

144 Runden Vollgas

Raeder-Motorsport setzte beim 24h-Rennen auf dem Nürburgring auf einen Audi TT-S und vier erfahrene Langstrecken-Fahrer



KRAFTHAND-Logo inklusive: Der Audi TT-S von Raeder-Motorsport an der Box. Das Fahrzeug lief wie ein Uhrwerk. Bild: Blenk

Elmar Deegener (Stelzenberg), Jürgen Wohlfarth (Murrhardt), Christoph Breuer (Nettersheim) und Wolfgang Haugg (Aachen) haben auf dem Nürburgring einen Sieg in der Klasse ‚SP-3T‘ eingefahren. KRAFTHAND sprach mit Teamchef Nicolas Raeder und Fahrer Wolfgang Haugg über das Wochenende vom 13. bis 16. Mai 2010 in der Eifel.

Über 220.000 motorsportbegeisterte Zuschauer säumten am gesamten Rennwochenende die Nordschleife beziehungsweise ‚Start und Ziel‘ des F1-Rings, den ‚Schwalbenschwanz‘, den ‚Pflanzgarten‘ oder den ‚Adenauer Forst‘. Völlig überraschend konnte das BMW-Werksteam mit einem ‚M3 GT2‘ (Klasse E1-XP2) das Langstreckenrennen für sich entscheiden. Zweiter wurde das Team Farnbacher-Racing (Klasse SP7) mit einem Ferrari F430 GTC und Dritter Phoenix-Racing mit einem Audi R8 LMS (Klasse SP 9 GT3).

Raeder-Automotive belegte mit dem Audi TT-S (2,0-l-Turbo, rund 350 PS) den 15. Gesamtplatz – noch vor den

beiden Opel ‚OPC-Racecamp‘-Fahrzeugen (Plätze 19 und 22) und den drei erdgasbetriebenen Volkswagen-Werks-Sciroccos ‚GT24-CNG‘ (Plätze 16, 51, 72).

Herr Raeder, Sie und Ihr Bruder Martin haben die Raeder-Automotive GmbH beziehungsweise Raeder-Motorsport im Jahr 2001 gegründet. Sie beschäftigen sich hauptsächlich mit Prototypenbau, dem Umbau und der Instandsetzung von Rennfahrzeugen. Haben Sie noch andere Tätigkeitsbereiche?

Ein weiterer Schwerpunkt unseres Unternehmens ist das Tunen von



Safety first: „Beim Umbau des Audi TT-S haben wir sehr viel Wert auf einen sicheren Käfig und eine sichere Tankkonstruktion gelegt“, so Teamchef Nicolas Raeder. Bild: Blenk

Sportfahrzeugen für die Straße. Damit meine ich fast zu einhundert Prozent die Steigerung der Performance. Unser Spezialgebiet aber ist in der Tat der Umbau von Straßen- und Rennfahrzeugen für die Rennstrecke. Ziel ist dabei die bestmögliche Beherrschbarkeit des Autos für den Fahrer. Darüber hinaus entwickeln wir auch komplette Rennfahrzeuge.

Konzentrieren Sie sich dabei auf bestimmte Fahrzeugmarken/Fahrzeugtypen?

Wir legen unser Augenmerk nicht auf einzelne Marken, sondern grundsätzlich auf sehr sportliche, werksseitig lieferbare Fahrzeuge wie den Porsche GT2 oder GT3, die Audi-RS-Modelle, den BMW M3 oder den Ford Focus RS. Weil wir in den letzten Jahren im Rennsport mit den meisten Marken und allen Antriebskonzepten zu tun hatten, sind wir in der Lage, jedes Fahrzeug rasch zu verstehen. Nur so können wir es auch entsprechend umbauen.

Beim 38. 24h-Rennen auf dem Nürburgring war Raeder-Motorsport mit einem Audi TT-S sehr erfolgreich unterwegs. Was wurde gegenüber dem Serienfahrzeug verändert?

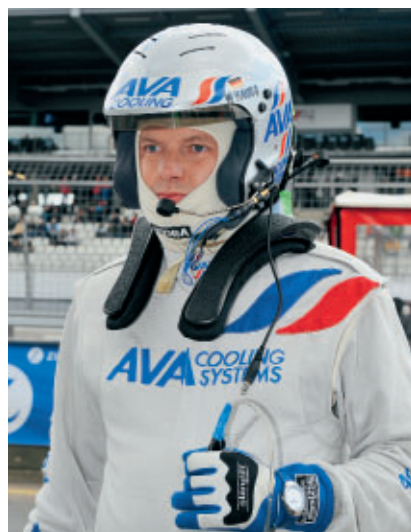
Die wichtigsten Änderungen liegen in der Aerodynamik und im Fahrwerk.

Motor und Getriebe haben wir softwareseitig angepasst, wie wir es beispielsweise auch beim Tunen von Straßenfahrzeugen machen. Außerdem legen wir sehr viel Wert auf einen sicheren Käfig und eine sichere Tankkonstruktion.

Herr Haugg, im eigentlichen Leben führen Sie die Geschicke der Haugg-Gruppe unter anderem mit der Marke ‚AVA-Cooling‘. Was treibt sie dazu, das 24h-Rennen in der ‚Grünen Hölle‘ zu bestreiten?

Langstreckenrennen mit Tourenwagen sind meine Leidenschaft seitdem ich einen Führerschein besitze. Ich wollte früh lernen wie man schnell Auto fährt. Der ADAC entdeckte mein Talent – zuerst bei Fahrsicherheitstrainings und dann in der ADAC-Rennsportschule. Meine Mutter war in jungen Jahren selbst ADAC-Gaumeisterin im Geschicklichkeitsfahren, die Anlagen wurden wohl vererbt.

Darüber hinaus reizt mich an Langstreckenklassikern wie dem 24h-Rennen auf der Nordschleife die Teamarbeit und die Herausforderung, als Fahrer höchst effizient zu fahren – schnell und doch materialschonend. Dieses Jahr war es mein 36. Langstreckenrennen, und es sollten am liebsten 50 werden bis zur ‚Rente‘.



Ordentlich Gas gegeben: „Sich auf den Abtrieb in schnellen Streckenabschnitten zu verlassen, bedarf jedoch der Gewöhnung“, erklärt Fahrer Wolfgang Haugg. Bild: Haugg-Gruppe

KRAFTHAND lesen und gewinnen

die neue Chance!

Lesen Sie die KRAFTHAND, das Technikmagazin für den Kfz-Profi, und gewinnen Sie das Diagnosegerät ‚Texa Axone smart‘ von Eichstädt Elektronik im Wert von

3.745,- Euro.



Den gesamten Umfang dieses Preises und die Teilnahmebedingungen erfahren Sie auf www.krafthand.de

Teilnahmeschluss ist der 30. September 2010

Krafthand
verlag
Spezialist für das
Kraftfahrzeughandwerk

Eichstädt
Elektronik
Professionelle Kfz-Diagnosegeräte

Sie standen erst kurzfristig für das vierte Cockpit im TT-S von Raeder-Motorsport fest. Wie kamen sie mit dem Audi zurecht?

Auf Anhieb sehr gut. Aus diesem Grund schenkte mir das Team auch ohne zu zögern sein Vertrauen. Seit über 20 Jahren fahre ich nun schon mit frontgetriebenen Tourenwagen Rennen. Dieser Erfahrungsschatz zahlt sich aus.

Die ‚Pace‘ war gut: Der TT-S von Raeder-Motorsport überzeugte auf der Nordschleife durch seine aerodynamischen Qualitäten.
Bild: Alfred Klasen, flitzfoto.de



Welche Eigenheiten hat das Fahrzeug und worauf mussten Sie auf gewissen Streckenabschnitten besonders achten?

Das Fahrzeug ist aerodynamisch sehr gut konzipiert und dadurch sehr schnell im Vergleich zur leistungsstärkeren Konkurrenz. Mich auf den Abtrieb in schnellen Streckenabschnitten zu verlassen, war gewöhnungsbedürftig. Gerade die schnellen Passagen wirken sich enorm auf die Rundenzeit aus und

auf der Nordschleife gibt es ein paar richtige ‚Mutkurven‘ ohne Auslaufzonen. Fehler werden nicht verziehen. Der Audi fuhr sich aber sehr einfach.

Wie sah Ihr ‚Entspannungsprogramm‘ zwischen den Turns aus?

Die Erholungspause läuft wie jede Rennrunde nach einem festem Schema ab. Nach dem Turn findet ein kurzes Briefing mit dem Team über den Zu-

stand des Fahrzeuges, der Strecke, die Platzierung und die gefahrenen Runden statt. Dann wird gegessen und ab ins Hotel – duschen und schlafen. 90 Minuten vor meinem nächsten Einsatz bin ich wieder in der Box. Am Sonntagmorgen ist noch ein Besuch beim Streckensprecher und Radio obligatorisch. Zum Programm gehört außerdem eine Massage nach jedem Turn.

Herr Raeder, bringen Sie auch nächstes Jahr ein Fahrzeug beim 24h-Rennen an den Start und welche Renneinsätze planen Sie darüber hinaus?

Ja, wir setzen den Audi TT-S aufgrund des Erfolgs sicher auch nächstes Jahr beim 24h-Rennen wieder ein. Zu weiteren Renneinsätzen auch mit anderen Fahrzeugen können wir aktuell leider noch nichts Konkretes sagen. Planungen gibt es aber.

Die Fragen stellte Georg Blenk.

Schnellste Runde

Der Audi TT-S von Raeder-Motorsport erreichte auf der Nordschleife als bester ‚Fronttriebler‘ eine Gesamt-Durchschnittsgeschwindigkeit (über das ganze 24h-Rennen) von 153 km/h. Mit 9.19,073 Minuten wurde damit die schnellste Runde gezeitet. Im Vergleich dazu: Das Siegerfahrzeug des BMW-Werksteams, der ‚M3 GT2‘, erreichte eine Gesamt-Durchschnittsgeschwindigkeit von 163 km/h. Dessen schnellste gefahrene Runde gab der Veranstalter ADAC Nordrhein mit 8.32,644 Minuten an.

gbl

Mit **KRAFTHAND** auf den Hockenheimring



KRAFTHAND, die AVA-Kühler-Haugg-Gruppe und das Liqui-Moly-Team Engstler schickten die Leser Mike Plümer und Frank Kreutz mit Begleitung und VIP-Tickets zum ADAC-Masters-Weekend auf den Hockenheimring.

Die KRAFTHAND-Leser beim Rennen der ADAC-Procar hautnah dabei!

Reportage und Bilder auf www.krafthand-talk.de



Krafthand
verlag
■ Spezialist für das
Kraftfahrzeughandwerk

Offizieller Medienpartner
des Liqui-Moly-Team-Engstler



Bilder: KRAFTHAND, Roland Hasenmueller