

Triestingtal-Rallye: Andreas Hulaks Laufbahn vorzeitig beendet

Der Elmayer des schnellen Escort-Driftens verläßt die Tanzfläche früher als beabsichtigt - und stürzt dabei über einen Stolperstein in Form einer nicht greifenden Kupplung. Davor schon hatte ihm ein Reifenschaden ein Haxel gestellt. Der Rest war Dynamik pur - und wie erwartet eine sagenhaft großartige Rallye.

Eigentlich hätte alles gestimmt: Die offiziell letzte Rallye von Andreas Hulak hatte alles an sich, was eine würdige Abschiedsvorstellung ausmacht. Jedenfalls bis gut zur Hälfte der Veranstaltung. Doch das Schicksal hatte auch diesmal kein Einsehen und strafte den beliebten Badener Escort-Helden einmal mehr mit dem Verlust eines hart erkämpften sportlichen Ergebnisses.

Ein solches wäre ein mehr als verdienter Lohn gewesen, denn der sportliche Einsatz war ohne jegliche Abstriche eine für Andreas Hulak typische sportliche Leistung. Was die Besucher der Triestingtal-Rallye von ihm zu sehen bekommen hatten, war die konsequent umgesetzte Essenz der Erfahrung von zehn Jahren Motorsport auf vier Rädern, einer Zeit, die durchgehend gekennzeichnet war von der Suche nach der schnellsten möglichen Art, eine Kurve zu durchfahren, oft schneller, als man es sich im Kopf vorstellen kann. Und in Fahrsituationen, wo jeder ungeübte Lenker längst nur noch Passagier ist, gesteuert von der Fliehkraft und von höheren Mächten.

Der charakteristische Stil der Ford-Werksfahrer der Siebziger Jahre - quer, weil es nicht anders schnell geht - kann auch heute noch sehr erfolgreich sein, wenn man es beherrscht. Die Bestätigung dafür war eine Reihe von Top-Ten-Zeiten, wobei in der Anfangsphase auch Aaron Burkart mit dem aus der Rallye-Weltmeisterschaft bekannten Citroën-Kitcar ein wenig das Nachsehen hatte. Selbst als beim zweiten Durchlauf der Rundkurs-SP "In den Jochen" bei Berndorf ein Reifen samt Felge dran glauben mußte, stellten sich bei Andreas Hulak keinerlei Anzeichen von Gleichgültigkeit ein. Ein paar schnelle Handgriffe, danach wäre es mit Leichtigkeit möglich, die Rückstände auf Willi Polesznig (Porsche) und Gerhard Openauer aufzuholen. Andreas Hulak, wie man ihn kennt.

Es wäre Markus Wagner und ihm auch mit Sicherheit gelungen, die Vormachtstellung bei den Historischen wieder herzustellen, und ein zweiter Platz bei den Nicht-Allradfahrzeugen gegen den technisch haushoch überlegenen Aaron Burkart hätte sich auch für einen positiven Karriere-Abschluß sehr gut gemacht. Wäre alles möglich gewesen. Auf dem Weg zum ersten Durchlauf der klassischen Haidlhof-SP jedoch, wo die Fans vergeblich im Steinbruch auf die Vorstellung des Badener Escort-Fahrers gewartet hatten, wurden jedoch die Auswirkungen einer undichten Ventildeckel-Dichtung immer fataler: Während der Motor kaum litt, wurde die Wirkung der Kupplung in Mitleidenschaft gezogen. Als sich die Lage schon so weit verschlimmert hatte, daß die Kupplung kaum noch gegriffen hatte und ein Stillstand absehbar war, war das Beenden der Rallye praktisch unumgänglich.

Ein "Zwei-Euro-Bauteil" hatte also zum Ausfall geführt, denn mit einer Kupplung, die rutscht, nützen die besten Fahr- und Driftkünste nichts. Das ist in etwa so, als würde Thomas Schäfer-Elmayer beim Linkswalzer aus dem Takt kommen, weil er auf einer Bananenschale ausrutscht. Immerhin machte der Escort sonst keine Schwierigkeiten, und es bleibt zumindest die Erinnerung an einen stilgerechten Auftritt, bei der die dominierende Mazda- und Mitsubishi-Gesellschaft immerhin ein paar blaue Flecken abbekommen hatte, auch wenn hier entwicklungstechnisch Welten dazwischen liegen. Im fahrerischen Bereich existiert jedoch keinerlei Trennlinie.

Andreas Hulak, der sich mental schon vom aktiven Rallyesport verabschiedet hat, sieht es gelassen. Motto: Da kann man eben nichts machen. Sicher der beste Weg, mit einem Rückschlag umzugehen. Gemeinsam mit Markus Wagner bildete er in seinen letzten Karrierejahren ein sehr starkes Team, das leider durch viel zu häufiges Pech weit unter seinem tatsächlichen Wert geschlagen wurde.

Damit hat der neue Lebensabschnitt ohne aktive Rallye-Teilnahme bereits begonnen. Es wäre aber fast ein Wunder, wenn der Kontakt von Andreas Hulak zum Sport vollständig abreißen würde. Es fällt nicht schwer, sich ihn als gefragten Ratgeber für junge wilde Rallye-Einsteiger vorzustellen. Und vielleicht wird er ja einmal darum gebeten, als "zweiter Fahrer" einen Debütanten zu begleiten und zwecks "Vorturnens" das Volant zu übernehmen. Die Hoffnung lebt.

Au revoir!