



Kurt Bergmanns Rückkehr zum Pikes Peak

Volkswagen Motorsport hat sich ein neues, ehrgeiziges Ziel gesetzt: Der Rekord für elektrische Fahrzeuge beim legendären US-Bergrennen am Pikes Peak in Colorado soll fallen.

Text: Christian Sandler sandlerchristian@aon.at Photos: Karl Holzinger, Volkswagen AG



Am 24. Juni 2018 steigt in der Nähe von Denver das berühmte „Race to the clouds“. Die Wolfsburger werden mit einem, rein elektrisch betriebenen, Allrad-Rennwagen den kargen Hügel erstürmen und Werbung für ihre Elektro-Kompetenz machen, wobei die aktuelle Bestzeit der „elektrischen“ von Rhy Millen (8:57.118 Minuten) unterboten werden soll. Volkswagen-Sportchef Sven Smeets sagt dazu: „Für uns stellt dieses Projekt einen Neuanfang dar, wir entwickeln erstmals ein komplett elektrisches Rennauto, dies stellt einen Meilenstein in unserer neuen Motorsport-Ausrichtung dar.“ Für Entwicklungsvorstand Frank Welsch ist dieses Rennen der perfekte Test für neue Technologien. Der futuristische Bolide wird mit einer innovativen Batterie- und Antriebstechnik ausgerüstet sein und die extremen Anforderungen am Pikes Peak werden VW sehr wichtige Erkenntnisse für künftige Entwicklungen bescheren. Volkswagen sucht sich nun eine neue Herausforderung, nachdem sie zuletzt die Rallye-WM dominiert



und mit dem Polo viermal in Folge sowohl die Fahrer- als auch die Herstellerwertung gewonnen haben.

Dieser Berg, der amerikanischer ist, als alle anderen Berge der USA, hat nicht wie bei uns ein thronendes Gipfelkreuz, sondern einen Parkplatz mit einer majestätischen Aussicht auf die Bergwelt Colorados. Der Gipfelsturm am Pikes Peak wird bereits seit 1916 ausgefochten und führt die Teilnehmer von 1.440 Metern Höhe hinauf auf 4.301 Meter. Früher war es eine reine Schotterpiste, Jahr für Jahr wurde mal hier, mal dort ein Stückchen asphaltiert und heute reicht das Asphaltband bis zum alpinen Parkplatz. Bis Anfang der 1980er-Jahre bestiegen den Gipfel eigentlich nur Amerikaner mit ihren amerikanischen PS-Monstern. Dann wendete sich die Geschichte und die Europäer und Japaner fingen an, sich ins Gipfelbuch einzutragen. Namen wie Mouton, Röhrl, Vatanen, Quattro und Evo waren nun en vogue. Eins hat sich im Laufe der Jahre nicht geändert, der ungetrübte und freie Blick ohne Leitschienen in den gefährlichen Abgrund. 19,9 Kilometer mit 156 Kurven windet sich die Piste dem Ziel entgegen und von Kurve zu Kurve wird die Luft dünner. Den absoluten Rekord für diese Mutprobe hält Rallye-Superstar Sebastien Loeb. Er erstürmte den Gipfel 2013 im Peugeot 208 T16 in 8:13.878 Minuten.

Rückblende: 1982–1987 gehörte der Berg den Audi Quattros und VW hatte da etwas dagegen. Man wollte aber das Allradsystem von Audi nicht einfach kopieren, so kam man auf die Idee mit den zwei Motoren. Entwickelt und gebaut wurde das Gerät bei VW-Motorsport in Hannover. Man scheiterte werksseitig mit Rallye Ass





Kurt Bergmann zwischen „Übergolf“ und Twinjet.



Jochi Kleint im Jahre 1986 und so wandte man sich an Kurt Bergmanns Rennwagenschmiede um Mithilfe für das Rennen 1987. Der „Masta“ war übrigens 1986 als Berater auch schon mit VW in den Rocky Mountains. Die Esslinger hatten reichlich Erfahrung mit dem System Bi-Motor. 1981 baute man den TwinJet, ein VW Jetta mit 2 GTI-Motoren mit je 110 PS. Jeder Motor hatte ein eigenes Getriebe und konnte jeweils getrennt zugeschaltet werden, ohne anzuhalten. Dieser Versuchsträger diente viele Jahre lang Herrn Bergmann als Privatfahrzeug und ist heute, liebevoll restauriert, im Besitz von Karl Holzinger. Kurt Bergmann und Karl Holzinger haben gemeinsam das Kaimann Racing Team wieder belebt und sind maßgeblich am Erfolg der historischen Formel V beteiligt. Nebenbei präsentieren die beiden den TwinJet bei verschiedenen Veranstaltungen dem motorsportbegeisterten Publikum.

Aus dieser Zusammenarbeit entstand der „Übergolf“ mit den zwei Motoren. Dieses Monster hatte eigentlich mit einem Serien-Golf so gut wie gar nichts zu tun, außer, dass die Silhouette einem Wagen dieses Typs sehr ähnlich sah, nur um 20 cm breiter. Die Zelle war ein Alu-Monocoque mit vorne und hinten einem Hilfsrahmen, um die beiden 1.8 L Turbomotoren unterzubringen. Beide Motoren waren in Längsrichtung eingebaut und mit je einem Formel 2-Getriebe verbunden. 600 PS wurden von VW offiziell angegeben, als Fahrer war der unerschrockene Jochi Kleint vorgesehen. Die Konkurrenz konnte sich sehen lassen: Walter Röhrl stieg für Audi mit dem berühmten S1 in den Ring. Jean Todt brachte eine starke Armada von Peugeot 205 T16 ins Basislager, knapp unterhalb der Baumgrenze. Gefahren wurden diese Ungetüme von Ari Vatanen, Andrea Zanussi und Shekhar Mehta. Von amerikanischer Seite gab es ein unendliches Starterfeld von Chevys, Broncos und Pontiacs mit enorm viel Hubraum unter der Haube. Natürlich war auch der Familienclan der „Unser“, die bereits 48 Einzelsiege aufweisen konnten, am Start. Beim Training traten ein paar Kinderkrankheiten zu Tage, die aber allesamt aussortiert wurden. Peugeot und

Audi beherrschten das Training, die Amis waren in die zweite Reihe degradiert worden. Jochi Kleint war trotz der Kleinigkeiten pfeilschnell. 1987 bestand die Strecke noch hauptsächlich aus Schotter, und so wurde die Strecke von Fahrzeug zu Fahrzeug im Training immer schlechter und beim Rennen starten laut Reglement immer die Langsameren vor den Schnelleren. So griff Kurt Bergmann in die Trickkiste und schickte beim Abschlusstraining Jochi Kleint nur mit einem Motor hoch, der zweite hatte Pause. Somit gab es einen vorderen Startplatz, das Team war daher für das Rennen recht zuversichtlich. Am Renn-tag hatten sich an die 45.000 Zuschauer eingefunden, bewaffnet mit Coors und Bud hatten sie sich im Morgengrauen die besten Plätze ergattert. Die unzähligen Schilder „show us your tits“ gehörten selbstverständlich zur Standardausrüstung der amerikanischen Racefans. In Sachen PS hat die Bergmanntruppe im Vorfeld etwas tiefgestapelt. Laut Kurt Bergmann erreichte man bei 1,3 bar Ladedruck im Rennen an die 675 PS. In Abständen von 2 Minuten wurden die Teilnehmer den Berg hochgejagt. Manche hatten derart viele PS zur Verfügung, dass man den Anschein hatte, diese Boliden könnten sich am Stand eingraben. Jochi Kleint war auf seinem Weg nach oben ziemlich rekordverdächtig unterwegs. Bei sämtlichen Zwischenzeiten war er entweder knapp vor oder knapp hinter Röhrl, bis plötzlich kurz vorm Ziel bei der Radaufhängung ein Kugelgelenk brach – aus der Traum. Kleint war wenige Sekunden vor dem Ziel, schon ganz knapp hinter dem 2 Minuten vor ihm gestarteten Bobby Unser. Gewonnen hat das Rennen zu den Wolken, verdienstweise, der „Lange aus Regensburg“, Walter Röhrl mit einer Zeit von 10:47,85. Es war für VW und der Mannschaft von Kurt Bergmann ein unvergessliches Abenteuer. Der Golf bekam einen Ehrenplatz in der Historie von VW und fristet seither im Werksmuseum sein Dasein. Seit ein paar Jahren gibt es am Pikes Peak auch eine Klasse für die Historischen. Vielleicht wird er eines Tages von VW-Motorsport, mit Hilfe von Kurt Bergmann und Karl Holzinger, entstaubt und „Ready to Race“ gemeinsam mit Jochi Kleint wieder seinem Schicksalsberg übergeben.

