

Sechzig zu eins

Von versteckter Mehrleistung, weniger Gewicht und vielen anderen Manipulationen am Mitsubishi Evo IX war nach der Waldviertel Rallye die Rede gewesen. Grund dafür war ein Protest des Volkswagen Motorsport Team Austria, der sich über das komplette Rallyeauto verteilte. Jetzt liegt das rechtskräftige Protest-Ergebnis auf dem Tisch.

Die Aufregung war groß. Beppo Harrach und Copilot Andreas Schindlbacher mussten sich der Anschuldigung stellen, ihr Einsatzauto wäre umfassend manipuliert und damit schneller als alle anderen Gruppe N-Modelle im Starterfeld gewesen. Um dies auch nur irgendwie beweisen zu können, folgte seitens des Teams von Andreas Waldherr ein Protest, der in seinem Umfang als einzigartig einzustufen ist.

Offensichtlich hatte man dabei bereits im Vorfeld „befürchtet“, dass alle für den Speed verantwortlichen Bauteile in Ordnung seien – umfasste der Protest doch 24 Hauptpunkte und inklusive der einzelnen Unterpunkte stolze 61 Punkte. Diese Tatsache lässt erahnen, dass damit das Mittel „Protest“, wie er jedem zur Verfügung steht (und auch stehen soll), regelrecht missbraucht wurde.

Nach wochenlangen Untersuchungen des Mitsubishi Evo IX kam die OSK zu dem Urteil, dass nur 1 Punkt der insgesamt 61 Punkte am Fahrzeug nicht dem Reglement entsprochen hat. Dieser eine Punkt betrifft die Benzinpumpe, bei der es sich um ein Nachbauteil handelt. Dieses war nur deswegen zum Einsatz gekommen, weil das Original-Teil am Markt nicht zu bekommen war. Die Nachbau-Benzinpumpe hat dabei keinerlei technischen Vorteil gebracht – konnte sie auch nicht, da sie in Verbindung mit einem anderen Tank als legales Bauteil eingestuft wird.

Hinzu kommt die Tatsache, dass der ungarische Chefmechaniker (darüber wurde bereits in einer Aussendung des Volkswagen Motorsport Team berichtet), der den Aufbau des Autos verantwortet hat, nicht auf die Idee kommen konnte, dass die Nachbau-Benzinpumpe in Kombination mit dem verbauten Tank in Österreich nicht legal ist. In Ungarn ist sie nämlich sehr wohl zu 100% legal, da die ungarische ASN (das Pendant zur OSK) den Einbau in der Form, wie es im Mitsubishi Evo IX von Beppo Harrach erfolgt war, als legal ansieht. Diese Freigabe erfolgte bereits vor längerer Zeit, da die ungarischen Teams die originale Benzinpumpe aus bekanntem Grund nicht kaufen konnten: Sie war am Markt nicht verfügbar.

Beppo Harrach: „Ja, wir haben einen Formalfehler in Bezug auf den Aufbau unseres Fahrzeuges gemacht. Wir haben aber auch gezeigt, dass wir mit einem in 60 weiteren Punkten angegriffenen Auto legal unterwegs waren, und das schneller, als dies manchem Mitbewerber lieb war. Die Sportkommissäre haben in ihrem Urteil festgehalten, dass unser Auto keinen Wettbewerbsvorteil hatte. Das Berufungsgericht ging sogar noch einen Schritt weiter, indem es die Frage aufwarf, ob der eingebrachte Protest im Sinne der sportlichen Fairness in seinem Umfang überhaupt zulässig war. Leider stand es dem Berufungsgericht nicht zu, diesen Punkt zu verhandeln. Ich kann also mit Recht behaupten, dass wir erwiesenermaßen keinen Leistungs-, Gewichts- oder Stabilitätsvorteil mit unserem Auto hatten. Dagegen hatte sich der Protest eigentlich gerichtet oder, besser gesagt, hätte sich richten sollen.“