

2. Trari Trara

Unverhofft kommt oft!

Wie schon bei der ersten Trari Trara im Vorjahr hatten auch diesmal die beiden Veranstalter Franz Stehno und Hans Drabek ein Programm für einen bunten Samstagnachmittag von RARA-Mitgliedern und eingeladenen Gästen zusammengestellt, das den Ansprüchen dieser Art von Veranstaltung – bißl Navigieren und Autofahren mit Hirn in einer möglichst schönen Umgebung gepaart mit kniffligen Fragen – nach Meinung vieler Beteiligter ziemlich gerecht wurde.

So gab es zum Auftakt zum Beispiel eine sogenannte „freie“ Etappe. Der Startpunkt war die Ortstafel von Maustrenk im Weinviertel (das sich in diesen Frühlingstagen in prachtvoller Blüte zeigte), die in einem gewissen Zeitfenster zu passieren war. In diesem Abschnitt lauerte schon erstmals Dani Chylik – dem auch an dieser Stelle nochmals der Dank der beiden Veranstalter ausgesprochen gehört – mit seiner Zeitmessanlage. Die Teilnehmer hatten zwei Lichtschranken und zwei Schläuche in lockerer Reihenfolge in vorgegebenen Zeiten zu absolvieren – die Abstände zwischen den einzelnen Positionen waren jedoch nicht bekannt.

Danach folgte eine Zwangsrast im Georgikeller in Gross Inzersdorf, wo die Teilnehmer nach Wahl mit Schnitzerl, Stockfleisch (vulgo Sauschädl) oder Rindsbraten nach Wahl verköstigt wurden.

Danach begann die Veranstaltung erst richtig: Es galt, einen Rundkurs, bei denen die Orte Jedenspeigen und Dürnkrot als markante Punkte fungierten, zweimal zu durchfahren. In der ersten Runde musste man sich eine Zeit selbst vorlegen, die es in der zweiten Runde exakt um eine Minute länger zu wiederholen galt. Das schaffte keiner – soviel sei vorweggenommen, wegen einer spinnenden Stoppuhr musste diese Wertung als einzige dann ohnedies gestrichen werden.

Der besondere Gag dabei: In Runde zwei galt es, in einer Nebenfahrbahn in Jedenspeigen nochmals die vier Schranken/Schläuche in anderer Reihenfolge und zu anderen Sollzeiten wie beim ersten Mal zu absolvieren. Zusätzlich durfte man beim Denkmal, das an die Schlacht anno 1278 erinnert, bei der König Ottokar von Böhmen sein Ende fand und der unaufhaltsame Aufstieg der Habsburger zu einer Weltmacht begann, in deren Reich die Sonne der Geschichte nach nie unterging, noch testen, wie weit die Stoßstange des eigenen Autos von einem festen Hindernis exakt einen Meter entfernt ist. Da wussten nur wenige, wie wenig 100 cm aus der Sicht vom Fahrersitz aus durch die Windschutzscheibe und stoppten viel zu früh – zwei Teilnehmer waren ob der landschaftlichen Schönheiten offenbar so verwirrt, dass sie diese Sonderprüfung gleich im wahrsten Sinne des Wortes rechts liegen ließen.

Das absolut sehenswerte Schloss Jedenspeigen, das eine hervorragende Dauerausstellung zum Thema dieser für Europas Geschichte so bedeutsamen Schlacht darbietet, wartete dann in einer einstündigen Zwangsrast auf die Teilnehmer. Es öffnet erst im Mai seine Pforten für die Besucher, der Bürgermeister von Jedenspeigen als „Hausherr“, Herr Ing. Reinhard Kridlo, ließ es sich dankenswerterweise für unsere Teilnehmer nicht nehmen, eine Sonderführung selbst zu inszenieren.

Danach ging es von Jedenspeigen aus weiter nördlich, doch gleich am Ortsende lauerte der listige Fahrtleiter schon wieder mit einem Fragebogen, der Fragen zum gerade im Schloss gesehenen beinhaltete. Neben dem Jahr der Schlacht wurden auch nette Dinge wie die Website des schnellsten Habsburgers (www.ferdinandhabsburg.com) abgefragt. Er fährt heuer übrigens Formel 3 und verdient die Beachtung von allen, die mit Herz und Seele Österreicher und Fans eines Aufstiegs á la Niki Lauda oder Jo Gartner sind. Dazu galt es dort, das Fahrzeug exakt in der Mitte zwischen linkem und rechtem Fahrbahnrand zum Stillstand zu bringen – ein Teilnehmer schaffte dies mit einer Differenz zwischen links und rechts von nur einem Zentimeter!

Die Biermarke, die im Gasthaus Dobesch ausgeschenkt wird und die Ziffernsumme der Telefonnummer des Hyundai-Händlers an der Strecke (die auf einem Werbeschild nur an der Rückseite vollständig zu lesen war) überforderte dann keinen der Teilnehmer, ehe es in Hohenau vorbei an der Firma Wittmann-Holz (jaja, gehört zum Imperium des heimischen Rallye-Aushängeschildes der Siebziger- und Achtzigerjahre) ins Hohenauer Heurigen- und Erholungsgebiet Adamstal (die nächste Parallele zum Reich von Franz) ging, wo nochmals vier Schranken/Schläuche zu absolvieren waren.

Der letzte Fragebogen („Fünf Fragen für Automobilexperten“) wurde aus Gründen des zeitlichen Ablaufs und um den Teilnehmern noch eine Heimreise rechtzeitig zum Beginn der ZIB 1 zu ermöglichen nicht mehr gewertet, brachte aber fatale Ergebnisse: Niemand wusste, wie ein gewisser Enzo Ferrari mit dem für Italiener typischen zweiten Vornamen hieß, außer Sven Oberortner hatte niemand auch nur den Schimmer einer Ahnung, welche Marke neben Ferrari noch ein springendes Pferd im Wappen hat.

Auch den Vornamen des Porsche-Enkels Piech, der in Mattsee ein Museum betreibt, wusste niemand (nein – Ferdinand ist es nicht, *Anm. d. Veranstalters*). Und auch die Frage, welcher Rennfahrer als erster Scheibenbremsen in seinem Auto hatte (Stirling Moss im Jaguar C-Type bei der Mille Miglia 1952), konnte niemand auch nur teilrichtig beantworten.

Also blieb das Gesamtergebnis, so wie es war: Hans Rath – unser Webseitenexperte und seine Gemahlin – wurden Letzte und bekamen vom Veranstalter den berüchtigten „sauren Apfel“ überreicht, in den sie beißen mussten. Damit es mit den Zähnen keine eventuellen Probleme gibt, praktischerseits gleich in Form eines Aufstrichs fürs Frühstücksbrot. RARA-Legende Peter Leopold – er hatte schlicht und einfach keinen Beifahrer gefunden und absolvierte alles alleine – wurde trotzdem nicht Letzter. Auch Helmut Mezera und Karin Schynol-Korbay – beide den hehren Künsten viel eher zuzuordnen als dem lauten Tritt aufs Gaspedal oder dem Lesen eines Roadbooks – wurden trotz null Erfahrung mit Lichtschranken ebenfalls nicht Letzte.

Vorjahressieger Dieter Oberortner im schmucken Renault 4 war diesmal weit entfernt vom Podium, weil in einer Sonderprüfung nur eine von drei Stoppuhren im Cockpit Dienst tun wollte und er sich aus Gram darüber verfuhr und eine Sonderprüfung gleich komplett ausließ.

Andreas Lichtenberger, Norbert Schmeisser, der Alpenfahrt-erprobte Reinhart Rosner und Präsident Heinz-Peter Fahrbach belegten die weiteren Plätze bis zum Podium.

Rang drei schließlich ging an Michael Bicking aus Kempten, der erstmals an so einer Veranstaltung teilnahm und damit den Pokal für die weiteste Anreise kassierte, aber in seinem VW Polo – eigentlich das Auto seiner Frau, er wollte ihn nur mal richtig „ausführen“ – fast „fehl am Platz“ war: War es doch einer von nur 2500 jemals gebauten Polo WRC, dem Basismodell für die Rallye-Weltmeisterschaft, dem Michael leistungsmäßig (Serie: 220 PS) mit Hilfe des Audi-Tuners Abt ein bißl auf die Sprünge geholfen hatte, damit Madame beim Einkaufen im Allgäu möglichst zügig von Aldi-Süd zu Edeka kommt. Seither stehen im Fahrzeugschein muntere 306 Pferdchen, die im Ernstfall abrufbar sind. Michael überlegt ernsthaft, nun an der Seitenscheibe des Beifahrerfensters eine permanente GoPro anzubringen, damit er sich an langen Winterabenden an den Gesichtern erstaunter Porsche- und BMW-Treter entzücken kann, die bei Tempo 260 notgedrungen die Überholspur freigeben (müssen), weil ein unscheinbarer Polo doch ein wenig schneller ist. Michael versprach übrigens, wiederzukommen.

Platz zwei dann die nächste Überraschung: Christine Buchinger – vom Fahrtleiter mit Birgit Dangel, unserer Monte-erprobten Beifahrerin von Dani Chylik zusammengespannt – zeigte, was möglich ist, wenn ein absoluter Newcomer von einem Profi auf dem heißen Sitz „gemanagt“ wird. Das erfolgreichste Damenteam wurde mit einem Blumengruß ausgezeichnet.

Und das Gesamtsiegerteam Lorenzer/Lorenzer in einem unscheinbaren Fiat Fiorino-Kastenwagen zeigte, was heutzutage alles möglich ist: Kaum der RARA-Vienna beigetreten, entschieden sie schon die erste Veranstaltung unter den neuen Klubfarben für sich – Gesamtsieg! Da bleibt selbst alten Füchsen wie dem Veranstalter-Duo nur der Mund offen – Detonation!