsgeschenk diesen

Einsatz im Honda Civic von Thomas Kuselbauer zu ermöglichen. Dass man als allerletztes Team am Freitag losfuhr, machte bei dieser Hochzeitsreise der besonderen Art nichts aus. Da es sich um ein Gruppe A-Auto handelte, war natürlich in der Klasse nichts gegen die moderneren R-Autos zu holen, aber das wäre in Gruppe N-Form auch nicht anders gewesen. Darum ging es aber letztendlich nicht, sondern nur um das pure Fahrvergnügen. Martin kannte das Auto und die Örtlichkeiten ja schon: 2016 hatte er dem Autobesitzer bei dieser Rallye vorgelesen und die Szilveszter-Rallye 2016 damit selbst bestritten, mit Kuselbauer als Co. Als direkten Gegner konnte man am ehesten das einzige andere Zweiliter-Gruppe A-Auto im Feld bezeichnen, den Ford Fiesta von Christoph Wögerer. Nach der 1. Etappe hatte man fünf Sekunden Rückstand. Es galt sich die Hochzeitsreise nicht durch einen Schaden am Auto zu versauern, also riskierte man am Samstag nicht genug, um Wögerer halten zu können, der am Ende 50 sec. Vorsprung hatte.



NEUMAYR Gerold

(Co: Sandra Hauner – D)



Oster-Rallye Tiefenbach: Für den Flachgauer war's ein enttäuschender Saisoneinstieg beim Karsamstag-Klassiker in Niederbayern. Ein Ausrutscher in SP 2 und eine Schikanenstrafe in SP 3 sorgten dafür, dass man in der CTC diesmal über Platz 8 nicht hinaus kam.



ADAC-Voralpen: Dass man auch zwei Wochen später nichts Vernünftiges in die Ergebnislisten brachte, war Pech. Nach der Besichtigung hatte sich Gerold für stärker profilierte Reifen entschieden, weil im Wald noch Schnee lag. Bis zum Start war der dann aber auch weg und man merkte sofort, dass dies nichts mehr werden würde. Daran lag es aber nicht, dass man nach der 2. SP aufgab. Sandra hatte vielmehr auf der SP einen Kreislaufkollaps erlitten und bedurfte ärztlicher Betreuung.

ADAC-Labertal: Westösterreicher hatten am Zwettl-Wochenende eine Alternative mit der nach dem erfolgreichen Re-Start 2016 auch 2017 wohl gelittenen niederbayerischen 35er. Schön langsam kam der Salzburger nun auch in die Gänge und schaffte am Ende wenigstens Platz 5 in der CTC und Platz 14 gesamt. Nur 10,4 sec. fehlten dabei auf Platz 3, den Escort-Kollegen Robert Gröbl aus Tiefenbach.



AvD-Niederbayern: Lang, lang war's her, dass der Salzburger zum letzten Mal eine andere als eine 35er- bzw. 200er-Rallye oder eine 70er bestritten hatte: Bei der ARBÖ-Steiermark-Rallye in Admont 2004 war es gewesen, mit einem gelben Zweier-Escort. Entsprechend neugierig war Gerold darauf, wie er mit den 12 SP über 111 km zurechtkommen würde, speziell mit den beiden 22,7 km-SP am Samstag Nachmittag. Es fiel dann auch auf, dass es zwar recht gut, aber nicht ganz so gut lief wie man sich das nach den Ergebnissen bei den kleinen Veranstaltungen erwarten hätte können. Natürlich ist zu