

## OMV CNG Rally Team startet im Lavanttal unter Berufung

**Technik- und Sportkommissäre widersprechen Division-1-Nennung. Test für internationale Aufgaben steht im Vordergrund, daher startet man unter Berufung.**

---

Die erste Runde im Streit um die Divison-1-Tauglichkeit des OMV CNG (Compressed Natural Gas) Mitsubishi Lancer Evo IX geht an die Technik- und Sportkommissäre der OSK (Oberste Nationale Sportkommision). Jetzt startet das OMV Duo Beppo Harrach und Andreas Schindlbacher bei der "Pirelli Lavanttal Rallye" in dieser Klasse unter Berufung. Nach der Veranstaltung wird das Thema von einem Schiedsgericht behandelt. Trotz allem: im Vordergrund steht die Entwicklung des Gas-Boliden für internationale Einsätze.

### Problemfall Krümmer

Stein des Anstoßes sind die beiden Gas-Ansaugdüsen im Krümmer. Laut Regelment ist nur eine Düse erlaubt. Jedoch gibt es für Gasboliden mit über 250 Pferdestärken keine geeignete serienmäßige Düse. Dadurch benötigt der OMV CNG Mitsubishi Lancer Evo IX zwei Ansaugdüsen. Bereits am Donnerstag Abend sahen die Technikkommisäre der OSK darin eine Verstoß gegen das Regelment der Division 1, in der auch der Österreichische Staatsmeistertitel ausgefahren wird. Nach Einspruch des OMV CNG Rally Teams bestätigten am Freitag zu Mittag die Sportkommisäre die Entscheidung ihrer Technikerkollegen. Damit sollen Harrach/Schindlbacher in der Division 4 (alternativbetriebene Fahrzeuge) an den Start gehen. Dort ist aber lediglich ein weiteres Fahrzeug am Start. Das OMV CNG Rally Team geht nun unter Berufung in der der Division 1 an den Start. Der Fall wird nach der Rally von einem Schiedsgericht behandelt.

### Wollen eine endgültige Klärung

"Wir sind überzeugt, dass wir im Recht sind und der CNG Mitsubishi regelkonform ist", erklärt OMV Pilot Beppo Harrach. "Darum starten wir auch unter Berufung und wollen dann vom Schiedsgericht eine Klärung. Die ist dann bindend, auch wenn sie für uns negativ ausfällt. Zudem haben wir uns durch den Start in der Division 1 selbst regelmentiert, da wir einen 32er-Restriktor verwenden. In der Dvision 4 könnten wir einen 34er verwenden, der das Auto viel schneller macht. Jedoch steht für uns sowieso nur die Testarbeit im Vordergrund, da wir uns in Zukunft mit diesem Auto international betätigen wollen. Wir sehen in diesem Projekt einen Vorreiterrolle, die sich natürlich auch positiv auf die Umwelt auswirkt, da der Schadstoffausstoß des Gasautos um bis zu 20 bis 90% geringer als jener bei den Benzinern ist."