

# ANSCHIEBER ZUM DREIFACH ERFOLG

*Anschieben im Bergrennsport? Keine Angst, bitte nicht wörtlich nehmen, verehrte Leser. Aber echt gute Dinge brauchen halt manchmal Anschubhilfe. So wie Jörg Weidingers doppelter Titelgewinn 2014 im KW Berg-Cup und in der Deutschen Automobil-Berg-Meisterschaft der Tourenwagen im BMW 318i STW. Wie so etwas zu schaffen ist? Wir haben bei Dieter Rottenberger nachgehakt. TEXT ULI KOHL FOTOS AXEL WEICHERT*

**A**nchieber kennt man ja eigentlich nur vom Bobsport. Wo es im glatten Eiskanal rasant nach unten geht. Bei Bergrennen ist das genau umgekehrt: Mit Grip so schnell wie möglich nach oben. Aber eines gilt für beides: Wer seine Hausaufgaben am besten löst und zwischen Start und Ziel die wenigste Zeit benötigt, der ist Sieger. Gewinnt er öfters oder im Idealfall sogar regelmäßig, dann winken Meistertitel.

Lasst uns den Bob ausnahmsweise von hinten vorstellen, sprich vom Anchieber über das Sportgerät zum Lenker kommen. Und bevor jetzt doch noch jemand an Schiebung glaubt, reden wir nun nicht mehr vom Anchieber, sondern seriös vom Teamchef. Vom 61-jährigen Verkaufsleiter Dieter Rottenberger aus Burkardroth in der Bayerischen Rhön. Der natürlich – wie könnte es anders sein? – auch selbst hinter dem Lenker erfolgreich war und immer noch ist. Seine Karriere begann in den 70ern mit Slaloms. Auf einem Fiat 850, dem ein Simca Rallye II folgte, später ein Honda Civic. Schnell zog es Dieter verstärkt auch auf die Bergpisten. Dort fand er seine ultimative Herausforderung, wurde in der Szene heimisch, lernte rasch dazu. 1992 holte er auf einem Gruppe A BMW M3 E30 den Titel des Deutschen Automobil-Bergmeisters. Nach diesem Triumph hängte Dieter seinen Helm an den bekannten Nagel, setzte neue Prioritäten. Familie, Hausbau und berufliches Engagement forderten und füllten seine Zeit voll und ganz.

## Renn-Comeback als Therapie

Im Jahr 2003 kam dann, was irgendwie kommen musste. Dieters Gasfuß juckt intensiv, sein Hausberg Hauenstein lockt mit aller Macht. Dieter leidet, ein Renn-Comeback ist die einzig mögliche Therapie. Also wird ein

Gruppe N Honda Integra angeschafft und mit diesem beim „Heim-Grand-Prix“ der Klassensieg geholt. Aber der Honda ist für Dieter nicht die Erfüllung. Also analysiert er die aktuelle Situation am Berg sorgfältig. Der attraktive KW Berg-Cup und der Bergpokal des DMSB geraten in seinen Fokus. Für beides



**Dieter Rottenberger kann auf eine lebhaftige Karriere im Bergrennsport zurückblicken**

wäre ein 2-Liter Gruppe H Renner das optimale Arbeitsgerät zum effektiven Punktesammeln. Da Dieters Motorsport-Herz immer noch im weiß-blauen Takt schlägt, befasst er sich intensiv mit den Möglichkeiten der BMW Modell-Palette. Die besten Voraussetzungen für eine erfolgreiche Gipfelstürmer-Laufbahn scheinen die E36 aus dem ehemaligen Super-Tourenwagen-Cup (STW) zu bieten. Klar, eins zu eins, also ohne Umrüstung und Weiterent-

wicklung, wird man so einen Rundstrecken-Boliden am Berg nicht einsetzen können. Schon gar nicht, wenn man an die Spitze will.

Um das tiefgreifende Umstricken – bei dem zur Gewichtsreduzierung auch Blech weggeschnitten und durch leichtere Werkstoffe ersetzt werden muss – ohne größere Bedenken oder Respekt vor der Geschichte des Autos in Angriff nehmen zu können, sollte die Ausgangsbasis ein Production-Racer ohne große Historie oder berühmte ex-Piloten sein. Dieter sucht – und findet in Schweden. 2006 zieht der BMW in die Rhön um, die Arbeit beginnt. „Gewicht, Fahrwerk und Motorcharakteristik waren dabei nur einige der vielen Baustellen“ erzählt Dieter. Zusammen mit seinen treuen Schraubern Florian und Christian, die heute noch an Bord sind, setzt Dieter konsequent Punkt für Punkt um. Dabei kann die kleine Truppe auch auf Daten des unvergessenen, im Juli 2011 im italienischen Rieti tödlich verunglückten Vollblut-Rennfahrers und Edel-Technikers Georg Plasa zurückgreifen.

## Erst der Aufstieg, dann der Unfall

Im Jahr 2007 belegt Dieter mit dem „Neuen“ vordere Mittelfeldplätzen seiner Klasse, in der rund 40 Starter eher die Regel denn die Ausnahme sind. Zielgerichtet wird weiter gearbeitet. Unglaublich schnell und gekonnt setzt das Mechaniker-Team Ideen und Neuerungen in die Tat um. Bei Fahrwerk und Kupplung hilft Dieters Bruder Theo mit, seines Zeichens Product Manager bei ZF Race Engineering. 2008 belohnen erste Podestplätze die gemeinsamen Mühen. So kann und soll es weiter gehen. Doch 2009 beginnt anders als gewünscht. Gleich beim ersten Rennen am Schleizer Dreieck fliegt Dieter von der Bahn, beschädigt das Auto nachhaltig. Aufgeben kommt nicht in Frage,

ein akribischer Neuaufbau beginnt. Der BMW wird gestrippt bis zur nackten Rohkarosse. Die wird im Säurebad geläutert, verlässt dieses ohne jeglichen Lack, hat kein überflüssiges Gramm mehr an sich. Dafür wächst der 318i jetzt in die Breite, macht unter Zuhilfenahme eines Kits von Floßmann Auto Design auf „dicke Backe“, inklusive mehr Spurweite natürlich. Alle Bauteile erhalten ein Upgrade. Aus den ursprünglichen 285 Rundstrecken-Pferdchen hat Motorenpartner Vito mittlerweile 305 standfeste Sprint-PS gezaubert. Mit einem breiten nutzbaren Drehzahlband und stolzen 270 Newtonmetern Drehmoment als Zugabe. Gedreht wird bis 8.500 Touren. Superschnell lassen sich die

Übersetzungen des sequentiell geschalteten Holinger 6-Gang-Getriebes wechseln. Das klappt sogar zwischen den einzelnen Läufen. An elektronischen Fahrhilfen gönnt man sich nur ein Renn-ABS, eine Traktionskontrolle sucht man vergeblich.

Dieters Podiumsbesuche häufen sich, 2010 ist er Dritter der KW Berg-Cup Division II und Vierter des Gesamt-Rankings, 2011 gewinnt er den DMSB Bergpokal der Tourenwagen (TW). Aber Dieter will noch mehr, will den KW Berg-Cup Gesamtsieg. Da er aber wegen der Hausmesse seiner Firma nicht alle zur Traditions-Serie zählenden Rennen selbst bestreiten kann, nutzt er die Möglichkeit der Teamnennung. Georg Plasa war in der

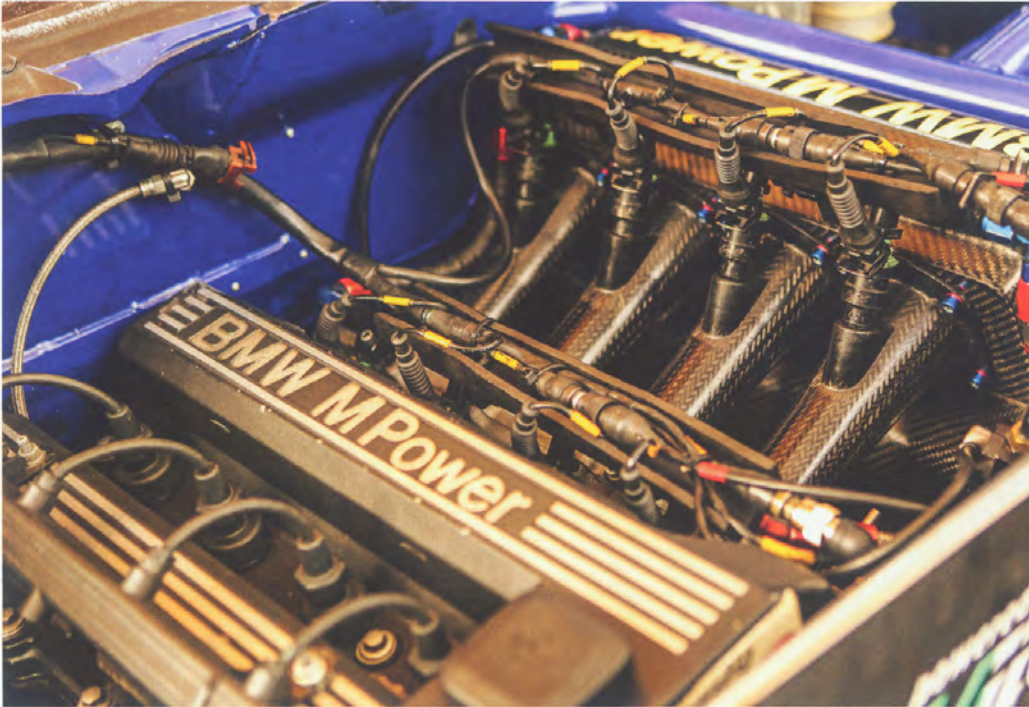
Frühphase des Rottenberger BMW-Projektes als Partner auserkoren. Aber vor diese Option hat das Schicksal einen endgültigen Riegel geschoben. So fällt Dieters Wahl auf Jörg Weidinger, einen engen Freund Georgs.

Dieser ist in Sachen Rennsport alles andere als ein unbeschriebenes Blatt. Denn der 39-jährige Diplomingenieur für Fahrzeugtechnik hat das Racing-Handwerk von Grund auf erlernt. Das Bergrennen nahe seiner fränkischen Heimatstadt Happurg, das Jörg schon als Bub zusammen mit seinem Vater besuchte, gab den Anstoß zu seiner Karriere. Ab 1994 startete er bei Slaloms auf einem BMW 318i, 1996 zeichnete ihn die ADAC Rennsportschule als Top-Talent



Immer gut für Top-Zeiten und Siege: Der 305 PS starke ex-STW BMW 318i des Teams Jörg Weidinger/Dieter Rottenberger in voller Fahrt

## TEAM ROTTENBERGER



Ohne ausgereifte, zuverlässige Hightech geht im Bergrennsport gar nix. Das gilt für die Kraftquelle genau so wie für die elektrische Schaltzentrale und den imposanten Heckflügel. Die ausgeklügelte Sicherheitszelle verleiht der Karosse ein steifes Rückgrat und spendet optimale Sicherheit



aus. Jörg fuhr sporadisch Rallyes und am Berg, schnupperte 1997 im Rahmen des Veedol-Langstreckenpokals (VLN) auf der Nürburgring Nordschleife erstmals Rundstreckenluft, lernte 24-Stunden Rennen kennen. Dann reizte der Berg verstärkt, 2001 engagierte sich Jörg in der Deutschen Berg-Meisterschaft (DBM), gewann 2003 den DMSB Bergpokal der Tourenwagen auf einem BMW 318is. 2005 und 2006 mischte er, jetzt auf einem 3,2-Liter BMW M3 E36 unterwegs, in der FIA Europa-Bergmeisterschaft (EBM) mit. Und diese auch gleich richtig auf: Zweimal in Folge gewann er den EBM-Titel der Kategorie I. Dann ging es zurück in die DBM, mit einem Boliden der ganz anderen Art: Mit einem offenen Rennsport-Prototyp namens Osella PA 20S, angetrieben von einem 3-Liter BMW Motor. Jörg schafft die schwierige fahrerische Umstellung ultraschnell, bereits 2009 heißt der Deutsche Bergmeister der Rennsportfahrzeuge Jörg Weidinger. Die lange Berg-Tournee hat Kraft und Substanz gekostet. Es folgen sporadische VLN-Einsätze für verschiedene Teams. 2012 holt Dieter Rottenberger den begeisterten Mountain-Biker und Freiluftsportler Jörg Weidinger als Teampartner an den Berg zurück. Und legt damit den Grundstein zu wirklich großen Dingen. Gleich im Einstiegsjahr pilotiert Jörg den BMW bei seinen drei Einsätzen zu drei 2-Liter Klassensiegen. Damit ist seine Liebe zum Berg neu entflammt – nicht nur als Fah-



rer, sondern auch als Techniker und Perfektionist. Im Winter bekommt der 318er, der laut Jörg „bereits auf einem sehr hohen Niveau war als ich ins Team kam“ eine weitere Frischzellenkur spendiert. Mit dem Schwerpunkt Aerodynamik und mit Feinheiten im Fahrwerks-Setup. Zehn der insgesamt zwölf KW Berg-Cup Rennen 2013 beenden Dieter und Jörg auf dem Siegerpodest, Jörg steuert vier Klassensiege bei, gewinnt beim EBM Lauf am Glasbach das TW-Klassement mit neuem TW-Streckenrekord. Und schafft mit Dieter den Gesamtsieg im KW Berg-Cup, der nicht nur bei Berg-Insidern als die aktuell wohl anspruchsvollste Gipfelstürmer-Rennserie gilt. Jörg holt obendrein mit Berg-VLN-Mix Rang 5 der BMW Sports Trophy, der weltweiten BMW Privatfahrer Meisterschaft.

Für 2014 bleibt das Erfolgsteam zusammen. Neu ist, dass die DBM-Punkte jetzt für Klassenerfolge vergeben werden. Da alle DBM-Läufe auch zum KW Berg-Cup zählen denkt Chef-Strategie Dieter laut: „Deutscher


Meister und KW Berg-Cup Champion auf einen Streich? Das klingt super, das wär's doch!“ Mit gutem Gefühl mutiert er ab sofort zum reinen Team-Boss, setzt Jörg vom ersten Rennen an in den BMW und lässt ihn, da es in der DBM keine Teamwertung gibt, aus diesem auch nicht mehr heraus. Jörg wehrt sich nicht lange, gibt Vollgas, liefert einen perfekten Job ab. Er gewinnt die best besetzte und heiß umkämpfte 2-Liter Klasse der stark

mit ist Jörg dreifacher Doppelmeister: In der EBM, im KW Berg-Cup und in der DBM. Mit der noch nie zuvor da gewesenen Besonderheit, seine beiden Deutschen „Meisterstücke“ in den beiden verschiedenen Kategorien geholt zu haben: Bei den Rennsportfahrzeugen und bei den Tourenwagen!

Wie wir sehen, lassen sich ganz ohne Schiebung mit dem richtigen Anschieber, der sich beim Saisonabschluss in Mickhausen üb-

## BMW-FRISCHZELLENKUR IM WINTER MIT DEM SCHWERPUNKT AERODYNAMIK UND MIT FEINHEITEN IM FAHRWERKS-SETUP

verbesserten TW-Renner achtmal in Folge(!), Mitte August ist der KW Berg-Cup Titel verteidigt. Nur die DBM ist noch nicht ganz sicher. Also noch ein Rennen für Jörg. Was passiert? Ihr erratet es: Der nächste Sieg ist fällig, da-

rigens wieder selbst in seinen BMW versetzte, einem optimalen Renngerät, einem engagierten Team und einem Top-Piloten auch die höchsten Gipfel erklimmen – und das nicht nur einfach, sondern auch mehrfach. 



Die Väter des Erfolgs: Teamchef Dieter Rottenberger mit Elektronik-Freak Florian Kriener und Mechanik-Fuchs Christian Katzenberger (v. l. n. r.)