

Nichts Neues am Stockerl



In den frühen Morgenstunden hatte es noch so ausgesehen, als könnte Walter Kovar mit Copilot Stephan Hofbauer sein Ziel realisieren, den Rallye Sprint 2010 zu gewinnen. Knapp zwei Sekunden schneller als Attila Rongits / Laszlo Hannus und fast zehn Sekunden vor Gerwald Grössing / Nicola Januschke-Bleicher sicherte sich Kovar die erste SP-Bestzeit. Auf SP 2 schlug Attila Rongits zurück und holte sich damit die Gesamtführung, die er bis zum Schluss nicht mehr hergab. Gerwald Grössing brauchte bis zur SP drei, um mit

seiner ersten Bestzeit richtig aufzuzeigen, und schnappte sich im Anschluss auch gleich die nächste Sonderprüfungs-Bestzeit. Auf der fünften und letzten Sonderprüfung schaffte es dann Attila Rongits, nochmals zuzuschlagen, wobei Grössing nur 0,6 Sekunden langsamer war. Am Ende bot sich die gleiche Reihenfolge wie 2009 – mit dem einzigen Unterschied, dass Attila Rongits heuer mit einem Gruppe N Auto und nicht mit einem Gruppe A Auto unterwegs war. Der Ordnung halber sei an dieser Stelle erwähnt, dass alle Stockerl-Piloten auf einem Mitsubishi Evo IX unterwegs waren.

Auf den Plätzen folgten Attila Varga / Roland Savanyu (Mitsubishi Evo IX), Markus Rempelsberger / Peter Treybal (Mitsubishi Evo VI), Giuseppe Menegazzi / Enrico Vava (Subaru Impreza STi) und Manfred Pfeiffenberger / Ursula Mayrhofer (Mitsubishi Evo IX).

Sehr kompakt war die Nennliste des Rallye Sprint 2010 ausgefallen. Den Italienern war erstmals eine Schotterrallye im eigenen Land (nur eine Woche versetzt zum Rallye Sprint) angeboten worden, die Challenge Fahrer verzichteten auf den Start und der eine oder andere kam erst ganz zum Schluss drauf, dass er sich den Start beim traditionsreichen Schotterspektakel doch nicht leisten konnte. Am Start fanden sich daher nur 25 Autos ein, von denen 20 das Ziel erreichten. Auf die Qualität des Rallyesports hatte das kleine Teilnehmerfeld keinen Einfluss: Durch das kompakte Starterfeld konnten alle fünf Sonderprüfungen an einem Tag untergebracht und den Zuschauern fast durchgehend ein tolles Programm geboten werden.

Verantwortlich dafür waren die teils sehr engagiert kämpfenden Teilnehmer ebenso wie die Hausherren Ernst und Beppo Harrach. Beide waren angetreten, um den Gästen des Hauptsponsors DiTech den Rallyesport näherzubringen. Ernst Harrach griff für das perfekte Copilot-Erlebnis zu seinem Lancia Delta Integrale, Beppo gab seinem „alten“ DiTech Mitsubishi Evo VI die Sporen. Die inoffizielle Tagesbestzeit (sagenhafte 8:10 Minuten) ging übrigens auf das Konto von Beppo Harrach.

Auf einen Start verzichtet hatte hingegen DiTech Chef Damian Izdebski, der dank seines Engagements die Durchführung des 26. Rallye Sprint gesichert und mit Kunden und Mitarbeitern ein langes Rallye Fest gefeiert hat. Für den 27. Rallye Sprint 2011 wünscht man sich in Bruckneudorf das gleiche Wetter, die gleiche Stimmung und ein mindestens doppelt so großes Starterfeld.