

## HC Rallye Team - Einsätze ab 2004

Ich möchte hier über meine Erlebnisse und Erfahrungen meiner Motorsporteinsätze berichten. Nach dem ich 2001 meine Liebe zum Rallyesport entdeckt habe und diese bis 2003 mit einem BMW 325ix anhielt, war danach irgendwie die "Luft draussen".

Die BMW-Jahre waren wunderbar, erfolgreich und aufregend. Nach dem Vizemeistertitel in der Rallye-Challenge 2003 war ich scheinbar am Limit dieses Fahrzeuges angelangt. Nach der Waldviertel-Rallye verkaufte ich den BMW an Martin Löttner, der damit seine ersten Rallye-Erfahrungen machen konnte.

Das Ende einer Ära, ein Neubeginn!

Ich hatte den ganzen Winter Zeit nachzudenken und entschloss mich im Frühjahr für ein neues Abenteuer. Es wurden zwei Audi Coupe quattro S2 angeschafft. Dieses Auto mit 220 Turbo-PS sollte genug Potential haben um in Zukunft tolle Rallye's zu bestreiten. Die Gründe, die für dieses Fahrzeug sprechen:

- > Motor, ausbaubar bis über 300PS ohne viel Aufwand.
- > Quattroantrieb, erlaubt den Einsatz der Handbremse.
- > Optik, dieses Auto gefällt mir gut und ist auf Rallyestrecken nur ganz selten zu sehen.
- > ungleiche Gewichtsverteilung, ist eher ein Nachteil, erlaubt aber eine höchst spektakuläre Fahrweise.

Einer (der gelbe) wird komplett neu aufgebaut, der andere (in weiss) als Trainingsauto im Serienzustand belassen. Der Umbau war wesentlich aufwändiger als vorher angenommen. (ca. 800 Arbeitsstunden) Das Auto wurde zuerst komplett ausgeräumt und nach Deutschland zur Fa. Heigo gebracht, dort wurde eine Einschweisszelle aus CROMO-Stahl eingebaut. Danach wurde der Motor komplett zerlegt und revidiert. Es wurde eine Nockenwelle vom Saugmotor (7A) sowie der Abgaskrümmner vom RS2 verbaut. Der Rest blieb im Serienzustand. Mit dem richtigen Chip im Steuergerät sollten nun 260 PS vorhanden sein. Dies ist natürlich nur die Basis auf der in Zukunft sehr viel aufgerüstet werden wird.

Ein Rallye-Einsatz ist nur mit viel Aufwand zu bewerkstelligen, und dafür ist ein zuverlässiges Team notwendig. An meiner Seite habe ich dafür die beiden Co-Piloten, den Thomas und den Martin, sowie meinen Vater der die Betreuung vor Ort macht.

### Das HC-Team:

Fahrer:



Christian Hofecker  
St.Anton / NÖ

Beifahrer:



Thomas Vogelauer  
Puchenstuben / NÖ

Beifahrer:



Martin Cepicka  
Wolfsgraben / Wien

Betreuer:



Anton Hofecker  
St.Anton / NÖ

<u>am heissen Sitz:</u> Thomas Vogelauer	<u>ges. Länge:</u>	<u>Ergebnis gesamt:</u> 42
<u>Nennung:</u> A8	<u>Summe SP's:</u>	<u>Ergebnis Gruppe:</u> 15
	<u>Untergrund:</u> Asphalt	<u>Ergebnis Klasse:</u> 5

<u>Fahrzeug:</u> Audi S2, komplett neu aufgebaut	<u>Fahrwerk:</u> Serie, mit Tieferlegungsfedern.
<u>Motor:</u> komplett revidiert, Chiptuning ca. 260 PS	<u>Reifen:</u> Pirelli Racing auf 17 Zoll.

### Der erste Einsatz nach einjähriger Pause.

Dieses Jahr dauerte lange, sehr lange. Nachdem ich meinen gesamten Urlaub in der Montagegrube verbracht habe, war ich sehr froh, wieder einmal mit Startnummer und Helm unterwegs zu sein. Die ersten Testfahrten waren vielversprechend, und so kamen wir voller Hoffnung zur Herbst Rallye. Dies war unser (natürlich wieder mit Thomas) viertes Antreten bei dieser Veranstaltung, welche uns schon immer viel Probleme bereitete, so auch diesmal. Gleich auf der ersten SP, nach 2 km, war der Motor aus. Es ging nichts mehr. Es dauerte ca. 15 Minuten bis ich den abgefallenen Laderschlauch entdeckte. Dies war ein typischer Turbo-defekt den ich als "Turbo-Neuling" viel zu spät bemerkte. Wir kamen noch gerade vor der Ausschlusstoleranz ins SP-Ziel. Damit waren alle Chancen auf eine gute Plazierung weg. Der Rest der Rallye war ein Testlauf für Fahrzeug und Fahrer.



Der Rundkurs Jasenegg, wenn man 6 mal die gleiche Strecke fährt, kann man an die Grenzen gehen.



Die Bremsen kochten, dadurch kam Druck in die Kupplung welche dann auch versagte.

Es gab danach keine Probleme mehr und ich gewöhnte mich an das neue "Gerät" erstaunlich schnell. Am Nachmittag, am Rundkurs (Jasenegg) wurden wir dann schon richtig schnell, zu schnell. Zuerst verabschiedete sich die Bremse, danach liefen wir auf den Vordermann auf (Mitsu Evo3) und zum Schluss machte die Kupplung nicht mehr mit. Das Alles zeigte mir die Grenzen der Serienteile im Audi S2, daher muss jetzt aufgerüstet werden.

am heissen Sitz: Martin Cepicka  
Nennung: Gruppe-H

ges. Länge: 800km  
Summe SP's: 240km  
Untergrund: Asphalt & Eis

Ergebnis gesamt: Ausfall  
Ergebnis Gruppe:  
Ergebnis Klasse:

Fahrzeug: Audi S2, wie zuvor  
Motor: LD reduziert, 240PS

Fahrwerk: wie zuvor  
Reifen: Conti Winterreifen 195/65/15

## Auf Eis wird's heiss!

Nach den Erfahrungen der Herbst Rallye nahmen wir die Jänner-Rallye in Angriff. Es war nicht genug Zeit um alle Mängel zu beheben, aber die Laderschläuche sollten halten. Ich lernte inzwischen den Martin kennen. Ein Rallyefreak der sich auch gerne mal als Copilot versuchen wollte. Wir trainierten 2 Tage lang im verschneiten Mühlviertel, tauschten noch am Vorabend den Turbolader vom Trainingsauto ins Rallyauto und gingen am Freitag voll motiviert an den Start. Überrascht von der guten Fahrbarkeit des S2 (Ich haderte immer wegen der Gewichtsverteilung) kamen wir richtig gut in Fahrt. Ab SP 3 kamen wir in die Top 50, was bei 55 gestarteten Mitsu's und Subaru und 130 Starter insgesamt, ganz ordentlich war.



Aber leider, unmittelbar nach dem Ziel der SP5, knallten wir in eine Mauer. Ich weiss nicht warum, aber es gab einfach keinen Ausweg mehr.



Sorry Sponsor!

Die Jänner-Rallye warf mich nun, nach 2002, schon zum zweiten mal ab. Das Auto ist zuehmlich demoliert so dass ich nicht glaube bei der Triestingtal-Rallye, der Auftakt der Challenge, starten zu können. Ich werde aber die Gelegenheit nützen um das Auto "richtig aufzurüsten". Grosse Bremse, Rennfahrwerk, RS2 Lader, 6 Gang Getriebe, u.v.m....!

I'll be back.

am heissen Sitz: Sitz ausgebaut !

Nennung: Gruppe-H

ges. Länge: 3,2 km

meine Bestzeit: 1.33,73

tages Bestzeit 1.13,21

Ergebnis gesamt:

Ergebnis Gruppe: vorletzter

Ergebnis Klasse:

Fahrzeug: Audi S2

Motor: RS2 Lader, ca. 300 PS.

Fahrwerk: Serie, mit Tieferlegungsfedern.

Reifen: Pirelli Racing auf 17 Zoll.

## Der Berg Ruft !

Nach der Pleite bei der Jänner-Rallye war dies der erste Einsatz nach der Reparatur. Vieles wurde weiter verbessert, einiges noch nicht. So kam ein neuer Turbolader vom RS2, geänderte Luftführung und eine Wasserbespritzung von Ladeluft und Ölkühler zum Einsatz.

Für die Sicherheit wurden stärkere Rohre in die Front und ein Stahlprofil in die Stosstange eingebaut.

Auch der neue Unterbodenschutz wurde verstärkt. Dies hat viele Vorteile bei Rallye's, jedoch einen

Nachteil der sich bei Bergrennen besonder auswirkt: Das Gewicht!

Und so trat ich mit meinem beinahe "1,5 tonner" bei einem Bergrennen an, bei dem sonst nur Leichtgewichte am Start sind. Da aber dieses Rennen direkt vor meiner Haustüre gestartet wird, ist es für mich ein Pflichttermin.

Prinzipiell bin ich Rallyefahrer, aber so eine sauschnelle Bergstrecke wie die "Steinleitn" hat auch seine Reize. Da geht es 3,2 km den Berg rauf, mit Spitzengeschwindigkeiten von 180 km/h, auf schöner breiter Strasse. Meine Durchschnittsgeschwindigkeit lag bei 123 km/h, die des Siegers bei 158 km/h.

Ich muss natürlich wieder in der stärksten Tourenwagenklasse antreten und gegen Bergstars wie Pailer,

Gabat und Konsorten kann ich nur alt aussehen. Sieger wurde Jaroslav Krajci mit einem Formel 3000 Bolide.



Am Start ging es schon mächtig zur Sache.

Beim Schalten verlor ich jedoch, wegen des Turbo-Lochs, viel Zeit.

Bei den ersten Kurven sind die Reifen noch zu kalt, bei den letzten schon zu heiss um richtig zu halten.

(kein Sponsor - keine Aufkleber, ganz einfach !)

Nur der Kampf gegen Franz Sonnleitner (Mazda GTR) war, sportlich gesehen, spannend. Da ich aber im letzten Lauf "übers Häf'n" gefahren bin, und mit dem Rad anschlag, habe ich das Duell um 0,2 Sekunden verloren.

Ein Ziel habe ich dennoch erreicht. Ich bin derzeit schnellster St.Antoner der je die Steinleitn bezwungen hat!

Alles in allem war es ein guter Test für die Technik und ein Motivationspender für die Vorbereitungen auf die nächste Veranstaltung, die Mühlviertel-Rallye.

Bei der Geschwindigkeitsmessung erreicht ich fantastische 160 km/h !!!

Mir ist dieser Wert kaum erklärbar da viel besser Plazierte diesen Wert nicht erreichten.

Ein Ziel hab ich erreicht:

Ich bin schnellster St.Anton'er auf der Steinleitn !!!



Wenn ein Spass vier Räder hat, so hat er auch vier Ringe.

<u>am heissen Sitz:</u> Thomas Vogelauer	<u>ges. Länge:</u> 230km	<u>Ergebnis gesamt:</u> 22
<u>Nennung:</u> H10+	<u>Summe SP's:</u> 90km	<u>Ergebnis Gruppe:</u> 9
	<u>Untergrund:</u> Asphalt	<u>Ergebnis Klasse:</u> 9

<u>Fahrzeug:</u> Audi S2, ab jetzt mit Porsche-Bremse	<u>Fahrwerk:</u> Serie, mit Tieferlegungsfedern.
<u>Motor:</u> serien Lader, Chiptuning ca. 250 PS	<u>Reifen:</u> Pirelli 225(210)/625/17

## Eine heisse Sache!

Ende Juli hatte es ein heisses Wetter, es waren bis zu 37° angesagt. Die vorhergesagten Gewitter blieben aus. Erstmals in Österreich mussten bei Rallye's nicht nur die neuen 3 lagigen Overalls sondern auch lange und feuerfeste Unterwäsche und Haube getragen werden. Es war heiss, es war richtig heiss!!!

Technisch hatte ich im Vorfeld viel zu tun. Als ich nach dem Bergrennen den Restriktor (34mm) montierte, der ja bei Rallye's der Gruppe H vorgeschrieben ist, hatte der 5 Zylinder kaum 200PS. Der grosse RS2 Turbo verträgt scheinbar diese Radikalkur nicht. Nach einigen Telefonaten bestellte ich kurzerhand einen Spezial-Lader bei der Fa. Turbocraft. Dieser wurde 3 Tage vor der Rallye fertig.

Abgehohlt, eingebaut, ausprobiert aber der Erfolg stellte sich nicht ein. Ich verstand die Welt nicht mehr.

Mir blieb nichts anderes übrig als wieder den serien Lader einzubauen, aber auch damit lief der Motor nicht gut.



Auf der ersten SP, am Freitag Abend, fuhren wir tadellos, aber ohne Leistung war kein guter Startplatz für den zweiten Tag zu schaffen. Es wurde Platz 24.

Im Service danach macht mich der Thomas, ein Mechaniker vom Rallye-Team Machland, auf ein Leck im Ladeluftsystem aufmerksam. Gemeinsam stopften wir das Loch und hofften dass es Morgen besser gehen wird.



Es ging besser, wir verbesserten unsere Zeit um 15 Sekunden Das sind ca. 1,5 Sek. pro Kilometer mit nur 50 PS zusätzlich. D.h. weitere 50 PS (Spezial-Lader) und wir sind vorne dabei !!! Die Freude hielt nur kurz den gleich nach der SP roche es nach Kühlflüssigkeit. Ein Stopfen ging verloren und mit ihm 3 Liter. (Und so rächte sich die eigene Schlamperei zum zweiten mal)

Nach einer provisorischen Reparatur auf der Strecke retteten wir uns in den Service.

So, nun kann uns nichts mehr aufhalten, dachten wir. Aber leider, auf der dritten SP kam das Kupplungspedal nicht mehr hoch. Es hatten sich wohl Dampfblasen im Bremssystem gebildet welche auf die Kupplung drückten. Wir verloren auf dieser Sonderprüfung ca. 30 Sekunden. Das tut weh! Im Service machte ich ein Loch in den Deckel des Bremsflüssigkeitsbehälters. Ab dann waren alle Fehler ausgemärzt und wir konnten uns aufs Fahren Konzentrieren. Die SP 5 u. 7 waren richtige Fahrerstrecken, 20 km kurvenreich, bergauf und bergab, echt super !

Jetzt muss nur noch der Motor mit dem Spezial-Turbo in Einklang gebracht werden, dann geht's richtig los.



Ab jetzt mit neuem Design und Turbo-Porsche Bremsanlage auf der Vorderachse sowie A200-20VT auf der HA.

<u>am heissen Sitz:</u> Martin Cepicka	<u>ges. Länge:</u> 372 km	<u>Ergebnis gesamt:</u> 10
<u>Nennung:</u> H10	<u>Summe SP's:</u> 150 km	<u>Ergebnis Gruppe:</u> 3
	<u>Untergrund:</u> Asphalt	<u>Ergebnis Klasse:</u> 3

<u>Fahrzeug:</u> Audi S2	<u>Fahrwerk:</u> Serie, mit Tieferlegungsfedern.
<u>Motor:</u> Turbocraft-Lader, ca. 260 PS	<u>Reifen:</u> Pirelli-AS 225(210)/625/17

## Der erste Podestplatz mit Audi !

Nach den Problemen bei der Mühlviertel-Rallye wurden die Schwachstellen sofort behoben. An der Hinterachse kamen neue Audi-A8 Bremscheiben mit Pagid RS42-Klötze drauf. Die Bremsflüssigkeit wurde von Dot-4 auf Dot-5 umgestellt. Alle Wasserpropfen wurden durch welche aus Kupfer ersetzt. Der defekte Ladedruckschlauch wurde getauscht und ein grosser Ölkühler wurde eingebaut. Hella-Rallye 3000 wurden montiert. Um den Turbo-Problemen auf die Spur zu kommen, entwickelte ich ein "Telemetrie-System". Damit kann ich nun, schon bei einer kurzen Testfahrt, die wichtigsten Motordaten aufzeichnen und ein Diagramm ausdrucken. Dieses Diagramm schickte ich zur Fa. Turbocraft, die daraufhin einen neuen Lader zusammenstellten. Diesen neuen Lader bekam ich 2 Tage vor der Rallye. Wieder einmal musste ich in kurzer Zeit einen Lader einbauen von dem ich nicht wusste ob er auch etwas taugt. Aber diesmal hatte ich Glück, der Lader ist zwar nicht optimal, aber es war eine Verbesserung deutlich zu erkennen und auch messbar (+0,2 Bar Ladedruck). Jetzt wurden nur noch zwei neue Pirelli-AS (WM-Material) angeschafft, und auf ging's in die Wachau.



Am Servicplatz war ich noch entspannt.

Es war irgendwie nicht unser Tag, zuerst machte ich ein paar Fahrfehler, dann verrechnete sich Martin um 10 Minuten. Dies hatte zur Folge dass wir 10 Strafminuten bekommen müssten. Am Nachmittag lief es dann einigermassen gut. Bis dann auf der vorletzten SP eine Motorstütze brach. Ich wusste nicht was kaputt war aber ich spürte dass beim Schalte der Schaltheber stark schwankte. Daher vermied ich, in den Kehren, in den ersten Gang zu schalten.



Auf der SP ging es schon rauher zu Werke.

Neubauer mit Typ 85 Quattro und S2 Motor als Vorausauto.



Etwas ganz besonderes war die 30km lange Sonderprüfung. Es war ein Rundkurs bei dem eine Schleife mit 10 km, 3 mal befahren wurde. Wir wurden direkt in das Duell Sonnleitner gegen Schmolnigruber verwickelt. In diesem dreier Pack, in Renntempo durch die Wälder zu hetzten, machte riesen Spass. Und ich sah dabei genau wo ich zu den beiden noch aufholen muss. Es sind die ganz schwierigen Passagen wo die beiden sich ohne wenn und aber hineinstürzen. Aber das Auto kann mithalten, das habe ich gesehen, und an einem guten Tag, ich auch!

Am Ende erreichten wir den guten 10ten Gesamtrang. Die Zeitstrafe ging irgendwo verloren, nicht störte es nicht!

<u>am heissen Sitz:</u> Thomas Vogelauer	<u>ges. Länge:</u> 806 km	<u>Ergebnis gesamt:</u> 37
<u>Nennung:</u> H10	<u>Summe SP's:</u> 270 km	<u>Ergebnis Gruppe:</u> 6
	<u>Untergrund:</u> Eis&Schnee	<u>Ergebnis Klasse:</u> 6

<u>Fahrzeug:</u> Audi S2	<u>Fahrwerk:</u> Serie, mit Tieferlegungsfedern.
<u>Motor:</u> Turbocraft-Lader, ca. 260 PS	<u>Reifen:</u> serien Spike (155/15)

## Endlich einmal auf Eis & Schnee unterwegs!

Nach vielen Jahren der Jänner-Rallye auf nasser Strasse, erwartete uns diesmal eine richtige Winterlandschaft im Mühlviertel. Dies sollte eigentlich erfreulich sein, da das Driften auf Schnee das Salz in der Suppe der Rallyefahrer ist. Da ich aber bisher immer von überraschendem Tauwetter enttäuscht wurde, rechnete ich nicht mit diesen Verhältnissen. Daher ersparte ich mir kurzerhand 3000 Euro für spezial-Reifen und kam nur mit Serienspikes an den Start. Dies war natürlich ein fataler Fehler, was sich auch sofort in den ersten SP-Zeiten niederschlug. Das Driften in der Winterlandschaft war traumhaft, viele Zuschauer, bomben Stimmung, alles war perfekt, nur unser Speed nicht. Aber damit mussten wir jetzt leben. Wir versuchten das Beste daraus zu machen, und fuhren nach dem bekannten Motto: "Was Du nicht er-fahren kannst, das must Du er-warten können."

So kämpften wir am ersten Tag, bis spät in die Nacht hinein, mit den schweren Bedingungen ständig am Limit unseres Könnens. Nach der ersten Etappe zahlte sich diese Taktik durchaus aus. Wir lagen in Reichweite einer Podestplatzierung.



Am Samstag Morgen, bei herrlichem Wetter (-10°), ging es um 8 Uhr los. Es kam als erstes eine Sonderprüfung welche ich wohl nie wieder vergessen werden. Die Bedingungen waren ideal, ich hatte einen richtig guten Tag erwischt, wir fuhren eine traumhafte Linie. Mit knapp 200 km/h auf Eis&Schnee, lange Drifts mit weit über 100 km/h, das waren Erlebnisse von denen ich bis dahin nur geträumt hatte. Alles lief perfekt, in so einem Zustand könnte ich neben der Ansage von Thomas noch Zeitung lesen und ich würde keine Fehler machen, so gut war mein Gefühl.

Aber wie so oft, wenn es am schönsten ist, kommt der nächste Tiefschlag prompt. Auf der nächsten Prüfung war plötzlich Leistung weg. Wir blieben in der SP stehen und erkannten ein geplatztes "Pop-Off Ventil", das wir erst auf der nächsten Verbindungsetappe notdürftig reapiieren konnten.



Wir verloren 6 Minuten und jede Chance auf eine gute Platzierung. Zum Trost nahmen wir die wunderbaren Augenblicke der SP12 mit ins Gepäck. Die 3000 Euro, haben wir uns erspart, aber gewusst hätten wir schon gerne was gewesen wäre wenn....

Doch leider: Wenn und Aber zählen nicht im Motorsport!

am heissen Sitz: Thomas Vogelauer  
Nennung: H10(ARC)

ges. Länge: 243 km  
Summe SP's: 130 km  
Untergrund: Schotter

Ergebnis gesamt: -  
Ergebnis Gruppe: -  
Ergebnis Klasse: -

Fahrzeug: Audi S2  
Motor: Turbocraft-Lader, ca. 260 PS

Fahrwerk: Bilstein Rennfahrwerk PSS9  
Reifen: Michelin TRX5

## Ultimativer Schotter Event!

Nach dem Winter war der erste Einsatz ein echtes Highlight, eine echte Schotter-Rallye, eine Rarität in Österreich! Rechtzeitig bekam ich von Werner Jahrbacher das neue Bilstein-Rennfahrwerk geliefert. Es ist das Fahrwerk wie es auch schon Fritz Waldherr bei der Akropolis-Rallye eingesetzt hatte. Dies war auch unbedingt notwendig denn mit einem Serienfahrwerk ist eine Schotter-Rallye nicht zu bestreiten.

Diese Rallye war auch der erste Lauf zur "Austrian Rallye Challenge" kurz ARC, wo ich mich für 2006 eingeschrieben hatte.

Mit dem neuen Fahrwerk, dem ganz gut laufenden Motor und den Top-Reifen (Michelin) kamen wir mit grossen Erwartungen ins Triestingtal. Zum erstenmal durften wir mit dem Wettbewerbsfahrzeug besichtigen, was uns sehr entgegen kam. So konnten ich gleich ein wenig Erfahrung mit dem Fahrwerk sammeln.

Samstag Morgen am Start, eine wenig flau im Magen, wurden wir als 13te in die SP geschickt.

Es was ein Höllenritt! Wie wir schon beim Besichtigen vermuteten war die Strecke sehr brutal zu fahren. Ich lies es vorsichtig angehen und prompt bekamen wir die Rechnung präsentiert: Platz 12



Das muss besser gehen, ab da wurde attackiert. SP2, der Rundkurs lief schon besser: Platz 9

Ich hatte einen guten Tag erwischt, und fuhr richtig aggressiv am persönlichen Limit.

Wenn das nur der Audi bis zum Schluss durchhält, dachten wir.

Nach SP4 lagen wir am hervorragenden 8. Gesamtrang. Das war der 3. Platz in der Gruppe H, bei 20 Starter in dieser Gruppe, eine gute Ausgangsposition. Es lief richtig gut und machte viel Freude, bis...

...wir beim Regrouping nach SP4 einen Wasserverlust bemerkten. Die ewige Rüttellei hielt die Kühlerbefestigung nicht stand. Die Befestigung riss aus und eine Loch war die Folge. Zum Glück passierte es nicht am Beginn der SP, sonst hätten wir höchstwahrscheinlich den Motor gekillt.

Verdammt, schon wieder ein technischer Defekt der uns stoppte. Ich kann nur froh sein über die vielen anderen Komponenten am Fahrzeug die diese Tortur zumindest bis zur SP4 überlebten und hoffen dass irgendwann alle Schwachstellen beseitigt sind.

Think big, think positiv!



am heissen Sitz: Sitz ausgebaut!

ges. Länge: 3,2km

Ergebnis gesamt: 33 von 87

Nennung: Gruppe B,H,F

meine Bestzeit: 1.34,04

Ergebnis Gruppe: 7 von 10

gesamt Bestzeit: 1.16,11

Fahrzeug: Audi S2

Fahrwerk: Bilstein Rennfahrwerk PSS9

Motor: Turbocraft-Lader, ohne Restr., ca. 300PS

Reifen: Pirelli RS7 225/625/17

### Der Berg ruft!

Alle Jahre wieder, und jetzt zum 10ten mal, kommt das Bergrennen in St.Anton vor meiner Haustüre. Heuer war es das zweite mal mit dem Audi. Da ich wie immer in der stärksten Tourenwagenklasse starten muss gibt es natürlich Nichts zu gewinnen, ausser ein paar neue Eindrücke.

Dieses mal waren mit Bernhard Gassner (Lancia Integrale) und Reinhard Sonnleitner (VW Golf G60) zwei Fahrer mit vergleichbarem Material am Start. Wir haben getunte Serienwagen und keine leichtgewichtigen PS-Monster wie der Rest in unserer Gruppe. (Zink's Gabat Cossie hat 740 PS !!!)

Daher war der Vergleich unter uns wichtiger als das Gesamtergebniss.

Nachdem dies der erste Einsatz des neuen Fahrwerks auf Asphalt war, musste ich erst die richtige Einstellung finden.

Aber schon im dritten Trainigslauf konnte ich mich deutlich von den beiden Konkurrenten absetzen.



Schlussendlich fuhr ich im letzten Rennlauf mit 1.34,04 eine befriedigende Zeit, welche nur 2 Zentel hinter der Vorjahreszeit lag. Da ich im vorigem Jahr mit dem grösseren RS2-Lader unterwegs war ist das auch in Ordnung so. Nach den Angaben einiger "Bergprofis" könnte ich mit Slick-Reifen noch 3 Sekunden gut machen.

Derzeit fahre ich ja nur mit Rallye-Reifen, die sind zwar auch gut, aber eben nicht so gut wie echte Slick's.

Ich hoffe daher, mit Hilfe eines Sponsors, im nächstem Jahr mit Slick's die 1.30 Schallmauer durchbrechen zu können.

Es war wieder eine sehr gute Veranstaltung. Ich bin immer wieder überrascht wie viel Spass es machen kann 6 mal den gleichen Berg hoch zu fahren. Aber durch die immer bessere Linienwahl und das langsame herantasten an sein eigenes Limit, bleibt es bis zum letzten Lauf sehr sehr aufregend.



Danke dem "Donau Team Fenzl" für die Unterstützung!

<u>am heissen Sitz:</u> Martin Cepicka	<u>ges. Länge:</u> 186 km	<u>Ergebnis gesamt:</u> 7
<u>Nennung:</u> H10+	<u>Summe SP's:</u> 107 km	<u>Ergebnis Gruppe:</u> 4
	<u>Untergrund:</u> Asphalt	<u>Ergebnis Klasse:</u> 4

technische Neuheiten: Audi S8 Bremssscheiben von TAR-OX für die Porsche Anlage

### Endlich wieder einmal ein gutes Ergebniss!

Die Mühlviertel Rallye rund um Perg ist ein Fixpunkt unserer Rallyefahrerei. Wie voriges Jahr, war es auch diesmal sehr heiss. Obwohl es am Rennsamstag nur bewölkt war, gab es um die 30°. Mein neuer grosser Ölkühler brachte nicht die erhoffte Abkühlung und so war die Wassertemperatur wieder knapp am Limit bei 115°. Die Motronic verringerte spürbar die Leistung, ich gab trotzdem Vollgas aber der Motor hielt. Am Nachmittag kamen noch Zündaussetzer und eine überhitzte Handbremse dazu.



Ein weiteres Fragezeichen waren die Querlenkerlager. Meine neue Konstruktion mit eingeklebten Kugellagern hielt nicht. Zum Glück habe ich noch Kunststofflager als Sicherheit eingebaut, welche sich als stabil erwiesen. Auch die Kupplung machte mir Sorgen da sie sich nach dem Bergrennen sehr weich anfühlte.

Mit all diesen Problemen im Gepäck ist es nicht einfach, sich voll auf das Fahren zu konzentrieren. Aber es gab auch Gutes festzustellen. So war die vordere Bremse, zum ersten mal, völlig problemlos. Die 322mm Audi S8 Scheiben waren den Anforderungen endlich gewachsen. Auch das Fahrwerk, mit neuer Einstellung, brachte ein traumhaftes Handling.

Durch diese Neuerungen konnten wir unseren Speed deutlich verbessern. Der 7. Gesamtrang zeigt das deutlich. Nur die unerwartete Zuverlässigkeit der Mazda's verhinderte einen Podestplatz in der Gruppe H.

Schön langsam wird mein Renner so wie ich es mir vorgestellt hatte.

Wurde ja auch Zeit!



Fahrwerk am Limit!

<u>am heissen Sitz:</u> Thomas Vogelauer	<u>Untergrund:</u> 99% Asphalt	<u>Ergebnis gesamt:</u> 4
<u>Streckenlänge:</u> 340 km	<u>Summe SP's:</u> 140 km	<u>Ergebnis Gruppe+ARC:</u> 1

technische Neuheiten: Ladedruck bis 1,8 Bar, eingepresste Querlenkerlager

## Der erste Sieg mit Audi !!!

Mit dem guten Gefühl, ein fast perfektes Auto zur Rallye zu bringen, traten wir in Leiben an. Nach wochenlangem Suchen der Zündaussetzer, die bei der Mühlviertel-Rallye aufgetreten sind, scheint der Fehler nun behoben zu sein. Dadurch konnten wir den Ladedruck auf bis zu 1,8 Bar erhöhen, was eine spürbare Mehrleistung mit sich brachte.

Die angetretene Konkurrenz war sehr gross, Namen wie Richard Liez, Toto Wolf, Mario Seibel, Max Zellhofer, Herbert Breiteneder und viele mehr, machten die Hoffnung auf eine Top-10 Platzierung gering.



Doch unser Augenmerk galt den ARC-Kollegen wie Schmollngruber, Tatzreiter, Klausner und Kohlhofer. Und diese hatten wir gleich nach der ersten SP fest im Griff. Lediglich Tatzreiter schien uns geringfügig überlegen. Auf SP4 machte ich einen Fehler mit der Handbremse, wir tuschierten einen Kanaldeckel und verloren 20 Sekunden. Im Service wurde der Rad-Sturz wieder eingestellt und danach bliesen wir zum Angriff. Schmolli, der hinter uns lag, fiel auf SP5 aus. Wir fuhren auf SP5 die 6. Gesamtzeit und hohlten auf Tatzreiter weiter auf. Nach SP7 (also die vorletzte) lagen wir nur noch 3 Sekunden hinter Ihm. Auf SP8 haben wir den Sack zugemacht. Tatzreiter bekam

Bremsprobleme, und wir konnten uns über den ARC-Sieg freuen. Es war ein Sekundenkrimi bis zum Schluss.

Besonders überraschte uns unser 4. Gesamtrang!

Wiedereinmal zeigte sich: Wenn man eine gute Leistung konstant bis ins Ziel bringt, kommt eine Top-Platzierung automatisch. Von 80 Teams am Start, kamen nur 49 ins Ziel.

Englischer Rennfahrerspruch: If you finish first, you finish first!



Leider war in diesem "Grün" auch ein Kanaldeckel vergraben.

Ein riesiger Pokal, mit Bundeshymne überreicht, entlohnte uns die vielen Arbeitsstunden in der Montagegrube. Es ist auch ein gutes Gefühl zu wissen, das wir endlich ein konkurrenzfähiges Auto haben.

Besonderem Dank diesmal, dem "Baunternehmen-Pieber", für die Unterstützung!

am heissen Sitz: Erhard Hofecker  
Streckenlänge: 6 km

Untergrund: Asphalt  
Summe SP's: 30 km

Ergebnis gesamt: 2  
Ergebnis Gruppe: -

technische Neuheiten: verstellbarer Stabilisator auf Hinterachse

## Die Weltpremiere!

Der Rallye-Club-Perg (RCP) veranstaltete Heuer zum ersten mal eine Drift-Challenge. Diese Veranstaltung ist nicht wie üblich, nur eine Kurve lang, sondern es ist eine 6 km lange Rallyestrecke bei der es aber nicht um Zeit sondern um Wertungspunkte für die spektakulärste Fahrweise geht. Da es so eine Veranstaltung noch nirgends gab musste sie offiziell als Rallye ausgeschrieben werden, und dazu muss auch ein Copilot genannt werden. Dies war eine einmalige Gelegenheit jemanden das Abenteuer "Rallye" näherzubringen, da der Copilot dabei lediglich als "Ballast" an Bord war. Mein Bruder erfüllte diese Aufgabe hervorragend und ich denke er hatte auch seinen Spass dabei.

Da die Veranstaltung Nenngeldfrei war, wurden wir verpflichtet, einige zahlende Gäste zwischendurch über die Strecke zu chauffieren. Ich betrachtete dies als Fahrtechniktraining und die Gäste waren begeistert.



Nur quer bist wer!

Der Wettbewerb bestand aus 5 Wertungsläufen mit Copilot. Es galt die Jury, mit ex-Weltmeister Peter Müller, zu überzeugen.

Einerseits punktete man mit schneller und spektakulärer Fahrt, andererseits waren qualmende "Donuts" sehr beliebt.

Aber leider hab ich es zu Mittag etwas übertrieben und bin in einer schnellen Kurve, über eine Wiese, in einen Erdwall gekracht.

Der Einschlag war heftig und ich dachte sofort an grosse Schäden. Aber nach kurzer Begutachtung konnte wir wieder weiterfahren. Es war lediglich die Stossstange zerfetzt.

Die massive Rutschplatte hatte sich bezahlt gemacht.



Ich war natürlich etwas demotiviert und wollte gerade das Auto aufladen, als wir zugesteckt bekamen dass wir super plaziert sein sollten.

Gut, dachte ich, dann fahren wir halt noch zweimal.

Es hat sich ausgezahlt, wir erhielten am Ende den 2. Gesamtrang und als Preisgeld einen satz Reifen von der Fa. Wanggo in Linz.

Ich hatte von der Veranstaltung nicht allzu viel erwartet, da wir bei den Rallye's normalerweise versuchen eine schnelle Linie zu fahren, und der Drift eher ein schöner Nebeneffekt dabei ist.

Der Star der Veranstaltung und Gesamtsieger war jedoch Christoph Klausner mit seinem Urquattro. Er hat sein Gerät spielerisch gut im Griff und lieferte eine super Show.

Nach meinem Sieg bei der Herbst-Rallye steht es nun 1:1 und nächstes Jahr werden wir um den Titel "Herr der Ringe" fahren.

Der Rallye-Club-Perg hat einen super Event veranstaltet. Glückwunsch, allen voran Obmann Niki Glisic (Petschl-Transporte), der auch mit seinem M3 auf den 3. Platz fuhr.

Nach der Winterpause (keine Jänner Rallye für mich) werden wir im April, voll motiviert beim ersten Challenge-Lauf im Triestingtal, die Saison 2007 beginnen.



Klausner's Pirouetten waren der Hammer

Bis dahin: Rechts ist das Gas, wer bremst verliert!

am heissen Sitz: Martin Cepicka  
Streckenlänge: 260km

Untergrund: 98% Schotter  
Summe SP's: 96km

Ergebnis gesamt: 20  
Ergebnis Gruppe: 7

technische Neuheiten: 2 Bar Ladedruck, 40 kg Gewichtsreduktion

## Die Niederlage zum 40er!

Nach der Winterpause habe ich den Wagen mit einigen Neuerungen versehen und bin voll motiviert im Triestingtal an den Start gegangen. Zuvor hatte ich noch ein Schock-Erlebniss als mein Stamm-Co kurzfristig absagen musste. Gottseidank, konnte der Martin einspringen. Diese Aktion passierte 2 Stunden vor der Abreise!  
Dies ist der erste Lauf der Rallyechallenge dieser Saison und ich wollte eigentlich auf Punktejagd gehen. Mit dem Sieg des letzten Lauf's von 2006 in der Tasche, fuhr ich recht zuversichtlich nach Weissenbach/Triesting.  
Die Besichtigung mit dem Rallyeauto war sehr gut, so konnte ich einiges Testen und das Fahrwerk als gut befinden. Samstag-Morgen ging es los. Eine extrem schwierige SP1 eröffnete die Rallye. Ich merkte gleich dass ich in guter Form bin und konnte sofort an mein Limit gehen. So lief es den ganzen Tag lang recht gut, leider gab es mit der Zeitnehmung probleme und wir wussten nicht wo wir positioniert waren. (Auf Rundkursen wird nicht, wie üblich zur vollen Minute, sondern nach Lichtschranke gestartet. Die Zeiten werden später im Computer errechnet.)  
Am Nachmittag bekamen wir dann schön langsam mit dass wir nicht wirklich vorne mit dabei sind. Daher war der defekte Turboschlauch (max.LD 1Bar) nur halb so schlimm.



Die letzte SP war ein Asphalt-Rundkurs mitten durch Weissenbach, bei der Schotterreifen pflicht waren. Das war dann ein riesen Spass als wir mit Handbremsdrifts das Puplicum erfreuten.

Das Ausmass der Tragödie erfuhren wir erst am Abend als die Ergebnisse feststanden. Platz 20 !!!  
Der Gipfel war die SP2 (langer Rundkurs) bei der wir nur die 39. Gesamtzeit bekamen, obwohl wir beide der Meinung waren dass wir sehr schnell gefahren sind. Wir haben zwar auf Schotter wenig Erfahrung aber normalerweise ist es so dass wenn ich an meine Grenzen gehe ich auch ganz vorne bei den Challenge-Piloten dabei bin.  
Diesmal war das Auto fast perfekt, das Fahrwerk um einiges besser als im Vorjahr, und ich in guter Verfassung. Trotzdem waren wir um Welten zu langsam. Ich verstehe die Welt nicht mehr, das kann doch nicht sein, oder bin ich wirklich schon zu alt für diesen Wahnsinn?

Apropos: Leider hatte ich dieses Wochenende ein sehr unangenehmes Jubiläum. Ich wurde 40 ig !



Glücklicherweise kamen viele Freunde nach Weissenbach um mit mir diesen schweren Tag zu begehen. Sie heiterten mich mit einem Transparent beim SP-Start auf, und sorgten schon im Vorfeld mit der Startnummer 40 für die richtige Stimmung. Dann blieben Sie noch bis nach Mitternacht und besauften sich mit mir.

Vielen Dank an:  
Sonja, Thomas, Klaudia, Andreas, Elisabeth, Erhard, Herbert, Martin,....

am heissen Sitz: Martin Cepicka  
Streckenlänge: 311 km

Untergrund: 96% Asphalt  
Summe SP's: 86 km

Ergebnis gesamt: -  
Ergebnis Gruppe: -

technische Neuheiten: 6-Gang Renngetriebe (Dog-Box), Matador-Reifen auf HA.

## Ausser Spesen nichts gewesen!

Der zweite Lauf zur ARC 2007 fand in Tisnov (CZ) statt.

Da diese Rallye auch zur tschechischen Sprint-Meisterschaft zählt, war ein sehr grosses Starterfeld mit vielen guten tschechischen Fahrern dabei. Überhaupt geniesst der Rallye-Sport in den ehem. Ostblockländern einen viel höheren Stellenwert als bei uns. Dementsprechend ist die Leistungsdichte viel grösser als in Österreich.

Wir kamen mit grosser Vorfreude zu unseren Nachbarn, da wir zum Ersten mal mit dem neuen Getriebe antraten. Alle Tests verliefen sehr gut. Voller Optimismus gingen wir am Samstag Morgen an den Start zur ersten SP.

Das Auto lief fantastisch, nahezu perfekt. Ich konnte das Potential des S2 noch nicht richtig ausschöpfen da es mir noch an Rennkilometern mit dem Getriebe fehlte.

Um das zu verstehen muss man sich einmal folgendes vorstellen. Aus dem Stand wegbeschleunigt, ist man nach ca. 300m im 6ten Gang (ca. 180 kmh). Nach jedem Schaltvorgang fällt die Motordrehzahl nur um 1000 Umdrehungen. Dadurch kann man akustisch nicht mehr beurteilen welcher Gang gerade eingelegt ist. Es erfordert doch einige Übung, bei ständig wechselnden Bedingungen, immer alles im Griff zu haben.

Doch leider kamen wir nicht weit.

Nach 13 km in der ersten Prüfung, kurz vor dem Ziel, fiel der Ladedruck auf "Null". Wir rollten durch das Ziel und suchten dann den Fehler. Es stellte sich heraus dass der Turbolader sich in mehrere Teile aufgelöst hatte.

Nun ja, 600km Reiseweg, 4 Tage Aufwand, und dann Dass.

Es ist bitter, aber vielleicht ist es genau dass, was diesen Sport so schön macht.

Denn wenn man dann einmal einen Erfolg hat, weiss man warum man im 7ten Himmel ist.

Die ARC Wertung können wir für Heuer vergessen, daher gibts jetzt eine Sommerpause, in der das Auto natürlich weiter verbessert wird. Keine Sorge, wir kommen wieder.....



So sehen Sieger aus.

Trneny Karel auf einem Skoda Oktavia WRC



Aber es waren auch ältere Skoda's am Start.

<u>am heissen Sitz:</u> -	<u>Untergrund:</u> grober Schotter	<u>Ergebnis gesamt:</u> 6
<u>Streckenlänge:</u> 3 x 9,4 km	<u>Summe SP's:</u> 3	<u>Ergebnis Gruppe:</u> 3

technische Neuheiten: Renngetriebe, kein Restriktor, 350 PS!

## Erstes gutes Ergebniss 2007!

Die Erzberg-Schotter-Challenge ist eine Mischung von Bergrennen und Rallye auf Schotter. Es galt eine 9 km lange Strecke, Berg-auf und Berg-ab 3 mal zu bewältigen, wobei nur 2 Läufe bewertet wurden. Diese Schotterstrecke ist jedoch nicht mit normalen Schotterstrassen vergleichbar. Es ist sehr uneben und der Schotter ist extrem grob. Wasserlachen, oder besser noch, kleine Seen mussten durchfahren werden. Die Bergaufpassage war wirklich dem legendären Bergrennen "Race to the Clouds" am Pikes Pike sehr ähnlich. Dort, in Colorado, fahren sie bis über 4000m Seehöhe. Das haben wir nich gehabt, aber der Charakter ist doch ähnlich. Es sind 20m breite Pisten mit sehr weitläufigen Kehren wo man zu 90% mit Vollgas fährt. Da hier kein Restriktor (Luftbegrenzer) vorgeschrieben war, heisst dass, das ich hier mit ca. 350 PS unterwegs war.



Mit dem neuem Renngetriebe und dieser Leistung war das Fahren ein Hammer. Wie im Rausch wird aus den Kehren im Trifft hochgeschaltet. Nach 200m kommt man im 4. Gang mit 150 Sachen auf die nächste Kehr zu und hofft dass man die ausgefahrene Spur zum Bremsen erwischt. Denn daneben, im losen Schotter, hat man den doppelten Bremsweg. Das Auto funktionierte perfekt und hielt bis zum Schluss durch. Lediglich die Bodenplatte wurde durchgeschlagen, und überhaupt litt der Wagen enorm unter den Steinschlägen des groben Schotters.



Der Bewerb wurde nicht nur für Rallye-Autos sondern auch für Rally-Cross und Auto-Cross Auto's ausgeschrieben. In der Rallyeklasse konnte ich den 3.Platz erreichen. Dies war nach dem schwierigen Saisonstart ein sehr versöhnliches Ergebniss.

<u>am heissen Sitz:</u> Thomas Vogelaer	<u>Untergrund:</u> 98% Asphalt	<u>Ergebnis gesamt:</u> 12
<u>Streckenlänge:</u>	<u>Summe SP's:</u> 120 km	<u>Ergebnis Gruppe:</u> 2

technische Neuheiten: Renngetriebe, Matador-Reifen, neue Fahrwerksabstimmung (20% härter)

## Rallyefahren auf höchstem Niveau!

Nachdem wir die Schäden vom Erzberg halbwegs beseitigt haben, wurde für die Herbst-Rallye in Leiben vorbereitet. Da ich seit einem Jahr kaum auf Asphalt unterwegs war, nutzte ich die Gelegenheit des Polizeisportverein und legte einen Testtag, am Ring in Melk, ein. Dies ist eine wirklich gute Gelegenheit für alle Sportfahrer um nur 80 EUR sein Auto kennen zu lernen.

Mit gutem Gefühl kamen wir nach Leiben. Das Wetter war gut, und wir waren bis in die Haarspitzen motiviert.

Um 8 Uhr starteten wir auf die erste SP (Jauerling) auf teilweise feuchten und schmutzigen Asphalt. Wie üblich fuhr ich die erste SP etwas verhalten. Ab der 2. SP kam dann schon eine gewisse Aggressivität auf und die Zeiten wurden besser. Zu Mittag lagen wir auf dem 16. Gesamtrang und auf Platz 3 in unserer Gruppe.

Da diesmal die Leiben-Rallye auch zur Deutschen-Rallye-Serie "DRS" zählte, kamen immerhin 113 Starter nach Leiben. Natürlich war der 4. Gesamtrang vom Vorjahr diesmal nicht zu erreichen. Es waren so mächtige Geräte wie der Porsche-GT3 (der Gesamtsieger), Oktavia-WRC, Moufang M3 und einige Gruppe-A Mitsu's am Start.



Dieses PS-Monster ist für die Zuseher ein Leckerbissen, für uns Hobby-Fahrer jedoch ein unschlagbarer Gegner.

Dies war der erste Einsatz des Renngetriebes auf Asphalt. Nach der Mittagspause gewöhnte ich mich so einigermaßen daran und konnte mich besser aufs Fahren konzentrieren. Mit einem so kurz übersetztem Getriebe und den verwinkelten Strassen in Leiben, ist man ständig am Schalten. Circa alle 1-2 Sekunden liegt ein Schaltwechsel an. Dadurch wird man einerseits sehr gefordert, andererseits treibt einem das an und hält die Konzentration hoch.

Dies ist Rallyefahren auf (für mich) höchstem Niveau! Das ich jemals ein Rallye-Auto haben werde, dass mich so enorm fordert, hätte ich nie gedacht. Ich sah so etwas immer nur beim Zusehen, z.b. bei einem Kit-Car oder ähnlichem. Natürlich gibt es noch viel zu verbessern. Aber jetzt bekomme ich ein Gefühl dafür wie es weiter gehen könnte.

Ein paar PS mehr, ein kürzeres Turboloch, ein kleine Fahrwerksveränderung und die Zeiten werden noch besser werden, das spür ich jetzt genau.

Die Prüfungen nach der Mittagspause waren schon richtig gut. Eine Gesamt 9. SP-Zeit spricht für sich.

Durch den Ausfall von Reinhard Mitterauer (Toyota GT4) rückte ich auf den 2 Platz in der Gruppe H13 vor.

Der Gruppensieger und ARC-Gesamtsieger Sascha Plöderl (Evo3) war nicht zu erreichen.

Aber trotzdem, es war eine Super-Veranstaltung mit einer beinahe fehlerfreien Fahrt, und machte richtig Spass.

Leider gab es auch einen Wehmutstropfen: Auf der letzten SP verkeilte sich die Diff-Sperre.

Dies behinderte uns zwar kaum, aber die Reparatur wird sich wohl nicht bis zur nächste Rallye (Ostarrichi in 2 Wochen) ausgehen. Ein 6-Gang Seriengetriebe, als Notlösung, ist schon in Aussicht.....



ruck-  
zuck-  
Ladedruck!

Vielen Dank auch diesmal, dem Unternehmer Karl Pieber, für die Unterstützung!

am heissen Sitz: Martin Cepicka  
Streckenlänge: 250km

Untergrund: Asphalt  
Summe SP's: 145km

Ergebnis gesamt: -  
Ergebnis Gruppe: -

technische Neuheiten: Renngetriebe mit Torsen-Sperre, da die Rennsperre noch immer defekt ist.

## Die Kapitulation!

Nach der sehr erfolgreichen Herbst-Rallye, wollte ich noch ein letztes mal in diesem Jahr, so richtig Gas-geben. Die Ostarrichi-Rallye, eine reine Asphalt-Rallye nur 2 Wochen darauf, sollte genau das richtige sein.

So war der Plan!

Doch leider, eine Woche davor kamen schon Schlechtwetterprognosen. Das wird schon nicht so schlimm, und überhaupt sind wir doch keine "Weicheier", dachte ich. Beinhardt ohne Regenreifen, und schon gar keine Winterreifen ging es auf Reisen. Beim Besichtigen wars noch o.k.. Aber am Freitag-Abend bei der ersten SP kam die Ernüchterung. Unsere Trocken-Reifen (die natürlich schon geschnitten waren) bekamen wir einfach nicht auf Temperatur. Die Gummimischung war eher für Sommertemperaturen ausgelegt.

Peinlich aber wahr, nach nur 20 Meter auf der ersten Prüfung räumten wir 2 Stangen nieder. Ein Scheinwerfer hang am Kabel und nach weiteren 500 Metern gings mit dem Heck voran, ab in den Acker. Dank Quattro fanden wir einen Ausweg zurück auf die Strasse. Auf diesem 29 km Rundkurs mussten wir 4 Autos überhohlen lassen und hohlten uns 3 Minuten auf die Spitze.

Am nächsten Morgen sollte es noch schlimmer kommen. Es ging Bergauf, und dort war Schnee. Gott sei Dank, wurde diese Prüfung wegen steckengebliebener Autos, neutralisiert.

Die nächste Prüfung war wieder im Flachland. Oa moi problema's no, hamma gsagt!

Gut, aber diese Prüfung war genau so rutschig wie die am Vortag.

Nach dem 4. oder 5. Ausritt in den Acker (immer knapp an Bäumen vorbei) driffteten wir mit ca. 80 km/h über eine Erdkuppe. Dabei zog es uns den Reifen teilweise von der Felge. Es war nur mehr ein Frage der Zeit bis wir einen Baum oder Ähnliches erwischen. Denn mit Helm am Kopf und H-Gurt über die Schultern, kannst nicht langsam fahren !!!

Wir kapitulierten, gaben in der Zentrale einen Elektrikdefekt an und mischten uns unter die Zuseher.

Christoph Klausner, in einem uns ebenbürtigen Urquattro, führte uns vor wie es gehen könnte. Mit neuen Regenreifen fuhr Er mitten in die Staatsmeisterschaftsfahrer. Der Höhepunkt war eine 4. SP-Zeit !!!

Seinen 6. Gesamtplatz und Sieg in der Gruppe-H feierten wir gemeinsam bis in die Morgenstunden.

Dies war ein kleiner Trost, aber für mich eine Lehrstunde die ich nicht so schnell vergessen werde.



"Ehre, wem Ehre gebührt"