

Saisonbericht und Kathrein Rallye Rosenheim 12.10.2013

.....von Sissi Peter

2013 – Der MSF feiert sein 40-Jähriges Jubiläum und Hans Kögl startet mit Beifahrerin Sissi Peter in die 10. gemeinsame Saison.

Der Auftakt läuft ganz passabel – mit dem weißen Tiger erkämpfen wir uns in der „Alteisen“-Klasse CTC in Tiefenbach den 2. Platz von 4 und auf der Voralpen werden wir 3. von 7.

Dann wird es für uns zappenduster: zwei Ausfälle in Folge – so „schlecht“ waren wir ja noch nie!

Unserem Schottertier verbiegen wir in Emmersdorf die Felge derart kapital, dass wir nach einem 10 Minuten Reifenwechsel auf der Prüfung Hohe Straße entnervt aufgeben. Ewig schade um diesen Klassiker aus alten Tagen der 3-Städte-Rallye...

Die nächste Veranstaltung ist der kleine Clubausflug nach Außernzell zur Niederbayern-Rallye - diesmal wieder mit dem weißen Ascona. Weil wir bei den Zwischenergebnissen ziemlich alt aussehen, erwacht bei Hans der Ehrgeiz. Auf der vorletzten, über 27km langen WP hängt er sich nochmal richtig rein. Auf dieser Königsetappe langsamer zu sein als ein BMW M3 und von einem Subaru Impreza Gruppe G überholt zu werden geht gar nicht! Diese Herausforderung hat Hans mit Bravour gemeistert, nur nach der Prüfung ist ihm das Huber-Aggregat beleidigt. Die Analyse der Schäden und deren Ursache im Reha-Zentrum Aschau dauern noch an...

Wir hauen ein Landei über die beiden Nullrunden. Ein Pferd haben wir ja noch im Stall. Der Y-Timer, unser braver Schulbub mit seiner niedlichen Trommelbremse und seinem 4-Gang-Getriebe war seit der letzten Rallye Köln-Ahrweiler nicht mehr im Einsatz, soll aber im November dort wieder an den Start gehen. Also Funktions- und Reifentest bietet sich die Kathrein Rallye Rosenheim an. Außer uns starten noch die beiden Neu-MSF'ler Stephan Köhler mit Co Thomas Memminger auf ihrem VW Golf II 16V und das vom MSF bzw. Sigi Schwaiger betreute Bayerwald-Team Patrick Krückl/Andreas Weber in ihrem Opel Astra GSI 16V sowie 59 andere. Im Rahmen der Kathrein Historic zittern sich parallel dazu weitere 25 Teams durch die Lichtschranken.

Unausgeschlafen granteln wir uns bei der Anreise durch die Umleitungen und erreichen pünktlich zum großen Ablade-Chaos den Hängerparkplatz im Kathrein-Werk zu Rosenheim. Dinner for one (same procedure as every year...) läßt grüßen. Nur wegen der neu eingeführten festen Abnahmezeiten sind Hans und ich ratzfatz durch die Technische durch. Techniker Sigi Weileder hat den i2000 schon so oft gesehen und geprüft, darum hält sich gar nicht lange mit uns auf. Anders sieht es bei Stephan und Thomas aus. Ihren Golf kennen die Techniker noch nicht und nehmen ihn deshalb sehr genau unter die Lupe. Nach geraumer Zeit werden die beiden dann in die Bärenstark besetzte Klasse H14 einsortiert.

Die 3 verschiedenen WP's, jeweils 2x gefahren, liegen relativ kompakt im Bereich Chiemsee bis nördlich von Obing. Für meinen Geschmack hätte

man das Rallyezentrum besser im Bereich Obing gemacht und hätte sich so die sinnlos weiten Überführungen mit dem Stadtverkehr von Rosenheim sparen können.

Teile der beiden AB-Prüfungen sind wir vor 2 Jahren schon gefahren, der Rundkurs mit Start und Ziel an einem Kreisverkehr war mir komplett neu. Die Prüfungen sind sehr ansprechend - es geht zügig durch Wald und Wiesen und als Beifahrer hast Du trotzdem ordentlich was zu lesen. Langweilige Geraden mit noch langweiligeren Abzweigen sind auf der Veranstaltung eher Mangelware.

Nach dem Wintereinbruch am Freitag ist das Wetter am Samstag zwar etwas kühl aber wider Erwarten trocken.

Der Ascona schnurrt am Start noch wie ein Kätzchen und von den nagelneuen 11-er Kuhmos erwarten wir uns bei diesen Bedingungen einiges...

Aber dieser Tag ist nicht unser Freund. Nach den 4km der WP 1 sind wir frustriert – die Radel heben nicht, die Bremsen arbeiten Teilzeit und das mit einer unkalkulierbaren und stark schwankender Motivation, der Leerlauf macht was er will, der Motor hat keine Leistung und es stinkt nach Benzin bis einem übel wird. WP2 hat ziemlich den gleichen Spaßfaktor und ist doppelt so lang.

Auf WP3, dem 10 km Rundkurs, sind unsere Reifen endlich soweit angefahren, dass sie besser funktionieren, aber auf Temperatur bringen wir sie trotzdem nicht. Der Kuhmo ist scheinbar mit dem Frontler besser kompatibel, als mit dem Heckler..

Die zweite Schleife nach dem sehr spartanischen Regrouping bringt genauso wenig Veränderung wie gelegentliche Korrekturen an der Drosselklappe. Weil es heute gar nicht rund laufen will, beneide ich kurzzeitig unseren Klassenprimus Manfred Nothdurfter um sein Bier, als er mit abgerissener Antriebswelle am Start der WP5 steht. Damit geht der Klassensieg an die Österreicher Alois Kaufmann/Ferdinand Rieder mit ihrem Ascona B. Weil unsere Vergaser im Benzin fast erstickt sind geht für mich auch unser Rückstand von 10 Sekunden ganz in Ordnung.

Für Köhler/Memminger läuft es soweit ganz gut, bis vor der letzten WP der Verteilerfinger den Geist aufgibt und die Rallye damit beendet ist.

Patrick Krückl/Andreas Weber fahren wie immer locker und unbekümmert weit nach vorne, diesmal ist es der respektable 17. Rang im Gesamt und der 5. Platz von 22 in ihrer Klasse N-F-ATG 8. Eine absolute Top Leistung, die Hans mit den Worten „im Serienmaterial liegt die Zukunft“ kommentiert.

Im Gesamtergebnis gewinnen Rudi Reindl/Michael Ehrle auf Mitsubishi Evo 7 –„Tuning“-Gruppe H- mit 13 Sekunden Vorsprung vor Florian Auer/Franz Auer auf Mitsubishi Evo2 aus der „Alteisen“-Gruppe CTC-CGT. Mit weiteren 5 Sekunden Rückstand werden Martin Kainz/Olaf Rachner -aus der „Serien“-Gruppe N- Dritte.

