

IPZ-Mühlviertel-Rallye/Christian Eberherr meldet sich zurück

Obwohl schon lange Zeit aktiv, ist Christian Eberherr (Ford Escort RS 2000) beim österreichischen Rallyepublikum noch eher unbekannt. Das muß keineswegs so bleiben.

Wo Klausner ist, da ist auch Eberherr. So war es bisher in diesem Jahr, und so wird es auch bei der IPZ-Mühlviertel-Rallye gehalten. Einen entscheidenden Unterschied jedoch gab es dabei bisher: Während der Audi-Quertreiber aus Rohr bei Bad Hall bisher immer ausgefallen ist, konnte der Salzburger mit dem Escort beide Male bis zur Zielrampe vordringen, wenn auch zuletzt mit sehr viel Bauchweh. Und: Der bisher eher unbekannte Christian Eberherr ist gar nicht so langsam.

Und er könnte diesmal noch schneller sein. Die Motivation, bei der IPZ-Mühlviertel-Rallye besonders gute Zeiten hinzulegen, ist sicher sehr groß, denn die Besetzung bei den Historischen ist fast ähnlich spitzenmäßig wie bei einem Staatsmeisterschaftslauf. Zugleich auch sehr prominent, sodaß mit Sicherheit die Historischen zu den großen Höhepunkten der Rallye zählen werden. Die logische Konsequenz: Viel Feind, viel Ehr.

Die Gegner, mit denen sich Christian Eberherr herumschlagen wird müssen, sind unter anderem Niki Glisic Junior (BMW M3), Oskar Hebenstreit (Ford Escort RS 2000), Herbert Grünsteidl (BMW 2002) und Peter Hinderer (Austin Healey), und das sollte auch in etwa der Reihenfolge entsprechen, die sich aus dem technischen und fahrerischen Leistungsvermögen ergeben. Es gibt jedoch noch zwei andere, bei denen man noch nicht so genau weiß, wo sie sportlich in etwa stehen werden, aber Überraschungen sind in diesem Sport jederzeit möglich. Die Rede ist von Stefan Förster, vor ungefähr einem Jahrzehnt ein Siegfahrer in der Cinquecento-Tropheo, und Wolfgang Scheitz, bisher Beifahrer von Gerald Kures, der es nun mit Andreas Bayer als Beifahrer selber probiert. Aufgrund seiner sportlichen Vergangenheit könnte man vor allem Stefan Förster als Geheimfavoriten bezeichnen, zudem ist sein Wagen, ein Talbot Sunbeam, das Vorgängermodell des Talbot Lotus, der vor 25 Jahren die Marken-Weltmeisterschaft gewonnen hatte.

Möglich ist hier wirklich alles, wobei zumindest eines sicher ist: Die Historischen werden bei der breiten Masse der Zuseher im Mittelpunkt stehen, denn nirgendwo sonst erlebt man so viel Spaß und Abwechslung. Favorit Nummer Eins wird mit ziemlicher Sicherheit Niki Glisic Junior sein, der im vergangenen Jahr bereits mit seinem ungestümen Fahrstil aufgefallen ist, dank dem es ihm sogar gelungen ist, den Histo-Oberhelden Christian Rosner erfolgreich abzuhängen. Sein BMW M3 befindet sich nun wieder auf dem Leistungsniveau von 2004, aber auch damals ist dem Unternehmer-Anwärter schon eine 15. Zeit gelungen. Ein zweiter ganz wichtiger Mann ist Oskar Hebenstreit, beinahe ein Fixstarter in der Austrian Rallye Challenge, der sich zuletzt mit einer Challenge-Bestzeit bei der Castrol Pölstal Judenburg-Rallye ins Gespräch gebracht hat. Herbert Grünsteidl wiederum ist vielen noch aus alten Rallycross- und Jännerrallye-Tagen als extrem schneller Drifter bekannt, wenn es für ihn läuft, kann er noch heute sensationell abschneiden. Die große Bereicherung bei den Historischen, wahrscheinlich auch wettbewerbsmäßig, ist Peter Hinderer aus München. Sein Auto ist die Besonderheit schlechthin bei dieser Rallye: Ein Austin Healey, dessen Auslegung schon in den Sechziger Jahren veraltet war, aber heute dank der Power seines Sechszylinder-Motors wieder recht gut mithalten kann. Hierzulande kennt Peter Hinderer kaum jemand, aber wer schon einmal bei der Niederbayern-Rallye oder der 3-Städte-Rallye im Gebiet Passau war, der weiß längst, daß das mehr ist als nur ein schillernder Exote. Der Bayer mit seinem alt-englischen Roadster ist schnell, auch nach dem heutigen Verständnis für verschärft Tempo bei einer Rallye.

Hier kann man wirklich beinahe von einem Star-Ensemble sprechen, daher geht es für Christian Eberherr und Daniela Stummer um sehr viel. Wie kann man auf solche erschwerte Wettbewerbsbedingungen reagieren? Es gibt eigentlich nur eine Möglichkeit: Indem man den Escort auspreßt, bis das Heck kommt. So ging es bisher immer schon am Besten.