

World Rallye Car-Rennen in Trier

Tyczka Totalgaz-Team erstmals bei internationalem Rennen

Im Gegensatz zum nationalen Rallyesport, wo sich der Autogas-Antrieb langsam etabliert hat, gehen die Organisatoren im internationalen Geschäft noch stiefmütterlich mit dem Kraftstoff um. Wenn es um die ganz großen weltumspannenden Rallyes geht, sind die Fahrzeuge für die Wertungen bislang ausgeschlossen. Um so interessanter mag es da erscheinen, dass der Subaru Impreza WRX Sti des Rallye-Teams von Tyczka Totalgaz und JS Motorsport als Safety-Car zum renommierten WRC-Lauf (World Rallye Car) des ADAC nach Trier eingeladen wurde. In der Szene wird dies als erster Schritt für den diskriminierungsfreien Zugang von alternativen Antrieben zum Rallye-Sport gewertet.

Stellvertretend für alle alternativen Antriebe hat der Autogasflitzer um das Fahrerteam Jörg Schaaf/Heiko Langer das Eis vielleicht jetzt schon gebrochen. Der Zugang zu den 18 internationalen WRC-Rennen scheint weiter geöffnet denn je. Zwar wurde der Impreza von Team-Manager Walter Farkas nicht in die Wertung aufgenommen. Aber als sogenanntes „0-Fahrzeug“ bzw. „Safty-Car“ zum bedeutendsten Rallye-Rennen in Deutschland eingeladen worden zu sein, war in jedem Fall eine Ehre. „Wir wurden vom Deutschen Motorsport

Bund gefragt, ob wir nicht als Vorfahrzeug mitmachen wollen“, so Farkas über die überraschende Einladung. „Da haben wir natürlich zugesagt. Hier in Trier ist die Formel 1 des Rallye-Sports versammelt. Und wir sind mittendrin und können mit unserem Autogas-Fahrzeug beweisen, dass es eine ganze Menge aushält“, so Heiko Schaaf, der bereits im dritten Jahr Rallye-Fahrer im Tyczka Totalgaz-Team ist.

Das ADAC-Rallye-Büro Birkenfeld bestätigte auf Anfrage die Einladung. Ausschlaggebend waren persönliche Kontakte zwischen Rennteam und

ADAC. Allerdings nicht jedes Fahrzeug darf selbst als Safety-Car fungieren. Berthold Hantel, für Streckenplanung zuständiger Mitarbeiter beim ADAC Rallye-Büro nennt wesentliche Bedingungen: Es müssen zum einen Fahrzeuge sein, die dem Reglement entsprechend in die Rallye „reinpassen“, zum anderen in Rallyes bereits gefahren

sind. Beides erfüllt das Tyczka Totalgaz-Team teilweise, weiß auch Hantel, denn Gas- und Dieselfahrzeuge sind nun mal nicht zu den internationalen Wertungsprüfungen zugelassen. Aber: „Die FIA lässt zwar noch keine Gasfahrzeuge zu. Die arbeiten aber daran, das zu ändern. Nur das kann noch lange dauern“, sagt er über die Entscheidungswege der Orga-

3 Fragen an Walter Farkas, Teammanager:

Frage: Warum haben Sie an dieser Rallye überhaupt teilgenommen, obwohl Sie nur mit einem Vorfahrzeug antraten?

Farkas: Es war für uns schon eine Ehre, überhaupt hier als sogenanntes „0-Fahrzeug“ teilnehmen zu dürfen. Immerhin hatten wir die Chance, uns zu präsentieren.

Frage: Was sind ihre Ziele für das nächste Jahr?

Farkas: Unser großes Ziel ist die Teilnahme an der deutschen Rallyemeisterschaft, und zwar als Fahrzeug mit gewerteter Teilnahme. Die Beteiligung in der World Rallye Championship (WRC) ist dagegen noch Utopie.

Frage: Worin liegt der große Unterschied im Handling zwischen dem früheren VW-Beetle-Rennfahrzeug und dem jetzigen Subaru Impreza?

Farkas: Wir machen einfach ganz andere Erfahrungen auf einem viel höheren technischen Niveau. Die Leistung und das Potenzial sind einfach wesentlich größer. Allerdings gibt es bei der Gasanlage unseres Subaru-Fahrzeugs noch großes Entwicklungspotenzial, das es gilt, in den kommenden Rennen zur Entfaltung zu bringen.



»»» Teammanager Walter Farkas.

nisation. Zudem: „Es gibt dort noch die Befürchtung, dass die Fahrzeuge nicht leistungsfähig genug sind.“

Safety-Cars mehr als nur schmückendes Beiwerk

Safety-Cars oder „0-Fahrzeuge“, wie das des Farkas-Teams, sind aber nicht nur schmückendes Beiwerk oder „Einheber“ für die nachfolgenden Wertungs-Fahrzeuge. Im Gegenteil. Sie übernehmen wichtige Funktionen: So wird mit einer Mini-Kamera, die rechts an der Frontscheibe befestigt ist, direkt vom Tyczka-Fahrzeug die Rennstrecke observiert. Die Bilder werden sofort zum Organisationszentrum übertragen, wo sofort auf Probleme in puncto Zuschauersicherheit reagiert werden kann. „Per Funk werden die Streckenkontrolleure dann angewiesen, den Sicherheits-



» Sie bilden das Tyczka Totalgaz-Team: (v. l.) Marc Farkas, Jürgen Farkas, Walter Farkas, Jörg Schaaf, Heiko Langer, Heike Schaaf, Siegfried Röger und Richard Wesselack.

mangel abzustellen“, weiß Farkas.

Im Vordergrund für den Rennsportexperten stand bei dem Rennen in Trier Werbung und Marketing für Autogas. Denn unmittelbar nach den fünf Safety-Car-Fahrzeugen kommt sofort der Weltmeisterschaftsführende, dann die folgenden Teams. „Damit haben wir eine unheimlich hohe Aufmerksamkeit. Rund 200000 Zuschauer stehen an den Strecken der Wertungsprüfungen, die auf den Alternativkraftstoff aufmerksam werden.“ Eindeutig mehr also, als an so mancher Strecke in der Deutschen Rallye-Serie, bei der der Impreza in der Wertung mitfährt.

Ein anderer wichtiger Aspekt ist ebenfalls wichtig: Autogas soll mit Fahrfreude und hoher PS-Zahl in Verbin-

dung gebracht werden. „Das ist beim Rallye-Sport ideal gegeben“, so Farkas.

Herausragend ist aber nicht nur das Fahrzeug selbst, sondern vor allem das Freizeit-Engagement des gesamten Teams: Neben den professionell arbeitenden Service-Monteuren Siegfried Röger und Richard Wesselack bestach die Gruppe durch perfekte Organisation der Farkas-Söhne Jürgen und Marc und durch schnelles Catering, für das sich Heike Schaaf zuständig erklärte. Überhaupt ist das Engagement des Teams rundweg ehrenamtlich, und darauf ist nicht nur Papa Farkas stolz. Damit ist das Projekt zu einem Großteil privat finanziert, wird aber noch zusätzlich von Tyczka Totalgaz und weiteren Firmen gesponsert.



» Vor und nach den Wertungsprüfungen war der Check angesagt.

Neben dem Rennfahrzeug gibt es zusätzlich zwei Team-Begleitfahrzeuge, die mit allerlei Werkzeug und einer Mini-Flüssiggastankstelle ausgestattet sind. Besonders die mobile Tankstelle sorgt dafür, dass auf den 90 km von Trier entfernten Rallye-Pisten immer ausreichend Alternativkraftstoff zur Verfügung steht.

Nach dem erfolgreichen PR-Einsatz in Trier stehen für Fahrer Heiko Schaaf die Rennen in Thüringen, Österreich und Tautenheim auf dem Programm. „Danach ist die deutsche Rallye-Serie abgeschlossen.“ Bisher konnte das Fahrzeug immer sehr gut mithalten und war von großen reparaturbedingten Ausfällen verschont geblieben. Farkas: „Wir sind erst seit 2 Jahren

Die World Rally Car (WRC)

Generell dürfen nur in großen Stückzahlen produzierte Autos (mindestens 25 000 verkaufte Einheiten) an der Rallye-WM teilnehmen. Dies bedeutet, dass jedes zugelassene World Rally Car (WRC) auf einem handelsüblichen Straßenwagen basieren muss. In der Saison 2007 nehmen an der Rallye-WM Werksteams mehrerer Marken teil. Das Citroën-Team ist in diesem Jahr mit dem Erfolgsfahrzeug C4 WRC vertreten, das der aus Frankreich stammende Weltmeister Sebastien Loeb fährt. Jeder der rund 16 Läufe zur Rallye-WM ist in drei Etappen unterteilt. Die Läufe werden weltweit ausgefahren. Jede dieser Etappen ist in kurze Wertungsprüfungen von üblicherweise 10 bis 30 km Länge aufgeteilt. An den drei Renntagen von Freitag bis Sonntag werden insgesamt zwischen 15 und 25 Wertungsprüfungen mit einer Gesamtlänge von rund 400 km ausgetragen. Vor dem Wettbewerb inspizieren die Rallye-Fahrer den Kurs und geben dabei ihren Kopiloten genaue Infos für deren Notizen, speziell über alle Kurven und Besonderheiten der einzelnen Streckenabschnitte.

Während des als Zeitfahren ausgetragenen Rennens liest dann der Beifahrer dem Fahrer diese Notizen aus dem sogenannten „Gebetbuch“ vor. Sieger der Rallye ist der zeitschnellste Fahrer nach der Addition aller Wertungsprüfungen. Die Punkte für die Fahrer-Weltmeisterschaft werden nach dem Formel-1-Prinzip vergeben: Der Gesamtsieger bringt zehn Punkte, ein 2. Platz acht, ein 3. Platz sechs, ein 4. Platz fünf Punkte usw. und ein 8. Platz somit noch einen Punkt ein. Die Punkte für die Markenwertung werden jedoch, abweichend vom Formel-1-Prinzip, nur an die zuvor gemeldeten (max. zwei) Werkswagen vergeben. In der Wertung liegende Privatfahrer, bzw. nicht gemeldete Fahrzeuge eines Herstellers, werden einfach übersprungen. So kann es durchaus passieren, dass ein z.B. auf dem 13. Gesamtplatz im Ziel eingetroffener Teilnehmer zwar keine Zähler als Fahrer erhält, dafür jedoch Herstellerpunkte für seine Marke kassiert.



»» Ohne sie lief gar nichts: Siegfried Röger (links) und Richard Wesselack.

mit dem Subaru unterwegs. In der ersten Zeit haben wir viel Lehrgeld zahlen müssen.“ Zwar gab es in Trier leichte Beschädigungen. Die konnten aber zügig am Vorabend des Einsatzes noch rechtzeitig behoben werden.

Serpentinenhutz zwischen den Weinreben

In diesem Jahr fuhren die Fahrzeuge aber nicht nur in den weit von Trier entfernten Weinbergen. Es gab auch eine Wertungsfahrt mitten in der Innenstadt. Auf einer spektakulären „Super Special Stage“ wurden die Boliden im Abstand von nur 15 Sekunden auf einen 4,5 km langen Kurs mitten durch die City geschickt. Die sogenannte „Circus Maximus“-Strecke führte direkt an der berühmten Porta Nigra vorbei, wo auch die Siegerehrung stattfand.



»» Dicht an der Strecke standen die Zuschauer und warteten oft mehrere Minuten auf ein weiteres Fahrzeug.



»» Täglich musste das Subaru-Fahrzeug gewartet werden.

Wesentlich enger ging es dagegen am Freitag und am Sonntag in den Moselbergen im Trierer Land zu. Über verwinkelte Serpentinstraßen schlängelten sich die Boliden durch die Weinreben. Vor allem die Wertungsprüfung (WP) „Schönes Moselland“ bot einen hervorragenden Überblick über Strecke und Landschaft. Aber auch die anderen beiden Freitags-WPs „Ruwertal/Fell“ und „Grafschaft Velden“ boten an den zahlreichen Spitzkehren hervorragende Gelegenheiten, die Boliden bei spektakulären Drifts aus der Nähe zu sehen.

www.lpg-rallye-team.de



»» In der Wertung fuhren weitere Subaru-Fahrzeuge mit, die aber über keinen Autogas-Antrieb verfügten.



»» Per EDV-Steuerung wurde der Motor auf Fehler überprüft.