Österreichische Post AG, PZ 06Z036834 P, Speedcompany OG, Schönkirchner Straße 4, 2231 Strasshof

JETZT ABONNIEREN
www.rally-more.at

01|19
Rally&more
Nr. 1 – Februar 2019 € 3,40

Rally&more

MOTORSPORT IN ÖSTERREICH

WALKNER UND WAGNER

ZWEI WELTEN ZWEI HELDEN

WRC » ORM » RALLYCROSS » BERG » SLALOM » HISTO » DTM » F1

Vorschau
WRC UND ARC

Was ist drin im
FORMEL E

Porträt
KURT BERGMANN

9 190001 019215 01

Liebe Leser!

Diese Ausgabe ist voller Kontraste: Schon unser Cover zeigt Gegensätze, die größer kaum sein können. Während der eine durch die peruanische Wüste fliegt, driftet der andere über die schneebedeckten Straßen im Mühlviertel. Frau Holle war dieses Mal auf Seiten der Jännerrallye-Veranstalter. Am Tag vor dem Shakedown kam der Schnee, zur Freude von Fans und Fahrern. Die FIA schaute heuer genau zu, vielleicht schon 2020 wird Österreichs vielleicht beste Rallye wieder europäisch.

Ob's die Rallye Dakar nächstes Jahr überhaupt noch gibt, da wären wir uns nicht so sicher. Auch wenn die härteste Rallye der Welt trotz verkürzter Route und nur einem Untergrund immer noch ein Spektakel war, steht die Fortsetzung in der Schwebe. Die Dakar ist groß, aber in ihrer Werbewirkung trotzdem zu klein, um bankrotte Staaten zum Asyl zu bewegen. Eine Rückkehr nach Afrika? Leider unwahrscheinlich. Der Sicherheitsaufwand zu groß, das Geld auch dort nicht vorhanden. Das Africa Eco Race hält den alten Geist der Dakar in Afrika hoch. Doch ist das Rennen ohne die Hersteller so unwichtig, dass sich Terror hier nicht auszahlt.

Kontraste gibt es auch anderswo: In Saudi-Arabien startete die Formel E in die Saison 2018/2019. Es war das erste Autorennen in einem Land, wo Frauen erst seit einem Jahr den Führerschein machen dürfen. Wir bleiben der Formel E gegenüber kritisch eingestellt, dennoch berichten wir darüber. Warum? Weil der Sport gut ist, und die Namen groß. Neuer Dinge sollte wir uns nicht verwehren, schon gar nicht, wenn wir ihnen nicht trauen.

Die Neuauflage des Eisrennens in Zell am See bewies: Modern und klassisch vereint, das kann was! Mark Webber hatte beim Eislaufen im Porsche 356 B-Modell ein Lächeln auf den Lippen. Hermann Neubauer war als Beifahrer von Kris Rosenberger im KTM X-Bow schmerzbefreit, ja und sogar David Hasselhoff schaute vorbei. Vielleicht schon bald, so sagen Insider, könnte Motorsport Old- und Youngtimern vorbehalten sein. Nämlich dann, wenn autonomes Fahren salonfähig wird. Bis dahin erfreuen wir uns aber noch am modernen und klassischen Rennsport in seiner ganzen Blüte.

Eure Rally&more-Redaktion

Wieder KTM
PRICE & WALKNER 6

90 Jahre
KURT BERGMANN 44

Eisläufer
GREGER & PORSCHE 54

Köpfe des Monats

Cover: Robert May, Marcin Kin – Fotos 3–4: Marcin Kin, GP Ice Race, Archiv Trimmel, Schriefl, Rotax MAX Challenge, Red Bull, Michael Jurtin

Betriebsausflug

Gulf 12 Hours

Während das 24er in Dubai schon ein Fixpunkt im GT-Kalender ist, stand das Halbtages-Rennen in Abu Dhabi bislang im Schatten. Als schnellstes Auto tat sich vorigen Dezember der neue McLaren 720S hervor, ein Aufhängungsdefekt bremste den mit Parente und Van Gisbergen brillant besetzten Wagen. Auch Klaus Bachler musste im Attempto-Audi mit Bremsproblemen stoppen. Klassen-Zweiter war Christopher Zöchling im 991er. Sieger des zweigeteilten Rennens: zum vierten Mal in Folge der Kessel-488er mit Broniszewski/Rigon/Pierguidi. Mit dabei war auch R&m-Redakteur Michael Schriefl, und zwar als rechte Hand von Renndirektor Chris Norman.

Rallye-WM
ALLE WIEDER DA 24

Rotax-Finale
WELTKLASSE 52

Jännerrallye
FESTSPIELWINTER 12

Rasender Reporter
IM TWINGO 48

Inhalt

Ausgabe 1/2019

» RALLYE

6 Marathon-Rallye: Rallye Dakar
11 Marathon-Rallye: Africa Eco Race
12 Rallye-ÖM: Jännerrallye
22 Vorschau: Austrian Rallye Challenge
24 Vorschau: Rallye-WM
27 Szene-News
28 Vorschau: Alpe Adria Rally Cup
30 Feature: Neue Regeln

» SPORTWAGEN

32 24H Series: 24 Stunden Dubai
34 Szene-News
36 Vorschau: KTM X-Bow Battle
38 Interview: David Griessner

» FORMEL

40 Unter der Haube: Formel E
43 Formel E: Diriyya & Marrakesch
44 Porträt: Kurt Bergmann

» TOURENWAGEN

48 Rasender Reporter: Twingo-Cup
51 3-Stunden-Cup: Melk

» KART

52 Szene-News

» KLASSIK

54 GP Ice Race: Zell am See
56 Planai-Classic: Schladming

» &MORE

58 Marktplatz
59 Rezensionen
60 Dauertester:
Yaris G-Tribute & Swift Sport
62 Rennkalender
63 Impressum

JETZT ABO SICHERN

ABO@RALLY-MORE.AT +43 676 544 0235

Rasender Reporter » Twingo-Cup

NASCAR im Kle

Im Selbstversuch geht unser R&M-Redakteur der Frage nach: Kann ein so langsames Auto wie der Twingo überhaupt ein richtiges Rennauto sein?

Keijo Keke Platzer
Michael Jurtin, Michael Schriefl

„10 Sekunden bist hinten.“ Nein! „I hob’s mit der Stoppuhr gemess‘n.“ Das kann nicht sein. „Issas oba.“ Normalerweise wäre nach dieser Botschaft der Zeitpunkt gewesen, meine Tätigkeit als rennfahrender Motorjournalist schwerstens zu überdenken. Im

» Teamchef Mirko Marinšek hatte mich gewarnt: „Dieses Auto ist nicht wie die anderen.“

Rennsport wird um Zehntel-, nein Hundertstelsekunden gekämpft. Mehr als zehn volle Sekunden lag ich nach meiner ersten – wie ich meinte, durchaus ordentlichen – Testfahrt im Cup-Twingo hinter den besten Rundenzeiten. Man kann es nicht anders sagen: ein Desaster. Teamchef Mirko Marinšek hatte mich gewarnt: „Dieses Auto ist nicht wie die anderen.“ Und er hatte Recht.

Uhrenvergleich

Seit 2016 gibt es den Markenpokal mit den putzigen Twingos. Das erfahrene slowenische Rennteam LEMA hat die Autos gebastelt, mit dem Ziel, günstigen Motorsport anzubieten. Nicht selten wird die Meisterschaft belächelt, sind die Kleinstwagen doch mit Abstand die langsamsten Autos auf den Rennstrecken. Ein Vergleich vom Vorjahr am Hungaroring ergibt folgende Werte: Die schnellsten Twingos umrundeten die 4,3 Kilometer lange Strecke

Die Theorie: 3 Fakten zum Twingo-Cup:

#1 Idente Autos: Alle Autos werden von LEMA an die Strecke gebracht und von der slowenischen Mannschaft betreut. Kleinere Arbeiten an den Autos (Reifendruck, Beklebung) können selber gemacht werden.

#2 Mehrere Serien: Einsatzgebiete für die Twingos gibt es mittlerweile in vier verschiedenen Serien. Der Eurocup fährt im Rahmen des ESET V4 Cup, der Entry Cup bei den italienischen Peroni-Wochenenden. Sogar Langstreckenrennen werden in Grobnik (Kroatien) und Cerklje (Slowenien) ausgetragen. Eine neue Meisterschaft gibt es in Mazedonien.

#3 Typisches Rennwochenende: Ein Freies Training, zwei Qualifyings und zwei Rennen (jeweils 30 Minuten) – so sieht der Zeitplan im Twingo-Eurocup aus. 2019 sollen 20 Fahrzeuge an den Start gebracht werden. Damit gibt es auch eigenständige Rennen, ohne weitere Serien am Grid. In der Vergangenheit fuhr man die Rennen des Öfteren gemeinsam mit Clios und Cruze.

TECHNISCHE DATEN RENAULT TWINGO III (CUP-VERSION)

MOTOR Reihen-Dreizylinder, Turbo
HUBRAUM 999 ccm
LEISTUNG 82 PS bei 6.300 U./min
DREHMOMENT 95 Nm bei 2.500 U./min
HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT 165 km/h
GETRIEBE Fünfgang manuell
REIFEN 195/50 R 15
KRAFTÜBERTRAGUNG Hinterrad
FAHRWERK Dämpfer von Bilstein, Federn von Eibach
BREMSEN Scheiben; innenbelüftet
LEERGEWICHT 890 kg

Ihr Profi für Gastro & Co

informat

in 2 Minuten und 29 Sekunden. Die Chevrolet Cruze aus dem Eurocup von Pfister sind fünf Sekunden schneller, der Cup-Swift um 14 Sekunden, Twingos großer Bruder, Clio, mit 130 Mehr-PS ganze 25 Sekunden.

Hecklastig

Nun gut, langsam ist er, aber deswegen auch weniger spaßig? Keineswegs! Das Auto ist schon von Grund auf agil, der kurze Radstand macht ihn zackig, wenig Lenken ist von Nöten. Montiert sind Semi-Slicks von Billig-Anbieter Nankang aus Taiwan. Ein Satz kostet gerade einmal 200 Euro, fahren kann man damit gut und gerne mehr als ein Wochenende – im Trockenen und im Regen (!). Unkompliziert würde ich sagen. Erstaunten Gesichtern blickt man entgegen, wenn man vom Heckantrieb im Twingo erzählt. Da zückt der Gesprächspartner gerne das Smartphone, um „so ein Schaß, den du mir wieder erzählst“ nachzugoogeln. Tatsächlich hat sich Renault beim Serienauto für Heckmotor und -antrieb entschieden. Natürlich hat der Renn-Twingo mit 82 PS viel zu wenig Leistung, um quer aus der Kehre auszufahren. Allerdings ist das Hinterteil beim Kurvenein- und -ausgang immer leicht in Bewegung, und hilft so im besten Fall mit, um die Kurve zu kommen. Teamchef Mirko erklärt, wie’s geht: „So wenig bremsen wie möglich, nur so viel lenken wie nötig und ja nicht driften!“

Geschobene Partie

Meine Ausgangssituation: Zwar hatte ich Erfahrung mit schnelleren Tourenwagen, aber keine mit dem eigentümlichen Twingo. Die 15 anderen Piloten, zum überwiegenden Teil Slowenen, beim Rennen in Brünn hingegen schon. „Wirst sehen, wenn du andere Autos um dich hast, ist alles anders“, beruhigte mich Rallyefahrer Alfred Kramer nach meinem schockierenden Training. Dessen Söhne Stefan und Alfi Jr. fahren schon länger im Twingo-Cup. »

halek.at
+43 (0)2246 / 3125
halek
Halek GmbH, Gewerbestraße 4, A-2201 Hagenbrunn-Industriegebiet
T +43 (0) 2246/31 25, **F** +43 (0) 2246/34 93, **E** office@halek.at, **www.halek.at**

Rasender Reporter

DISZIPLIN Twingo-Cup

RENNEN IN Brünn und Budapest, am Slovakiaring, außerdem in Italien, Slowenien und Mazedonien

WAS BRAUCHT MAN? Helm, HANS, feuerfeste Wäsche nach aktueller FIA-Norm und eine Internationale D-Lizenz

WAS KOSTET EIN RENNWOCHENENDE IM EUROCUP? Nenngeld ca. 500 Euro, Lizenz mit Versicherung 72 Euro, Fahrzeugmiete 2.000 Euro (inkl. Steuer)

Fazit

SICHERHEIT

★★★★☆

GESCHWINDIGKEIT

★☆☆☆☆

FAHRERISCHES KÖNNEN

★★★☆☆

RENN-FAHRZEIT

★★★½☆

FUN-FAKTOR

★★★★☆

WER IST WICHTIGER – AUTO ODER FAHRER?

1| Hinterherfahren ist besser, mein Teamkollege hängt sich an mich dran

2| Die Kramers (l. Alfi Jr., r. Stefan) geben erfolgreich Gas, da darf ein eigener Fanklub bei den Rennen natürlich nicht fehlen

3| Drin ist nur das Nötigste: Lenkrad, Digital-Anzeigen, drei Pedale, Schaltkulisse, Rennsitz und Feuerlöscher

4| Da staunt nicht nur der Laie: Der Motor beim Twingo ist hinten, genauso wie seine Antriebsräder

„Hängst dich dran an uns im Qualifying“, geben sie mir Schützenhilfe. Die Kramers fahren nach mir auf die Strecke. Ich warte und warte, irgendwann seh‘ ich im Rückspiegel ihre gelben Twingos daherkommen. Ich gebe Gas. Viel zu spät, denn am letzten Bergauf-Stück habe ich keine Chance, je wieder auf Geschwindigkeit zu kommen. Auf Start-Ziel „fliegen“ die beiden an mir vorbei. Ich bin voll am Gas, schaffe es aber nur mühsam über 130. Alleine habe ich nicht den Hauch einer Chance zu folgen.

Momentum

Schwung ist mit diesem Auto alles. Diesen zu verlieren, das Ende aller Sieghoffnungen. Das Mittel zum Sieg ist „Bump-drafting“ – bekannt aus der NASCAR. Auch im Twingo ist Teamwork gefragt, Windschatten braucht es, und geschoben will man werden. Ich düse in die Box, flehe meinen Teamchef Mirko an, mich erst wieder rauszuschicken, wenn eine Gruppe kommt. Bummeln hat bei Rundenzeiten von über drei Minuten keinen Sinn. Mirko schreit durchs Fenster: „Let’s go!“ Ich gebe Gas, erster Gang,

> » Schwung ist mit diesem Auto alles. Diesen zu verlieren, das Ende aller Sieghoffnungen.

zweiter Gang, dritter Gang, den vierten braucht’s nur einmal, auf Start-und-Ziel. Ich schaue, wem ich folgen kann. Verfolgt man nämlich den Falschen, ist man zu langsam. Ich habe Glück, erwische einen flotten Kollegen. Ich denke an Stefans Rat: „Du kannst voll drauffahren, das hält der Wagen schon aus.“ Ich knalle dem Vordermann mit Schwung in das hintere Kühlgitter. Schon seh‘ ich durch seine Heckscheibe, wie er seine Hand hebt. Doch nicht um zu schimpfen, sondern um mir zu zeigen: Gut gemacht, lass‘ uns weitermachen. Mein Daumen geht hoch. Ich qualifiziere mich auf dem überraschenden fünften Platz, mein Sparringpartner einen vor mir. Ich war um mehr als zehn Sekunden schneller als beim Test. Irre, diese Serie!

Alles Kopfsache

Die Rennen verlaufen nach dem gleichen Prinzip: Wer ausschert und überbleibt, verliert Schwung

retyred
Möbel mit Profil.

und viele Plätze. Wer sich gut positioniert, ein wenig Glück hat und keine Fehler macht, der hat Chancen vorne mitzufahren. Mental ist das immens anstrengend. Im ersten Rennen werde ich im Fotofinish gerade noch Vierter, im zweiten Rennen fahre ich lange um den Sieg. Am Ende verpasse ich knapp das Stockerl. Auch für die Kramers verlief nicht alles nach Wunsch. Beide hatten noch Chancen auf den Titel im Eurocup. Aber auch ein Sieg bei den letzten Rennen reichte nicht, so hieß der Meister am Ende Tomaž Trček. Auch Stefan und Alfi werden wiederkommen, sie sind sich einig: „Diese Serie ist geil!“ Ich stimme zu. Es gibt wohl kaum eine bessere Schule für Anfänger, Rennfahren zu lernen. So gnadenlos sind andere Markenpokale nicht.

3-Stunden-Cup » Melk

Die Rutsch-Partie

Das österreichische Motorsport-Mekka ist im Winter der Wachauring. Wie jedes Jahr nutzen zahlreiche Rallycross- und Slalomteams die sechs Meisterschaftsrennen als Vorbereitung.

Keijo Keke Platzer *freies-fahren.at*

Wenig Aufwand und ganz viel Sport – das ist der 3-Stunden-Cup. Mittlerweile ist die Rennserie auf Klubsport-Ebene eine etablierte Größe. Von Oktober bis Februar werden auf dem bewässerten Wachauring Ein-Tages-Veranstaltungen abgehalten. In zwei Klassen, 90 PS und 150 PS, wird um die Wette gefahren. Jedes Mal dabei auf einer anderen (asphaltierten) Streckenvariante. Allerhand Prominenz steigt dabei ebenso ins Auto wie Rookies. Mit dabei waren heuer u.a. die Rennsport-Wunderwuzzis Peter Ramler und Werner Panhauser, Slalom-Größe Robert Aichlseder, National-1600-Sieger Florian Brandl und Neo-NASCAR-Pilotin Alina Loibnegger. Hinters Steuer wagte sich auch Streckensprecher Christian Wurzer, der augenzwinkernd anmerkte: „Hätten wir nicht so viele Stop-and-Go-Strafen bekommen, hätt‘ ma sicher gewonnen.“

Chance auf Grand Slam

Die starke Klasse ist zugunsten der Drift-Asse von KFZ Comandella schon entschieden. Alle bisherigen fünf Rennen hat die BMW-Mannschaft im E36 gewonnen. Damit können Georg Comandella und seine Kollegen beim Finale den Grand Slam schaffen, und damit einen Rekord aufstellen. In der Klasse bis 90 PS haben noch zwei Teams die Chance auf den Titel: RS Speed Tuning Racing im Zweier-Golf und die Honda Buam im Civic kämpfen beim Rennen am 9. Februar um den Meisterpokal in der kleinen Klasse.

Neu: 7-Stunden-Rennen

Nach dem Ende der Drift Challenge Austria bleibt den Jungs der ÖAMTC-Fahrtechnik Zeit für neue „Blödheiten“, sehr zur Freude der österreichischen Klubsport-Szene. Am Samstag, dem 16. März gibt es die Premiere eines 7-Stunden-Rennens am Wachauring. Gefahren wird dabei auf Asphalt und Schotter (!), was Mensch und Maschine an die Grenzen bringen wird. Das Langstreckenrennen wird nach dem Reglement des 3-Stunden-Cups ausgetragen, Tankstopps und Fahrerwechsel inklusive. Tags darauf gibt es einen Rallycross-Testtag.

Möbel aus Altreifen. www.retyred.com