

GESCHICHTEN AUS UNSERER SCHRÄGEN AUTOWELT

# PLANET

TOPGEAR



## „Klong. Klong. Klong. Mein Grinsen wird immer breiter“

WIR JAGEN DEN OPEL ASTRA TCR ÜBER DEN NÜRBURGRING



S.22

### HILDEBRANDTS IKONEN

Audi 100: Dieser Wagen rettete die vier Ringe



S.25

### FAHRPRÜFUNG

Frauenschwarm Elyas M'Barek träumt vom Ferrari



S.26

### AUFPREISLISTE

Ein E-Bike vom anderen Stern und vieles mehr...



S.28

### MEIN ANDERES AUTO ...

BAE Systems sorgt für euren persönlichen D-Day





# TCR-TADAAH

ENDLICH BAUT OPEL WIEDER EIN RICHTIGES RENNAUTO.  
OPTISCH IST DER NEUE ASTRA TCR EINE WUCHT – FÄHRT ER AUCH SO?

TEXT: MAX FRIEDHOFF / FOTOS: OPEL / TCR / PATRICK FUNK

**J**örg Schrott grinst. „Die TCR-Klasse ist die Zukunft. Auch für uns bei Opel“, erklärt mir der Chef für den Bereich Motorsport beim Rüsselsheimer Autohersteller. Wir lehnen an der Boxenmauer der Grand-Prix-Strecke vom Nürburgring. Der Wettergott ist diesmal sehr gnädig mit uns. Für die nächste Woche ist schon wieder Schnee gemeldet, aber heute strahlt die Sonne über der Eifel und hüllt das Fahrerlager in frühlingshafte Temperaturen. In der Boxengasse, nur ein paar Meter von uns entfernt, werfen die Mechaniker gerade zwei brandneue Opel Astra TCR an.

Doch wofür steht dieses „TCR“, das momentan die Motorsport-Gemüter so freudig erhitzen lässt? Nun, das Kürzel steht für „Touring Car Racer Series“ – zu Deutsch also „Tourenwagen-Motorsport“ – und soll in Zukunft die Basis für günstigen, spannenden und optisch ansprechenden Rennsport bieten. Die Regularien beschränken die Fahrzeugauswahl der Hersteller auf fünftürige Hot-Hatches mit Frontantrieb, die in der Rennspezifikation maximal 330 PS und 410 Newtonmeter Drehmoment aus ihrem Zweiliter-Turbo-Aggregat holen dürfen. Momentan – Stand Juni 2016 – gibt es sechs verschiedene Hersteller, die ein TCR-Auto im Portfolio haben: Opel, Seat, VW, Honda, Subaru und Alfa

Romeo, Peugeot, Kia und Ford sollen noch folgen. Die Basis für den neuen Renner aus Rüsselsheim stellt der aktuelle Astra K dar. „Die Karosserie läuft im Werk über das gleiche Band wie die Serienautos und wandert schließlich zu unserem Partner Kissling-Motorsport, der für den Aufbau der Rennfahrzeuge verantwortlich ist. Mit dem neuen Astra, der in der Basis 200 Kilogramm weniger wiegt als der Vorgänger, haben wir die perfekte Grundlage für das Rennauto geschaffen“. Um diese These von Jörg Schrott auf ihren Wahrheitsgehalt zu überprüfen, werde ich – bevor es ins Rennauto geht – mit einem stinknormalen Straßen-Astra auf die Piste geschickt. 200 Turbo-PS müssen heute fürs Warm-up reichen. Und tatsächlich, schon das Serienpendant zeigt sich auf der Rennstrecke äußerst gutmütig und standfest.

Dann ist es endlich so weit. Ich schlüpfte in meinen feuerfesten Rennanzug, ziehe den Helm auf, rücke das Nackenschutz-System „HANS“ zurecht und mache mich bereit. „Noch Fragen?“ – mein „Nein“ geht in einem breiten Grinsen unter. Außerdem spricht man mit Helm sowieso etwas undeutlich. Die Astra-Tür wird geöffnet, ich muss mich erst vorbei an der Sicherheitszelle und dann in einen Schraubstock-artigen Schalensitz zwängen. Willkommen Zuhause! Während ein Mechaniker den vorgeschriebenen Sechspunkt-Gurt anlegt







„Klong, klong, klong.  
Mein Grinsen wird  
immer breiter“





und festzurrt, erklärt man mir das Prozedere, das nötig ist, um den ersten Gang einzulegen. Richtig gehört: bei einem sequenziellen Renngetriebe, wie es im TCR-Astra verbaut ist, wird nicht einfach der Schalthebel in die obere linke Gasse geschoben oder der Wählhebel auf „D“ gestellt. Aber keine Angst, das Rezept ist dennoch recht simpel: Kupplung und Bremse treten, den „N“-Knopf auf dem abnehmbaren Lenkrad drücken und gleichzeitig an der rechten Schaltwippe ziehen – schon rutscht der erste Gang mit einem wunderschön-metallischen „Klong“ rein. Musik in meinen Ohren.

Bevor ich mich auf Kurvenjagd begeben kann, steht mir noch eine weitere Hürde bevor: das Anfahren. Ja, so eine Sinterkupplung kann ein richtiger Spielverderber sein, das Wort „A\*\*\*\*loch“ möchte ich dabei gar nicht in den Mund nehmen. Etwas Gas, etwas mit dem Kupplungspedal spielen, dann sollte das schon klappen. Nur nicht zu lange, sonst brennt alles fest. Das Auto macht einen Satz nach vorne, der erste Versuch ging also schon mal in die Hose. Mist. Der zweite Anlauf sitzt und ich rolle im Speedlimiter die Boxengasse herunter. Nachdem ich die weiße Linie am Boxenausgang passiert habe, lasse ich die Kraft des Astra auf die Vorderachse los. Klong, klong, klong – der fünfte Gang ist drin und mein Grinsen wird immer breiter. So ein sequenzielles Getriebe ist schon etwas verdammt Feines und sorgt neben den blitzschnellen Gangwechseln und der perfekten Abstufung mit seinem besonderen Soundtrack für das absolut vollkommene Rennwagen-Feeling an Bord des TCR-Astra.

Nachdem ich die neuen kalten Vorderreifen auf Temperatur gebracht habe, widme ich mich der Ideallinie. Schnell wird klar: dieses Auto ist verdammt gutmütig und schon fast zu einfach zu fahren. Natürlich dürfte das sehr auf Sicherheit bedachte „Journalisten-Setup“ dazu beigetragen haben, aber gewisse Parallelen zur narrensicheren



Fahrstabilität des Serien-Astra finden sich im Rennauto wieder – die Opel-PR-Abteilung wirds freuen. Das Bilstein-Fahrwerk harmoniert wunderbar mit den Hankook-Slicks und gibt zusammen mit der ultradirekten Lenkung ein hervorragendes Feedback an den Fahrer. In den Kurven ist der Astra also schon mal auf Augenhöhe mit der Konkurrenz, wie sieht es mit der Längsdynamik aus?

Unter der Carbon-Motorhaube des Rüsselsheimers schlägt das Zweiliter-Turbo-Aggregat, das sich auch im Rennsport-Vorgänger – dem Astra OPC Cup für die VLN-Langstreckenmeisterschaft auf dem Nürburgring – seit mittlerweile drei Jahren seine Rennstrecken-Brötchen verdient. Dass dem Motor mit seinen momentan „nur“ rund 300 PS noch etwas Punch zur Feldspitze in der TCR – wir erinnern uns, 330 PS sind erlaubt – fehlt, wird vor allem beim Rausbeschleunigen und am Ende von langen Geraden deutlich. Dort blüßt der Astra einige essenzielle km/h auf die Konkurrenzfahrzeuge ein. Man erklärt mir, dass sich der TCR-Astra noch in der Testphase befinde und eine stärkere Motorspezifikation bereits getestet würde. Das reinweiße Fahrzeug, das neben dem Journalisten-Auto heute noch seine Runden dreht, scheint das zu bestätigen und wirklich um einiges besser zu gehen.

Runde für Runde werde ich mit dem Renner mehr und mehr warm und kann immer schnellere Zeiten in den heiligen Asphalt des Nürburgrings brennen. Genauso schnell geht allerdings leider auch meine halbe Stunde Fahrzeit um und schließlich winkt mich ein Mechaniker von der Boxenmauer aus wieder zurück in die Garage. Kurz überlege ich, ob ich das Zeichen einfach ignorieren und weiterfahren soll, dann gehe ich vom Gas und gönne dem Astra seine wohl verdiente Abkühlphase.

Hut – äh, Helm ab: Opel hat mit dem neuen Astra TCR ein echt feines Rennauto auf die Räder gestellt – optisch, akustisch und fahrdynamisch.





## Die Konkurrenz

Diese Wettbewerber hat der Astra:



### HONDA CIVIC TCR

Der Civic basiert auf dem starken WTCC-Fahrzeug und gehört zu den Top-Autos in der TCR



### ALFA ROMEO GIULIETTA TCR

Das privat aufgebaute Auto gehört noch zu den langsameren TCR-Fahrzeugen. Die Optik macht aber einiges her



### VW GOLF GTI TCR

Spanische Technik im deutschen Kleid: Zum 40. GTI-Geburtstag darf der Golf wieder auf die Strecke – mit Seat-Technik



### SEAT LEON TCR

Das TCR-Urgestein: Seat war der erste Hersteller in der TCR. 2015 feierte man den Meistertitel in der internationalen Serie



### KIA CEE'D TCR

Momentan noch ein 3D-Konzept, soll der TCR-KIA in Zukunft das Teilnehmerfeld ordentlich aufräumen



### SUBARU IMPREZA TCR

Mit kastriertem Allradantrieb fühlt sich der Impreza noch nicht so recht wohl. Da steckt noch viel Arbeit drin ...



### PEUGEOT 308 CUP RACER

Dank einem kleineren Motor darf der 308 ordentlich Gewicht ausladen. Einsatzteam ist Sebastien Loeb Racing



### FORD FOCUS TCR

Der Ford Focus TCR wird für 2016 komplett überarbeitet und zeigt sich dann im Kleid des neuen Focus RS



# TC-Was? TCR!

## Vergesst DTM, WTCC oder was es sonst noch so gibt. Die TCR-Klasse ist die Zukunft des Tourenwagen-Sports

Breite Kotflügel, fette Spoiler, ordentlich Action auf der Strecke und ein Sound, der jedem Turbo-Fan Freudentränen in die Augen treibt – herzlich willkommen bei einem Rennen der TCR. Wurde das schon immer sehr beliebte Segment der Tourenwagen in den letzten Jahren von einer zur Marketing-Maschine verkommene DTM und einer für den Nicht-Profifahrer viel zu teuren Weltmeisterschaft „WTCC“ beherrscht, ist jetzt endlich Licht am Ende des Tunnels zu sehen. Unter dem Codenamen „TCR“ wird bezahlbarer und spektakulärer Motorsport auf der ganzen Welt geboten – mit einer Vielfalt, von der DTM und WTCC nur träumen können.

Doch von Anfang an. Die TCR-Klasse wurde 2014 – ursprünglich unter dem Namen „TC3“ – von der Motorsportweltbehörde FIA eingeführt. Die erste volle Saison bestritten die Fahrzeuge 2015 im Rahmen der neu geschaffenen „TCR International Series“. Die Serie wird von Marcello Lotti, dem ehemaligen Promotor der WTCC, organisiert und macht 2016 an elf Stationen auf der ganzen Welt halt. Teilweise werden die Rennen dabei sogar im Rahmenprogramm der Formel 1 ausgetragen, beispielsweise in Bahrain und Russland oder auch beim Nachtrennen in Singapur.

2016 wird die erfolgreiche Basis der weltweiten Serie ausgebaut. Neben der TCR International gibt es Meisterschaften in Asien, Deutschland, Benelux, Italien, Portugal, Russland, Spanien und Thailand. Außerdem sind die TCR-Fahrzeuge auch in den renommierten internationalen Langstreckenserien TCES, 24h-Series und VLN startberechtigt. Und auch beim legendären 24-Stunden-Rennen auf der Nürburgring-Nordschleife

bekommen die Fahrzeuge 2016 erstmals eine eigene Klasse. Gerade beim Eifel-Klassiker mit den wechselnden Wetterbedingungen sind die frontgetriebenen TCR-Fahrzeuge auch im Gesamtklassensament immer für eine Überraschung gut.

Apropos frontgetrieben: Eine der größten Stärken der TCR ist das ausgeklügelte Reglement. Startberechtigt sind vier- oder fünfzürige Fahrzeuge mit Frontantrieb und einem Turbomotor, dessen Hubraum zwischen 1750 und 2000 Kubikzentimeter liegen darf. Die minimale Fahrzeuglänge beträgt 4,20 Meter und das Basismodell muss innerhalb eines Jahres mindestens 5000 Mal gebaut worden sein. Bereits acht Hersteller bieten ein TCR-Fahrzeug an oder entwickeln gerade eines. Einen besonderen Weg geht Peugeot mit dem 308 Cup Racer. Das Markenpokal-Auto passt zwar vom äußeren Erscheinungsbild in die TCR, hat aber einen 1,6-Liter-Motor. Dieser Nachteil wird durch ein besonders geringes Mindestgewicht kompensiert. Alle anderen Fahrzeuge von Seat, Honda, VW, Opel, Alfa Romeo, Ford, Kia und Subaru gehen mit einem Zweiliter-Aggregat an den Start.

Äußerst spektakulär ging es 2016 beim Lauf der TCR-International im belgischen Spa-Franchorchamps und beim Auftakt der TCR-Germany in Oschersleben zur Sache. Jeweils rund 20 Heißsporne in spektakulären Rennautos boten den Zuschauern eine brillante Show – fliegende Kotflügel und freundlicher Lackaustausch inklusive. Aber bei einem – für Rennautos – äußerst vernünftigen Grundpreis von rund 100.000 Euro kann man auch schon mal das ein oder andere Carbon-Teil opfern. Für den Sport. Und den Fan.