

## HC Rallye Team - Einsätze ab 2008

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 Vogelauner	<u>Untergrund:</u> Schotter	<u>Ergebnis gesamt:</u> 15
<u>Streckenlänge:</u> 225 km	<u>Summe SP's:</u> 85 km	<u>Ergebnis Gruppe:</u> 3

technische Neuheiten: Torsen-Sperre auf HA, weiche Fahrwerksabstimmung, frei prog. Einspritzung.

## Der erste Podestplatz bei einer Schotter-Rallye!

Eine reine Schotter-Rallye ist etwas ganz Besonderes. Es gibt in Österreich nur eine Veranstaltung die so bezeichnet werden darf, und die wird jährlich von Ex-Weltmeister Peter Müller im Triestingtal organisiert.

Dadurch dauert es einige Jahre bis man genug Erfahrung gesammelt hat um auf Schotter richtig schnell zu sein.

Bei uns dürfte es langsam so weit sein. Nach den dürftigen Ergebnissen der letzten beiden Jahre waren wir diesmal schon in Schlagdistanz zur ARC-Spitze.

Nach der langen Winterpause, in der das Auto wieder etwas modifiziert wurde, probierten wir diesmal eine wesentlich weichere Fahrwerksabstimmung. Die Veränderung war sofort spürbar. Das Auto lag fantastisch und war einfach zu dirigieren. Auch die neue Torsen-Sperre an der Hinterachse brachte zusätzliche Traktion. Der Motor hatte durch die neue Zusatz-Elektronik etwas Zicken, aber damit lernten wir im Laufe der Rallye umzugehen.

Lediglich die Reifenfrage war noch nicht erledigt. Wir fuhren wieder mit den Michelin TRX die wohl nicht mehr Stand der Technik sind, aber noch auf Lager waren.



Von Beginn an waren wir gut unterwegs. Unsere Zeiten, so um Gesamt-Platz 15, waren sehr konstant.

In der Challenge-Wertung (ARC) gab es einen Sekunden-Krimi mit den Kollegen Kopf, Huber, Mitterauer und Riegler. Kopf und Huber waren zu schnell für uns, aber Mitterauer und Riegler waren in Reichweite.

Mitterauer umarmte am Nachmittag einen Baum. Riegler war vor der Schluss-SP 10 Sekunden vor uns. Die letzte SP ist wie immer der Stadt-Rundkurs, ein echtes Highlight. Wir attackierten voll und hatten Glück. Rieglers Lancia bekam Husten, er verlor 20 Sekunden und wir wurden dritter.



Im nächsten Jahr werden wir dann mit dem schwarzen Gold von Pirelli angreifen.

Es ist immer gut wenn man noch ein Ass im Ärmel hat!

Der Admonter Reini Kopf (Toyota Celica CS 4WD) fuhr eine tolle Rallye und eroberte den sensationellen elften Gesamtrang, womit er in der ARC-Wertung auf Platz zwei einlief, noch vor Vorjahres-Challenge-Überraschungsmann Markus Huber (Mitsubishi Evo III) oder Christian Hofecker im bärenstarken Audi S2. ....das schrieb "motorline.cc"

am heissen Sitz: Thomas Vogelauner  
Streckenlänge: 222 km

Untergrund: Asphalt  
Summe SP's: 97 km

Ergebnis gesamt: disqualifiziert  
Ergebnis Gruppe: 3. vor disqu.

technische Neuheiten: 18 Zoll Räder, 330mm Bremse

## Rallye mit bitterem Beigeschmack!

Die Mühlviertel-Rallye, eine reine Asphalt-Orgie, ist einer der Highlights im Kalender.

Umso mehr freute ich mich als mein Händler anrief und sagte, dass die neuen Bremsscheiben rechtzeitig gekommen sind. Es handelt sich um schwimmend-gelagerte Reibscheiben auf Alutöpf. Das beste was für Geld zu bekommen ist. Dies Scheiben wiegen die Hälfte der Audi S8 Scheiben die ich bisher fuhr. Das erleichtert die Vorderachse um 12 kg !!! Dies, zusammen mit den neuen 18 Zoll-Rädern, die ich mir heuer leistetet, motivierte mich total für das Rallywochenende.

Die Rallye begann etwas holprig. Nach 10 monatiger Asphaltabstinez brauchte ich ein wenig um wieder in die Gänge zu kommen. Zu Mittag, nach 3 Prüfungen, fing die Sache an zu laufen und wir lagen in unserer Gruppe im Spitzenfeld. Aber dann passierte ein Missgeschick und ich köpfte eine Betonsäule. Ein Querlenker wurde verbogen und wir verloren ca. 1 Minute.

Nach der Reparatur in der Mittagspause (Danke an Stremsi!) ging es hinaus auf die "Königs-SP", eine kurvenreiche Strecke mit 21 km die 2 mal gefahren wurde, sehr selektiv bergauf und bergab.

Jetzt ging es richtig zur Sache. Ich fühlte mich gut und war sauschnell. Beim ersten Umlauf erreichten wir die 9. Gesamtzeit und markierten die Bestzeit unserer Gruppe.

Beim 2. Umlauf lief es noch besser. Wir erreichten die 7. Gesamtzeit und distanzieren Markus Huber, dem führenden der Gruppe, um 15 Sekunden!

Dies sollte dann für den 3. Platz in der Gruppe-H reichen. Ohne die Minute zu Mittag, wären wir um den Sieg gefahren.

Soweit so gut, aber das dicke Ende sollte noch kommen, der Zufall wollte das wir zur Schlusskontrolle mussten.

Dort wird das Auto auf Regelkonformität überprüft.

Die Techniker stürzten sich sofort, mit Messschieber bewaffnet, auf die grosse Bremse. Doch die war Homologiert und somit erlaubt. Routinemässig messten sie die kleine Bremse an der Hinterachse, und fanden was sie nicht finden sollten.

Die Bremsscheibe war zu klein, wir wurden kurzerhand **d i s q u a l i f i z i e r t** !!!

Wie kommt es dazu?

Nun, die serien Bremse eines Audi S2 ist zu klein, sie wird zu heiss und ist eine Gefahr für Fahrer und Zuseher.

Eine homologierte, grosse Scheibe wie an der Vorderachse, kostet 1.600 Euro.

Das wollte ich mir in mein 17 Jahre altes Auto nicht leisten, und verbaute eine Scheibe von einem alten 200er Audi und hoffte das es niemanden stören wird.

Doch das war noch nicht alles. Im Zuge der Überprüfung fiel den Technikern meine Porsche Bremssättel ins Auge.

Die sind zwar ähnlich, aber nicht gleich, wie die Homologierten Brembo-Sättel.

Das heisst ich muss jetzt alles auf Regelkonforme Gruppe-A Bremse umbauen, dies wird ca 5.000 EUR kosten.



Porsche verbaut Brembo.



Rennbremsscheiben (6 statt 12 kg)

Den verlorenen dritten Platz kann ich verkraften, aber ein bitterer Nachgeschmack als "Falschspieler" bleibt.

Ich richte jetzt den Blick auf die Leiben-Rallye im Oktober, und weiss dass ich dann ein Siegfähige Auto haben werde.

am heissen Sitz: Thomas Vogelauer  
Streckenlänge: 120km

Untergrund: Asphalt  
Summe SP's: 8

Ergebnis gesamt: 14  
Ergebnis Gruppe: 4

technische Neuheiten: neuer Motor, neue Bremssättel

## Es wär' mehr drinnen g'wesen!

Nach der Miesere mit den Bremsen bei der Mühlviertel-Rallye, haben wir zu Hause festgestellt dass der Motor seinen Geist ausgehaucht hatte. Dies kam etwas überraschend für mich da ich den Motor vor 4 Jahren komplett neu aufgebaut hatte, und wir eigentlich nicht sooo viele Rallye's bestritten hatten.

Da ich die Nase voll hatte und den Kopf ohnehin für den Bremsenumbau brauchte entschied ich mich den Motor vom "Schmied und nicht vom Schmidl" machen zu lassen.

So kontaktierte ich kurzerhand den 3-fachen Rallycross-Staatsmeister, Peter Rammler, und ließ mir von Ihm den neuen Rumpf-Motor mit spezial Kolben bauen. Ein neuer Zylinderkopf mit einstellbaren Nockenwellen sowie eine kurze Ansaugbrücke wurden verbaut. Ein von TTE (ToyotaTeamEurope) abgekupferter Restriktor wurde angefertigt. Während der Peter den Motor machte konstruierte ich aus Flugzeug-Aluminium einen Bremsenhalter für die neuen Alcon-Renn-Bremssättel. Vielen Dank an Thomas Reiterer für die Spezialteile!

Dies Alles wurde in der letzten Woche vor der Rallye fertig. Der Einbau und das Einfahren des Motors dauert natürlich auch seine Zeit. So kamen wir zwar Top ausgerüstet, aber doch etwas verunsichert nach Leiben.

Die Leiben-Rallye ist normalerweise immer eine sehr schnelle Asphaltstet, bei der bisher immer das Wetter gut war. Diesmal jedoch, gab es einen Temperatursturz. Unser sehr teures Reifenmaterial benötigt ca. 12° um gut zu funktionieren. Am Morgen hatten wir 7° und es war feucht. Dies verunsicherte mich und wir hatten gleich einen Dreher auf der ersten SP. Am Vormittag wurden unser Gebete (Flüche) erhört und es trocknete auf. Wir kamen immer besser in Fahrt und konnten trotz starker Konkurrenz zwei Gruppen-Bestzeiten fahren.

Dann leider nach dem Mittagessen, kam eine Phase mit schlechter Konzentration. Ich machte ein paar Fehler die auch zu zwei Drehern führten, die uns ca. 1 Minute kosteten. Einmal brauchten wir sogar die Zuseher damit wir wieder auf die Strecke kamen. Eine Minute, das war genau die Zeit die uns zur Spitze fehlte!

**Ja es wäre mehr drinnen gewesen, aber wir wissen jetzt, wie das Zeug funktioniert, es funktioniert richtig gut!**



Danke an die Fan's

Jetzt gibt's eine Winterpause. Das HC-Rallye-Team tritt erst wieder im April bei der Triestingtal-Rallye an. Bis dahin soll die neue Gruppe-A Lenkung eingebaut und neue Schotterreifen gekauft werden. Dann gibt's keine Ausreden mehr !!!

**Einen Schönen Winter wünscht das HC-RT**

am heissen Sitz: Martin Cepicka  
Streckenlänge: 223km

Untergrund: Schotter  
Summe SP's: 89km

Ergebnis gesamt: 3  
Ergebnis Gruppe: 1

technische Neuheiten: neuer Motor seit Leiben, neue Schotter-Pirelli's, neue Abgasanlage, neue Ansaugung, neue Federn.

## Der totale Triumph!

Auch Heuer wurde die Austrian-Rallye-Challenge (ARC)-Saison mit der schon legendären Triestingtal-Rallye eröffnet. Das besondere an dieser Veranstaltung ist, dass es eine 100% ige Schotterrallye ist. Abgesehen von der Zuseherprüfung im Zentrum von Weissenbach, wird nur auf Forststraßen gefahren. Das ist einzigartig in Österreich. Es kommen auch immer wieder Spezialisten aus dem Ausland, wie diesmal, 2 italienische Schotterspezialisten, und Hermann Gassner Junior sowie Jeffrey Wiesner aus Deutschland. Sogar von Schweden kam ein Volvo-Team.

Wir haben uns für diesmal sehr viel vorgenommen. Es wurde im Winter viel am Auto verbessert. Wenn man nur einmal pro Jahr eine Schotter-Rallye fährt dann kann man nur in kleinen Schritten lernen. Diesmal probierten wir weichere Fahrwerksfedern und neue Schotterreifen. Von dem schwarzen Gold von Pirelli versprochen wir uns sehr viel, schliesslich ist das das Material dass vor ein paar Jahren in der WM entwickelt wurde. Eine neue Carbon-Airbox und eine neue Abgasanlage mit WRC-Katalysator rundeten das Technik-Paket-2009 ab.

Am Samstag Morgen, um 8 Uhr früh war der Start zur ersten Sonderprüfung. Eine 6km kurze Strecke mit groben Schotter und einem 10m Sprung durchs Ziel. Das war die einzige Prüfung die wir schon kannten.

Wir wussten dass wir sofort danach sehen werden wo wir Heuer stehen.



Das Ergebnis der ersten SP war dann der Hammer. !!! Platz 6 gesamt, und schnellster ARC-Pilot !!! Dazu muss noch erwähnt werden dass wir beim Lesen der Starter-Liste erfürchtigt wurden. Die Konkurrenz war gross. Es waren allein in unserer Gruppe 18 Starter. Insgesamt waren es 75, davon 54 ARC-Fahrer. Weiters waren noch 10 Stück fast unschlagbare Gruppe N4/A6 Autos am Start.

Das Auto lief perfekt und ich war in Top-Form. Es gibt so Tage wo einfach alles läuft, wo der Kopf frei ist und man fast alles kann. So ein Tag war das.

Wenn dann noch die Technik perfekt funktioniert kann auch ein richtig gutes Ergebnis dabei rauskommen.

Beim langen Mittagsservice war nichts zu machen und wir konnten uns entspannen und fürs Finale Kraft tanken. Am Nachmittag lief es perfekt weiter. Da wir nicht über unsere Positionen informiert wurden, konnten wir nicht taktieren. Also machten wir weiter druck. Ausser am Rundkurs in Weissenbach, da überkam mich der "Neck" und ich driftete fürs Puplicum was ich konnte. Das kostete ein paar Sekunden. Als ich danach erfuhr dass wir zu diesem Zeitpunkt nur 4 Sekunden vor dem Deutschen Jeffrey Wiesner, auf Gesamt Rang-3 lagen, bekam ich Gänsehaut. Aber trotz der "Driftvorstellung" konnten wir Wiesner auf Distanz halten und fuhren mit dem besten Ergebnis meiner Rallye-Karriere heim.

Wir wurden nach Beppo Harrach und Fritz Waldherr, dritter. Wir gewannen die ARC-Gesamtwertung und auch die Gruppe-H Wertung. Besser konnte es nicht sein.

Als führender der Rallye-Challenge werden wir jetzt die Meisterschaft weiter verfolgen. Am 22-23 Mai ist dann in Althofen die Fortsetzung. Ich hoffe dass uns das Glück des Tüchtigen treu bleibt.

am heissen Sitz: Thomas Vogelauer  
Streckenlänge: 316 km

Untergrund: 30% Schotter  
Summe SP's: 116km

Ergebnis gesamt: -  
Ergebnis Gruppe: -

technische Neuheiten:

**Wenn man zuviel möchte . . .**

Nach dem furiosen Sieg im Triestingtal fieberten wir dem zweiten Lauf zur ARC, in Althofen, entgegen. Die Vorbereitungen waren schwierig da dort auf gemischtem Untergrund gefahren wird. Man muss das Auto auf Asphalt und auf Schotter vorbereiten. Da wir dafür keinerlei Erfahrung hatten, probierten wir eine kompromiss-Abstimmung im Fahrwerk und nahmen geschnittene Asphaltreifen mit.

Auf der ersten SP, die diesmal schon am Freitag Abend war, fuhren wir nur auf Asphalt und kamen gut zurecht. Wir waren 12. Gesamt und 4. in der ARC-Wertung. Die Konkurrenz bei den ARC Startern war diesmal sehr gross. Es waren ca. 10 siegfähige Teams am Start. 2 Toyota, 2 Lancia, 1 Ford und jede Menge Mitsubishi's. Am Samstag Morgen ging es dann richtig zur Sache. Es waren die SP's mit dem grössten Schotteranteil an der Reihe. Das Gefühl mit Slick-Reifen auf dem Schotter "rum zu eiern" kann ich nicht beschreiben, ist aber kein gutes. Doch die Zeiten stimmten und wir verbesserten uns in die Top 10.

Da ich aber gesehen hatte, dass die Spitzenpiloten mit ungeschnittenen Asphaltreifen fuhren, dachte ich mir, das können wir auch. Also steckten wir für die zweite Runde unsere 18 Zöller rauf. Bei der Anfahrt zur Prüfung hörten wir ein "klackern". Zum Glück kontrollierte ich es und fand heraus dass sich ein Traggelenk gelockert hatte. Wir konnten es noch rechtzeitig festschrauben, jedoch war jetzt die "Spur-Einstellung" völlig daneben. Das Auto war damit sehr schwierig zu steuern. Ein Punktgenaues einlenken war nicht mehr möglich. Auf Asphalt geht das noch halbwegs, aber auf Schotter mit tiefen Spurrillen war der Wagen kaum zu bändigen. Die 4er Prüfung absolvierten wir halbwegs gut, konnten uns aber nicht mehr verbessern. Auf der SP-5 ging es vom Start weg, auf Schotter hinunter durch den legendären Urtl-Graben, wo es dann unten auf Asphalt raus ging. Wir mussten also nur noch 5 km auf Schotter überwinden, aber dabei sowenig Zeit wie möglich verlieren. Dann nach 2 km kam der "Crash". Ich lenkte in eine Rechts-3, zu weit links ein, und war auf dem losen Schotter hoffnungslos zu schnell. Wir durchbrachen das Geländer und verbogen 2 Stahlrohre. Die Stahlrohre wehrten sich und rissen Ihrerseits uns zwei Räder aus. Wir verzögerten von 80 auf 0 in 5 Meter. Nach einer Schrecksekunde realisierten wir dass das "das Aus" bedeutete.



Jetzt gibt es wieder vieeeeel Arbeit . . . . .

am heissen Sitz: Thomas Vogelauer  
Streckenlänge: 320 km

Untergrund: Asphalt  
Summe SP's: 120 km

Ergebnis gesamt: -  
Ergebnis Gruppe: -

technische Neuheiten: neue Teil-Lackierung, neue Federbeine

### Ausser Spesen nichts gewesen!

Die Mühlviertel-Rallye ist ein Fixpunkt in unserem Rallyekalender. Es handelt sich dabei um eine reine Asphalt-Rallye, welche wir bisher immer bei bestem Wetter und mit recht guten Erfolgen bewältigen konnten. Diesmal, nach dem Althofen-Crash, kamen wir mit dem fast ganz neu lackiertem Auto ins Mühlviertel. Im Gepäck hatten wir jedoch auch Regenreifen, da die Wettervorhersagen nicht gut waren. Nach einem anstrengenden Besichtigungstag erfolgte am Samstag-Morgen der Start in Schwertberg bei Regen. Nach der Startrampe fuhren wir die Verbindungs-Etappe nach Saxen wo der Start der ersten Sonderprüfung sein sollte. Auf dem Weg dahin mussten wir die Reifen auf Temperatur bringen, da Renn-Reifen bei kühlen Temperaturen weitaus weniger haften als Strassenreifen. Kurz vorm Start lies ich noch einmal alle "Viere" durchdrehen. Dabei machte es einen lauten Knall und der Vortrieb war weg. Wir sprangen aus dem Wagen und stellten fest dass das Hinterachs-Differential gebrochen war. Dies bedeutete das AUS noch vor dem Start!

Nun-ja bei einem Gebrauchtwagen mit 18 Jahren und 250tkm auf dem Buckel kann so etwas schon mal passieren. Das Differential ist wohl einer der ganz wenigen Teile die noch nicht neu waren bzw. nicht verstärkt wurden. Das Gute an der Sache war das es jetzt, vor einer Regen-Rallye passierte. Ich wäre noch viel mehr entäuscht gewesen, wenn es eine schöne trockene Rallye geworden wäre. Dafür konnten wir den geplanten Urlaub einen Tag früher antreten - hat auch was gutes an sich!

In diesen Teilen steckt der Wurm drinnen!



Spesenabrechnung: 410 EUR Nenngeld  
 200 EUR Besichtigen  
 800 EUR neue Zahnräder

Von Nix kommt nix. Wenigstens ist das Auto jetzt wieder fertig.  
 Wir hoffen auf ein Neues, in Leiben am 3. Oktober, bei der Herbst-Rallye.

...einen schönen Sommer 2009 wünscht das  
**HC-Rallye-Team**

am heissen Sitz: Thomas Vogelaer  
Streckenlänge: 303 km

Untergrund: 98% Asphalt  
Summe SP's: 105 km

Ergebnis gesamt: 12  
Ergebnis Gruppe: 3

technische Neuheiten: neues gebrauchtes Sperrdifferential

**So macht das Rallyefahren Spass!**

Die alljährliche Asphalt-Hetze in Leiben ist immer der Saisonabschluss der Rally-Challenge Meisterschaft. Nachdem für uns die Meisterschaft zwar gut begonnen hatte (Sieg im Triestingtal), aber schon beim zweiten Lauf wieder zu Ende war (Crash in Althofen), wollten wir bei der Herbst-Rallye einfach nur viel Spass an der Sache haben, und ein achtbares Ergebniss einfahren.

Genau das gelang.

Die Konkurrenz in der Gruppe-H war groß. Franz Sonnleiter musste die Klasse gewinnen um die Meisterschaft für sich zu entscheiden. In seinem Mitsu-Evo3 war er wie immer unschlagbar. Lediglich Philip Lietz konnte ihm Druck machen. Dahinter kápften wir gegen Reinhard Mitterauer um Platz 3. Es war ein starker Fight. Anfangs konnten wir noch nicht mithalten. Es war schon ein Jahr vergangen seit wir unsere letzte Asphalt-Rallye bestritten. Reinhard hingegen, bestritt mit seiner Toyota Celica GT-Four, die gesamte Meisterschaft. Er konnte schon ab der ersten Prüfung voll attackieren. Nach der vierten Prüfung lagen wir schon 20 Sekunden zurück.

Langsam kamen wir auch in Schwung und konnten von unserem Rückstand Sekunde um Sekunde abknabbern.



☺ ☺ Der neue Audi vom HC-Rallye-Team ☺ ☺

Aber leider, es ging sich nicht aus. Wir hatten es fast geschafft, da konterte der Japan-Fahrer auf SP7 mit einer Fabelzeit. Auf der finalen SP8 konnten wir nochmals 6 Sekunden gut machen, aber es reichte nicht.

So sollten wir uns mit 11 Sekunden Rückstand und Rang 4 zufrieden geben.

Doch es geschah noch ein Drama. Franz Sonnleitner der souverán führte, fiel 2 km vor dem Ziel mit Getriebeschaden aus. Das bedeutete für Ihn den Verlust des Jahres-Gesamtsieges, und für uns den Gewinn von Platz 3 in unserer Gruppe.

Ein altes Rallye-Spruchwort: Was Du nicht er-fahren kannst, musst Du erwarten können!



Ja, so macht Rally-Fahren Spass.

Wenn man sich nur auf das Fahren konzentrieren braucht (weil die Technik perfekt passt) und dann einem noch ein Zweikampf auf trabb hält.

☺ ☺ ☺ ☺ ☺ ☺ ☺ ☺ ☺ ☺ ☺ ☺

Für uns war das der letzte Einsatz 2009.

Im nächste Jahr gehts wieder im April mit der Triestingtal-Rallye los.

**...einen schönen Winter wünscht das  
 HC-Rallye-Team**