

DÉJÀ-VU

Er wurde als einer der heißesten Anwärter auf eines der neuen R4 Kits gehandelt, doch statt des Schritts nach vorn wagt er nun die Rolle rückwärts. Carsten Mohe – als Renault-Händler quasi zur Markentreue verpflichtet – hat „seinen“ Renault Mégane Maxi ins Erzgebirge zurückgeholt und wird damit bei den DRM-Läufen für Déjà-vu-Erlebnisse sorgen. Das mussten wir uns vor Ort anschauen ...

TEXT SEBASTIAN KLEIN FOTOS MARKO UNGER

Einen Spitznamen muss man sich verdienen. Sébastien Loeb musste mehr als nur ein paar Rallyes gewinnen, um zum „Super Séb“ aufzusteigen. Auch ein Colin McRae wurde noch nicht nach der ersten Mehrfach-Rolle in „Colin McCrash“ umgetauft. Man darf es also durchaus als Kompliment bewerten, wenn ein Carsten Mohe auch heute noch als „Maxi Mohe“ betitelt wird. Der Crottendorfer und sein Mégane Maxi haben in vier gemeinsamen DRM-Jahren Eindruck hinterlassen.

Denken wir zurück an die Rallye Deutschland 1999. Armin Kremer steuert ein Subaru Impreza WRC und fährt die Konkurrenz in Grund und Boden, 19 von 20 Bestzeiten gehen auf sein Konto. Einzige Ausnahme: die WP auf der Nordschleife des Nürburgrings. Hier zeigt Carsten Mohe, was in seinem Renault Mégane Maxi steckt. In Brunnchen, Karussell und Fuchsröhre klebt der Fronttriebler förmlich auf dem Asphalt. Nicht nur auf dem kurzen Stück der Döttinger Höhe dreht Mohe den siebten (!) Gang komplett aus. 9.000 Touren, 180 km/h. Ein Gedicht. Und die Gesamtbestzeit.

Knapp drei Jahre später, Schleizer Dreieck. Die Auftaktprüfung der Castrol Rallye Thüringen. Matthias Kahle und Maik Stölzel sitzen im Skoda Octavia bzw. Ford Escort WRC. Doch nach der ersten WP führt keiner der Turbo-Allradler, sondern ein Auto, das ohne diese beiden vermeintlich überlegenen Technologien auskommt. Carsten Mohe und sein Zweiliter-Kit-Car stehen für einen kurzen Moment an der Spitze des Gesamtklassements. Doch auf den Höhenflug folgt der tiefe Fall. „Der Öldruck fiel plötzlich ab, das Triebwerk machte Geräusche. Ich war maßlos enttäuscht“, sprach Mohe damals in die Mikrofone.

Vier Jahre lang bewegt Mohe den Mégane Maxi in der Deutschen Meisterschaft. In dieser Zeit liegen große Siege und bittere Niederlagen oft nicht weit auseinander. In der 2WD-Wertung

Im Gegenteil. 2018 wird Mohe sogar für neue Erinnerungen sorgen. Der Sachse hat „seinen“ Maxi (Chassis 32) im Frühjahr 2017 aus Frankreich zurückgeholt und will darin die komplette Rallye Masters Saison bestreiten. Dass es gerade jetzt dazu kommt, hat verschiedene Gründe. Zum einen wollte Mohe vorher „Deutscher Meister werden“, was ihm 2017 mit dem 2WD-Titel gelungen ist. Zum anderen konnte er seine Sponsoren von dem aktuellen Projekt überzeugen.



Carsten und sein neues, altes Spielzeug: „Es gibt nicht viele Autos, die so viele Emotionen wecken.“

gen, „weil der ADAC das Masters genauso vermarktet wie die DRM. Das heißt, wir bekommen die gleiche Aufmerksamkeit und heben uns von den anderen ab.“

Dass die Fans auf seiner Seite stehen, war dem 45-Jährigen ohnehin gewiss. In der Tat war das Echo gewaltig, als der Crottendorfer Mitte Februar sein Programm für 2018 bekanntgab. In den einschlägigen Foren überschlugen sich



Maxi Mohe, die erste: Der Mégane ärgerte das eine oder andere Mal die WRCs

R-Modellen. „Findet man ein gutes Gebrauchtteil in Frankreich oder muss man etwas selbst fertigen? Das macht schnell mal 2.000 oder 3.000 Euro Unterschied.“

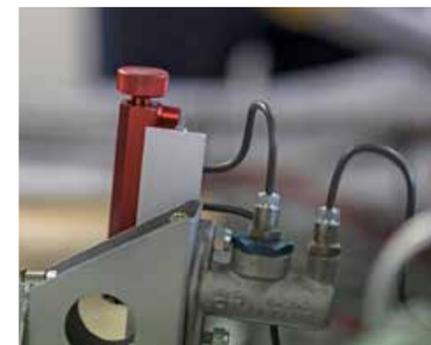
Besonders prekär ist die Ersatzteilsituation bei der Außenhaut. „Die hinteren Kotflügel stehen so weit vor, die werden bei einer Rallye ständig sandgestrahlt. Dadurch wird das Blech immer dünner. Das Problem daran ist, dass es keinen Ersatz gibt“, erklärt Mohe, der allein in die Karosserie mehr als 100 Arbeitsstunden investiert hat.

Wagen ist seit 2013 nicht mehr gelaufen und viele Teile sind 20 Jahre alt. Wie gut sie die 120 WP-Kilometer bei einem Masters-Lauf wegstecken? Das wird sich erst bei der Saar-Pfalz-Rallye am ersten März-Wochenende zeigen.

So gut er den Mégane kennt, für Mohe ist die Reise in die Vergangenheit auch eine Reise ins Ungewisse. „Es gibt keine festen Lieferanten oder Teilekataloge“, beschreibt der Renault-Mann den Unterschied zu den aktuellen



Keine Spur von Winter-Blues: Mehr als 100 Stunden Arbeit steckte das Team von Mohe Rallyesport in die Karosserie. Auch sonst ist die Wiederbelebung des Mégane ein Wahnsinnsprojekt. Die Technik ist eher auf WRC als auf Gruppe-A-Niveau; Ersatzteile sind selten und teuer oder gar nicht verfügbar

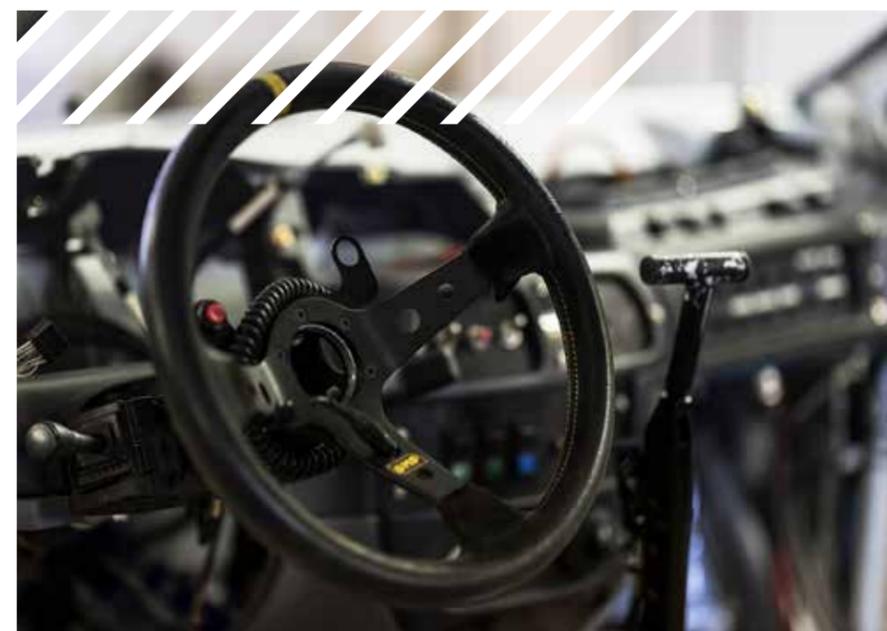


CARSTEN MOHE ÜBER DEN MEGANE MAXI: „BEI KEINEM TEIL AUFS GELD GEACHTET“

liegt er fünf Mal vorn, mehr als doppelt so häufig muss er sich allerdings mit dem zweiten Platz begnügen. Es sind ungleiche Duelle, denn seine Gegner – anfangs Niki Schelle, später Dieter Depping – können auf Werksunterstützung von Opel bzw. VW bauen. Trotzdem bleiben „Maxi Mohe“ vor allem diese Zweikämpfe im Gedächtnis: „Die Kämpfe waren großartig. Wir als kleines Privatteam gegen die Werke. Das hatte etwas von David gegen Goliath. Das sind Erinnerungen, die man nicht vergisst.“

die Kommentare. „Geil, geil, geil“ und „genial“ zählten zu den am häufigsten verwendeten Begriffen.

So groß die Euphorie um das Comeback ist, so groß ist auch der Aufwand, der dahinter steckt. Als Mohe den Mégane Anfang 2017 nach Crottendorf zurückholte, war das Auto komplett zerlegt. Mohe übernahm Chassis 32 als 3D-Puzzle. Der Mégane war zwar zu „90 Prozent komplett“, das große Fragezeichen stand bzw. steht jedoch hinter der Qualität der Teile. Der



MAXI-MOHE

Der nach Kit-Car-Reglement aufgebaute Mégane Maxi, der Renault 1999 den Zweiliter-WM-Titel eingebracht hat, verkörpert ohnehin einen anderen Zeitgeist als die aktuellen Kundensportmodelle. Abgesehen von Turbo und Allrad entspricht der Mégane eher einem WRC als einem Gruppe-A-Auto. Die Dreischiebenkupplung ist aus Karbon, das Siebenganggetriebe wird selbstredend sequenziell geschaltet und beim Kabelbaum wurde reichlich Silber verwendet.

R4 Kit greifen, oder? „Das war auch ein Thema“, verrät Mohe. „Aber: Du gibst ähnlich viel Geld aus wie beim R5, hast aber am Ende 20, 30 PS weniger. Gegen einen guten Fahrer in einem schnelleren R5 hast du also keine Chance.“

Für 108.000 Euro bietet die französische Fahrzeugschmiede Orea die neuen R4-Kits an, die das in Südamerika erfolgreiche Maxi-Rally-Konzept nach Europa bringen sollen. Bei den Kits kommen viele Einzelteile zum Einsatz wie

Von der Beliebtheit werden Mohe und sein Maxi sicher ganz weit vorn stehen, wo er sich sportlich einreihet, das kann der Sachse selbst noch nicht beantworten. Er glaubt, dass der Mégane dank seiner 290 PS „auf trockenem Asphalt schneller sein müsste“ als die aktuellen R3-Modelle, mit denen er sich in der Division 4 misst. Auf nasser oder dreckiger Piste und kurvigen Abschnitten sieht er Citroën DS3, Renault Clio und Toyota GT86 dagegen im Vorteil: „Die neue Achsgeometrie dürfte in Kurven schneller sein.“

Die Performance hängt laut Mohe auch davon ab, wie schnell er das Setup des Mégane Maxi eingestellt bekommt. „Für die R-Autos gibt es eine Basisabstimmung, wir müssen uns das in mühsamer Kleinarbeit erst wieder erarbeiten. Technisch ist das Auto eine riesige Herausforderung.“ Von der Erfahrung aus der Vergangenheit kann Mohe nur bedingt profitieren. „Früher sind wir fast Slicks gefahren, die heutigen Reifen haben dagegen schon Serienprofil. Einfach losfahren und schnell sein ist bei dem Mégane nicht möglich.“

Entsprechend tief schraubt er die Erwartungshaltung: „Unser Ziel ist erstmal, den Zuschauern und Sponsoren spektakuläre Auftritte zu bieten.“ Maxi Mohe als Underdog? Auch das kennen wir schon aus der Vergangenheit. Schlecht gepasst hat ihm die Außenseiterrolle auf jeden Fall nicht. 

CARSTEN MOHE ÜBER R4 KIT UND R5: „20 BIS 30 PS WENIGER FÜRS GLEICHE GELD“

„Renault hat damals bei keinem Teil aufs Geld geachtet“, erklärt Mohe und belegt seine These gleich mit einem Beispiel. „Man muss sich nur den Achsschenkel anschauen. Beim R3T kommt der vom Renault Tráfic und kostet gut 1.000 Euro. Beim Mégane war das eine geschweißte Alu-Konstruktion, die schon früher 6.000 DM gekostet hat.“

Wie viel Budget er für die acht Masters-Läufe benötigt, lässt sich für Mohe kaum kalkulieren. „Die Kosten für so eine Saison sind nicht planbar“, gibt der 45-Jährige zu. Mohe schätzt, dass er sich finanziell zwischen R3 und R5 bewegen wird. Dann könnte er doch auch zum neuen

ein sequenzielles Fünfganggetriebe, Vorder- und Hinterachse, Brems- und Kraftstoffsystem, Chassis, Allradantrieb und ein 265 PS starker Turbomotor.

Für den Crottendorfer macht die neue Fahrzeugklasse vor allem wegen der Einheitsmotoren wenig Sinn. „Wenn ein Renault-Motor drin wäre, könnte man darüber nachdenken“, so Mohe. „Aber so bekomme ich keine Unterstützung von Renault.“ Daher kommt es 2018 zum Déjà-vu mit dem Mégane Maxi, der in Mohe's Augen auf einer Stufe mit Lancia Stratos, Subaru Impreza WRC und Audi S1 steht: „Es gibt nicht viele Autos, die so viele Emotionen wecken.“



Puzzlespiel: Carsten Mohe kaufte den Mégane Maxi in Einzelteilen zurück



 **STARKENBERGER
GRUPPE**

GEMEINSAM FÜR DIE VISION.

WWW.STARKENBERGER.DE