



# VOLLGAS!

powered by **Rally&more**

WRC MONTE-CARLO  
**GEWOHNTER  
SIEGER,  
SELTENE  
GÄSTE**

RALLYE DAKAR  
**TRÄUME, TRIUMPHE  
UND TRAGÖDIEN**



**SPECIAL** WIE GEHT'S MIT DEM  
MOTORSPORT WEITER?  
**DIE ZUKUNFT IST HIER**

## TOT GEJAMMERT, IST AUCH GESTORBEN



Die erste VOLLGAS! liegt in euren Händen oder erscheint gerade vor euch am Bildschirm. Mit 18 Jahren ist Rally&more erwachsen geworden: neuer Name, dickerer Umschlag, die Seiten werden mehr und wir können verstärkt in die Tiefe gehen. Schöne Geschichten bekommen mehr Platz, größere Fotos mehr Wirkung. In nur wenigen Wochen entstand – unter erschwerten Umständen im Homeoffice – ein neues Magazin, mit gewohnten Inhalten, aber auch völlig neuen Zugängen. Der Motorsport ist vielfältig – in Österreich, Europa und der ganzen Welt. Das wollen wir abbilden, objektiv, aber auch kritisch und ohne den Spaß dabei zu vergessen. Ein großes Dankeschön gilt Martina, die bis zur letzten Minute an unseren Layoutänderungen gefeilt hat, allen Redakteuren und Fotografen, die für uns im Einsatz sind. Wir alle machen das aus Leidenschaft, nicht des Geldes wegen. Der Sport liegt uns am Herzen, die Menschen und ihre Geschichten, die wir erzählen wollen. Ohne euch Motorsportler gäbe es nichts zu erzählen. Ohne die Leser niemanden, den es interessiert. Und ohne die Gönner und Inserenten wäre all das nicht finanzierbar. Danke! Wir starten mit einem Schwerpunkt und der wichtigsten Frage für alle, die diesen Sport so lieben wie wir: Wie geht's mit dem Motorsport weiter? Nach der Pandemie wartet schon die nächste Zäsur auf uns: der Klimawandel, die Mobilitätswende – wie auch immer man dazu steht oder wie auch immer man es nennt – wenn der Motorsport so tut, als ob nichts wär', platzt die Blase ganz schnell. Wir haben uns in einer aufwendigen Recherche auf die Suche nach Antworten gemacht und mit Experten viele Lösungen gefunden, die uns zuversichtlich stimmen. Los geht's ab Seite 8.

*Viel Spaß mit der ersten Ausgabe wünschen die VOLLGAS!-Redaktion und ihr Chefredakteur Keke Platzer*

P.S.: Neben den vielen positiven Grußbotschaften, die uns die Motorsport-Community zukommen ließ (verteilt im Magazin), haben uns leider auch einige schlechte Nachrichten erreicht. U.a. trauern wir um Walter Illmer Sen., Peter Schneider und Johann Kronsteiner. Mehr Nachrufe auf den Seiten 34, 60 und 76. Unser Beileid gilt den Hinterbliebenen..

Vorstart

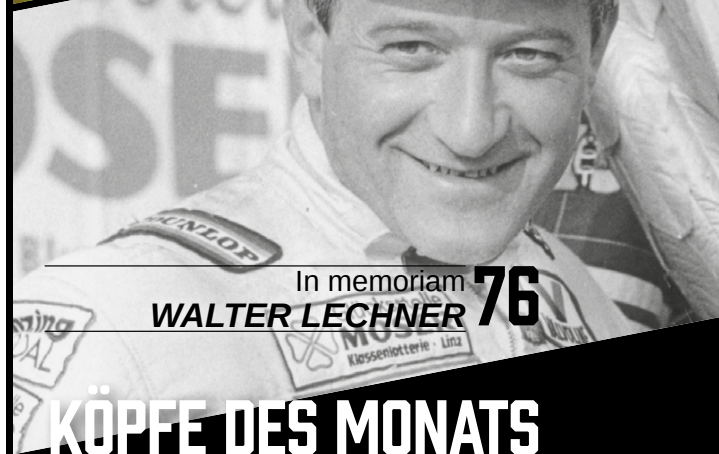
3



Strom an  
**PHILIPP KREISEL 52**



Über den Berg  
**HERBERT PREGARTNER 72**



In memoriam  
**WALTER LECHNER 76**

**KÖPFE DES MONATS**



*Seid dabei!*

## WIR SUCHEN MOTORSPORTKLUBS

Das neue VOLLGAS! plant einen Themen-Schwerpunkt über Motorsportvereine und -klubs in Österreich. Demnächst wollen wir euch ins Rampenlicht stellen, denn ihr seid das Fundament des österreichischen Motorsports – ohne euch sind Rennen undenkbar. Egal ob Fanklubs, aktive Motorsportler, Marshals – wer mit dabei sein möchte, kann sich bei uns bewerben. Am besten per E-Mail an [redaktion@rally-more.at](mailto:redaktion@rally-more.at) oder telefonisch unter +43 660 256 62 05



Rasender Reporter **78**  
**IM JAGUAR E-RACER**



Wie extrem **44**  
**KANN'E?**



Radikal-Test **120**  
**GR YARIS**



Die Anfänge der Jännerrallye **46**  
**IM RÜCKSPIEGEL**

# INHALT

Ausgabe 1/2021

## » RALLY

- 16 Rallye-WM | Monte-Carlo
- 21 Rallye-WM | Rückblick Monza 2020
- 24 Historie | Österreicher bei der Monte
- 26 Interview | WRC-Promoter Peter Thul
- 30 Interview | Matthias Walkner
- 32 Marathon-Rallye | Dakar
- 40 Dakar | Autos-Konzepte
- 42 Interview | Norbert Ockenga
- 44 Vorstellung | Extreme E
- 46 Im Rückspiegel | Jännerrallye
- 52 Rallye-ÖM | Causa Kreisel
- 57 Vorstellung | Opel e-Rally Cup
- 58 Rallye-Szene
- 60 Nachrufe
- 62 Rallye-ÖM & ARC | Saisonvorschau
- 64 Titans RX | News
- 65 Werksbesuch | STARD

- 69 Vorstellung | Suzuki Hybrid Cup
- 70 Interview | Dominik Jordanich

## » HILLCLIMB

- 72 Interview | Herbert Pregartner
- 75 Bergrennsport | Termine 2021

## » RACING

- 76 Nachruf | Walter Lechner
- 78 Rasender Reporter | e-Pace Trophy
- 88 Interview | P9-Chef Bernhard Fischer
- 90 Rundstrecken-Szene
- 92 Interview | Reicher & Siedler
- 94 Retrospektive | Turbinenautos
- 100 Im Rückspiegel | Das K von KTM
- 104 AMF | Siegerehrung 2020
- 106 Reglement | Änderungen 2021

## » &MORE

- 108 Kart-Szene
- 114 Regularity | Tour du Peloponnese
- 117 Serviciert | Datenaufzeichnung Teil 1
- 118 Mazda MX-5 Trophy | News
- 120 Auto-Test | Toyota GR Yaris
- 124 Dauertest | Suzuki Swift Sport Hybrid
- 125 Rezensionen
- 126 Marktplatz
- 128 Terminkalender
- 129 Impressum
- 130 Gewinnspiel



# JETZT ABO SICHERN

ABO@RALLY-MORE.AT +43 676 544 02 35

**JETZT  
SPAREN!**

## Simon Reicher (21)

Student und Rennfahrer  
aus Kirchberg bei Mattighofen (OÖ)  
Motorsport seit 2008  
Kartsport, Renault Clio Eurocup, ADAC TCR Germany und diverse Einsätze im GT3-Sport

## Norbert Siedler (38)

Profi-Rennfahrer  
aus Wildschönau (T)  
Motorsport seit 1992  
1999 Kart-Staatsmeister  
2000 Österreichischer und Deutscher Formel-Ford-Meister  
2003 Formel-1-Test für Minardi  
2005 Meister Italienische Formel 3000  
Heute diverse GT3-Einsätze  
im ADAC GT Masters und in  
der GT World Challenge

Interview » Norbert Siedler & Simon Reicher

# „OIDA, DU BIST JETZT IN DER LIGA DER SUPERSPORTWAGEN“

Eine rot-weiß-rote Fahrerpaarung will 2021 verspätet im ADAC GT Masters voll durchstarten. Beim letztjährigen Heimspiel in Spielberg gab es einen Probelauf und für uns die Gelegenheit für ein Doppelinterview mit Routinier und Jungspund.

📍 Jakob Heher 📍 Robert May



**„Ihr wärt ja ursprünglich schon 2020 die volle Saison gemeinsam gefahren, hat sich das wegen „Corona“ einfach nur um ein Jahr verschoben?“**

SIMON REICHER: „Wir werden 2021 sicher miteinander fahren, soweit der Norbert noch Lust hat?“

NORBERT SIEDLER: „Das muss ich mir erst überlegen!“

REICHER: „Spaß beiseite, wir werden nächstes Jahr mit Sicherheit wieder im ADAC GT Masters fahren, es bleibt alles gleich – Team (Yaco Racing, Anm.) und Auto (Audi R8 LMS, Anm.).“

**Wie war für dich der Start beim Heimrennen?**

REICHER: „Ich bin ja schon zweimal im Masters gestartet, aber Spielberg war schon etwas ganz Besonderes. Ich dachte mir: ‚Oida, du fährst jetzt in der Liga der Supersportwagen‘, aber gerade wegen der Zusammenarbeit mit Norbert war es 2020 für mich ganz was Spezielles.“

**» Es ist noch ein Weg vor mir, aber ich gehe das Step by Step an und vielleicht reicht es dann ja zum Profirennfahrer – das ist mein Ziel! «**

Simon Reicher

**Du hast Ende September dein 24-Stunden-Debüt auf der Nordschleife gegeben, einem Rennen geprägt vom Regen und einer langen Unterbrechung.**

REICHER: „Ich hab' davon gar nicht viel mitbekommen. Ich wäre eigentlich den dritten Stint gefahren, aber dann war für mich Feierabend bis zum nächsten Tag – weil eben so lange unterbrochen war. Somit waren es eigentlich ‚nur‘ 17 anstatt 24 Stunden. Im Großen und Ganzen haben wir uns aber ganz gut geschlagen, für das, dass wir das erste Mal mit dabei waren.“

**Die ersten Statements klangen aber nicht so positiv ...**

REICHER: „... wie soll ich das jetzt sagen ...“

SIEDLER: „Sag es ehrlich und fertig!“

REICHER: „Es wäre mehr gegangen, aber wir haben uns selbst geschlagen, also ich nicht, aber die Teamkollegen. Pierre Kaffer war der Vorjahressieger, da braucht man nicht darüber

reden (weitere Teamkollegen: Elia Erhart und Jan-Erik Slooten, Anm.), aber es war einfach schwierig, belassen wir es dabei.“

SIEDLER: „Das Problem war auch der Regenreifen (von Goodyear, Anm.), der war im Regen mehr als drei Sekunden langsamer als der Michelin.“

**Norbert, du kommst ja aus dem Formelsport, bist sogar einen Formel-1- und ChampCar-Test gefahren. Würde dich ein Single Seater nochmals jucken?**

SIEDLER: „Rennmäßig nicht, dafür bin ich schon viel zu alt (lacht), aber jucken auf alle Fälle. Vor allem die ChampCars in Amerika waren sehr beeindruckend. Trotzdem bin ich froh, wo ich jetzt bin – auch dass ich am Ende Profirennfahrer geworden bin. Jetzt möchte ich den Jungen was beibringen, dass sie von mir lernen und vielleicht auch so einen Weg einschlagen können.“

**Norbert, was kannst du von Simon lernen?**

SIEDLER: „Von Simon kann man viel lernen – das ist ein schlauer Bursche. Er hat ein extremes Allgemeinwissen. Umgekehrt kann er von mir Fahrtechnik und viel von der Autoabstimmung lernen.“

**Und Simon, du von Norbert?**

REICHER: „Ich versuche alles aufzusaugen, was der Norbert von sich gibt, vor allem auf die Technik bezogen und was du fahrerisch im Auto machen kannst – gerade bei schwierigen Bedingungen ist das sehr hilfreich. Es ist noch ein Weg vor mir, aber ich gehe das Step by Step an und vielleicht reicht es dann ja zum Profirennfahrer – das ist mein Ziel!“

**Norbert, als sehr erfahrener Rennfahrer hast du sicher eine Meinung zur neuen DTM auf GT3-Basis. Was hältst du davon?**

SIEDLER: „Ich glaube, irgendwann sind es zu viele GT3-Formate. Mit dem GT Masters und der SRO-GT3 haben wir schon zwei super Serien. Die DTM sollte die DTM bleiben und nicht auf GT3-Autos umrüsten. Die Plattform DTM ist toll, trotzdem wird sie für mich nicht in Frage kommen. Ich bleib' lieber im ADAC GT Masters und der GT World Challenge.“

**Warum kommt die DTM für dich nicht in Frage?**

SIEDLER: „Ich will einfach einen haben, dem ich etwas beibringen kann. In der DTM fährst du allein, außerdem kommen in der DTM eher nur Werksfahrer in Frage.“

**Du bist mit allen möglichen GT3s unterwegs, im GT Masters fährst du den Audi R8. Du sitzt aber auch im Porsche 911 und dem Lamborghini Huracan. Ist es schwierig, sich auf all diese Autos einzuschließen?**

SIEDLER: „Mittlerweile sind alle sehr ähnlich zu fahren. Da brauchst du zwei, drei Runden und dann hast dich darauf eingestellt. Wie ich die 24 Stunden am Nürburgring (mit einem Porsche, Anm.) gefahren bin, habe ich am selben Wochenende in Zandvoort die GT World Challenge mit einem Lambo bestritten, da bin ich um 7 am Abend aus Holland gekommen und um halb 10 in den Porsche gestiegen, den ich davor noch nie gefahren bin. Das war eine echte Herausforderung. Noch dazu auf der Nordschleife bei Regen und Nebel. Ich weiß nicht, ob ich das so nochmal einmal machen würde.“

**» Die DTM sollte die DTM bleiben und nicht auf GT3-Autos umrüsten. «**

Norbert Siedler

**Im Unterschied zur Nordschleife sind hier am Red Bull Ring die Tracklimits ein leidiges Thema. Wie ist eure Meinung dazu?**

SIEDLER: „Wenn sie ein Kiesbett hinbauen, fährt keiner raus – das wäre das Beste. Wenn man vor zehn Jahren einen Fehler gemacht hat, ist man im Kiesbett gestanden. Jetzt fährst du raus, kommst wieder auf die Strecke und hast meist noch ein paar Sekunden gewonnen. Mir sind Strecken wie Brands Hatch oder die Nordschleife lieber – wenn du einen Fehler machst, bist du in der Leitplanke. Die jungen Fahrer fahren dann teilweise zu oft raus, fahren mit Vollgas rein. Aber wenn du für zweimal raus gleich eine Drive-Through-Penalty bekommst, ist das auch etwas übertrieben. Weil dann soll jeder fahren, wie er will. Oder die Kerbs so bauen, dass du dir das Auto kaputt machst. Ich bin jetzt nicht unbedingt ein Fan vom Renndirektor im GT Masters (Niels Wittich, Anm.). Mir wäre lieber, wenn da ein, zwei Fahrer oben sitzen würden.“

**Simon, wie siehst du das?**

REICHER: „Ich sage ganz ehrlich, du hast klare Regularien, die dir sagen, wo hört die Strecke auf. Es gibt zwei Möglichkeiten: Entweder du hast ein Kiesbett, wenn du draußen bist, bist du draußen oder eben bestrafen, wenn du rausfährst. So einfach ist das.“





AMF

## EIGENE KOMMISSION

**AUTOSLALOM | NEWS** – Aus der Arbeitsgemeinschaft Slalom wird nun endlich eine eigenständige Kommission innerhalb der AMF installiert, so wie sie etwa auch für den Bergrennsport, den Drift- und Rundstreckensport, Rallye, Offroad, Kart und diverse Motorradsportarten schon länger existiert. Federführend für diesen Schritt waren ARGE-Vorsitzender Gerhard Nell und AMF-Präsident Hertz, die damit eine deutliche Aufwertung der Disziplin Slalom vorgenommen hat. Mit dem ehemaligen FIM-Europe-Präsidenten Dr. Wolfgang Srb übernimmt ein Funktionär mit jahrelanger internationaler Erfahrung den Vorsitz dieser Kommission. Ihm als Stellvertreter zur Seite gestellt wird Alfred Fischer, der den österreichischen Slalomsport als Fahrer, Veranstalter und Funktionär wie seine Westentasche kennt und mittelfristig von Srb den Vorsitz übernehmen wird. Neben Fahrervertreter Nell werden in der Kommission auch Repräsentanten der Veranstalterclubs, des Info-Team Slalom-ÖM und zwei Personen als technische Beiräte vertreten sein. Sie zeichnen sich zukünftig mitverantwortlich für die Regeln im österreichischen Slalomsport, der in seiner Stärke zu den führenden weltweit gehört.

## ERSTE ABSAGE DES NEUEN JAHRES

**3-STUNDEN-CUP | MELK** – Veranstalter Thomas Leichtfried musste zerknirscht, aber absehbar, den diesjährigen 3-Stunden-Cup am Wachauring absagen. Die ausgedehnte Ausgangssperre verunmöglichte eine Durchführung im Dezember und Jänner. Über Alternativen wird nachgedacht, auch einen Sommer-Cup könnte es geben. Ob der in Greinbach nach ähnlichem Schema geplante Wintercup mit Verschiebung stattfinden kann, war zu Redaktionsschluss nicht bekannt. Auch was die Rallycross- und Slalomevents in Melk betrifft, gibt es Gegenwind, allerdings nicht durch COVID-19. Die ÖAMTC-Fahrtechnik hat sich kürzlich dazu entschlossen, keine Veranstaltungen mehr mit Zeitnahme durchzuführen. Leichtfried, der regelmäßig auch als Rennleiter im Rallycross agiert, setzt deshalb auf seine eigene Veranstaltungsfirma. Wenn der Wachauring und Leichtfried eine Einigung finden, ist eine Fortführung der Events so gut wie sichergestellt. Die Entscheidung darüber soll noch im Februar fallen.

### AMF-Serien »

# REGLEMENT-

Die Streitereien um nicht-punkteberechtigte Deutsche in österreichischen Meisterschaften sollte nun endlich ein Ende haben: Die AMF hat die seinerzeit im ISC International Sporting Code definierte Vorschrift aus den Reglements entfernt, denn ab sofort sind neben österreichischen Lizenznehmern auch alle weiteren FIA-konformen Lizenznehmer teilnahme- und wertberechtigt. Des Weiteren wird der Wagenpass ab 2022 für alle AMF-Automobilserien verpflichtend eingeführt. Alle weiteren wichtigen Änderungen und Ergänzungen in den AMF-Reglements haben wir nachfolgend zusammengefasst:

### Rallye

- Für alle Fahrzeuge in der ÖM (inkl. Historische) Wagenpässe erforderlich. Neben AMF-Wagenpässen sind auch jene anderer Föderationen zulässig sowie Fahrzeuge mit FIA Gold Book
- Klassen werden an die FIA-Einteilungen und -Bezeichnungen angepasst
- Die Historic-ÖM ist für Fahrzeuge zwischen 1.1.1962 und 31.12.1981 vorgesehen, FIA Historic Technical Passport oder AMF-Wagenpass Historic sind vorgeschrieben
- Elektrofahrzeuge sind teilnahme- und punkteberechtigt (mehr dazu auf ab Seite 52)



„Ein herzliches Dankeschön für die ganzen tollen Berichte, die ihr das ganze Jahr über von uns schreibt. Es ist immer wieder eine Freude, die Berichte zu lesen und zu sehen, dass



Michael Schulz

der Motorsport in Österreich lebt und das auch dank euch. Ich wünsche allen ein gutes Jahr und hoffe, dass es besser wird und alle gesund und voller Begeisterung durch die kommende Saison gehen können.“

Simon Reicher, GT3-Rennfahrer

**VOLLGAS!**