Durch die grüne Hölle

In ihren Rennsportwagen aus Eisenach landeten Egon Barth und Paul Thiel 1955 einen Doppelsieg auf dem Nürburgring. Am vergangenen Wochenende wagte sich erneut ein Thüringer Auto auf die härteste Rennstrecke der Welt. In einem zum Hybrid umgerüsteten Apollo aus Altenburg ging das Team von Heinz-Harald Frentzen an den Start des 24-Stunden-Rennens. Wir waren dabei.

Von Holger WETZEL

Samstag kurz vor 15 Uhr. 220 Autos stehen auf der Start-Zielgeraden des Nürburgrings, aber man sieht sie kaum. Tausende Fans und Betreuer haben sich in die Startaufstellung gemischt. Sie wünschen Glück, schießen Fotos und schwenken Fahnen. Die Fahrer tragen bereits ihre Helme. Manche lächeln, aber auch das Lächeln wirkt nervös.

Die 24 Stunden vom Nürburgring sind die härteste Herausforderung im Motorsport auf der anspruchsvollsten Rennstrecke der Welt. Wenige träumen vom Sieg, die Masse hofft auf die Zielflagge. Auch der frühere Formel-1-Pilot Heinz-Harald Frentzen denkt nur ans Ankommen. Er ist der Chef des Schweizer Hybrid-Racing-Teams, das mit einem umgerüsteten Gumpert Apollo aus Altenburg an den Start geht. Weil der Rennwagen mit der Nummer 11 als einziger von einem Hybrid – einem Benzin- und einem Elektromotor – angetrieben wird, startet er in einer eigenen Klasse: E1-XP.

Nach dem dritten Aufruf geben die Fans langsam die Rennstrecke frei. Aus den Lautsprechern tönt die Stimme eines Geistlichen, der von Rasern und Dränglern spricht. Ob er sie verdammt oder segnet, ist im Lärm nicht auszumachen. Auf der Tribüne schwellen der Jubel und die Tröten-Salven an und begleiten die Fahrer in die Einführungsrunde.

Bis hierhin hat es der Apollo geschaft. Vor weniger als drei Monaten erst begann in Altenburg, wo derzeit wöchentlich ein Apollo die Manufaktur verlässt, die Entwicklung des Hybrid-Systems, bei dem ein Bezinmotor die Hinterräder antreibt und ein Elektromotor die Vorderräder. Dieser wird durch Batterien gespeist, die beim Bremsen aufgeladen werden – eine kraftstoffsparende Antriebstechnik, der eine große Zukunft prophezeit wird. Nur 500 Test-Kilometer hat der Renn-Apollo absolviert. Weil der ADAC Nordrhein, der Veranstalter des 24-Stunden-Rennens, alternativen Antrieben offen gegenübersteht und die Teilnahme gestattete, entschloss sich das Frentzen-Team zu einem Start, der eigentlich zu früh kam.

Nach einer viertel Stunde rast die Spitzengruppe im Renntempo über die Startlinie. Der Apollo liegt an 22. Stelle. Er umrundet den Grand-Prix-Kurs und biegt dann auf die 20 Kilometer lange, kurvenreiche Nordschleife ein, die den Spitznamen „grüne Hölle“ trägt. Warum, wird sich auch an diesem Wochenende zeigen.

840 Fahrer aus 30 Ländern sind in die Eiffel gekommen. Nicht jeder hat das Training überstanden. Die Rennversion des Audi R8 fiel vorzeitig aus. Einer der beiden Opel Astra aus dem OPC Race Camp wurde in einen schweren Unfall verwickelt. Am Steuer saß der Rudolstädter Zahnarzt Dr. Peter Pangert. Er hatte sich aus einem riesigen Bewerber-Feld für das Team qualifiziert, stieß aber im Training bei über 200 km/h mit einem langsamen Auto zusammen und überschlug sich dreimal. Der Wagen war ein Wrack, Pangert musste zur Beobachtung ins Krankenhaus.

Als Frentzen nach der ersten Runde durch die Start-Schikane fährt, hat er Luft nach vorn und hinten. Hinter ihm geht es enger zu. Doch agieren die Fahrer mit Vorsicht. Das Ziel ist 23 Stunden und 50 Minuten entfernt. Das Feld, das in drei Gruppen gestartet war, hat sich bereits auf der Strecke verteilt. Paarweise ziehen die VW Race-Sciroccos vorbei. Dann kommt der Lexus LF-A, der bisher ebenfalls nur auf Messen zu sehen war. Mit unglaublichem Krachen kündigt sich die Viper an. Die Porsche und BMW lassen die langsameren Autos scheinbar stehen. Ein winziger alter Mini kämpft mit einem kaum größeren neuen Fiat 500 um den Titel des Publikumslieblings. Viele Fans hat auch der Opel Manta, dessen Fuchsschwanz an der Antenne im Fahrtwind zittert.

Plötzlich biegt der Apollo statt auf die Nordschleife in die Boxengasse ab. Das Kegeltellerrad an der Hinterachse hat den Geist aufgegeben, das Getriebe muss gewechselt werden. Normalerweise bedeutet dies das Aus, aber das Team macht sich an die Arbeit. Es ist nicht die einzige Panne im Feld. Zwei Porsche kollidieren, bei einem dritten klappt die Haube vor die Windschutzscheibe. Der Trainingsschnellste, ein grün-gelber Porsche, qualmte schon am Start und musste an die Box. Während er eine famose Aufholjagd starten würde, um das Rennen zu gewinnen, scheidet die Viper in der Nacht aus. Die grüne Hölle fordert ihren Tribut.

Der Apollo geht nach zweieinhalb Stunden wieder ins Rennen. Er pflügt durchs Feld und zeigt sein Potenzial. Während Dominik Schwager von Dirk Müller am Steuer abgelöst wird, entspannt sich Heinz-Harald Frentzen im Aufenthaltsbereich der Werkstatt. „Der Wagen läuft jetzt“, sagt er. Die Hybridtechnik funktioniere recht gut, Probleme gebe es noch mit dem zusätzlichen Gewicht. Frentzen betrachtet das Rennen als Test: „Wir lernen mit jeder Runde.“ Noch in der Nacht kündigt er eine Fortsetzung des Projektes mit Gumpert an. „Als extrem leichter Rennwagen mit Straßenzulassung bietet der Apollo die ideale Plattform.“

Verlassen kann sich das Team auf die Batterien, die den Elektromotor speisen. Sie stammen von der Firma Gaia aus Nordhausen, einem Marktführer bei Lithium-Ionen-Batterien. Bekannt aus Laptops und Handys, werden die mit einer hohen Energiedichte versehenen Akkus nach Ansicht vieler Experten bald die in den aktuellen Serien-Hybridautos eingesetzten Nickel-Metallhybrid-Module ablösen und vielleicht auch bald in der Formel 1 eingesetzt. „Wir sind bereit, wie auch der Apollo beweist. Jetzt sind die Hersteller gefragt“, sagt Norbert Grein von Gaia, der das Projekt begleitet.

In der Nacht leeren sich die Tribünen. Die Fans suchen die Partyzelte rund um die Strecke auf, deren Techno-Sound sich mit den dröhnenden Motoren vermischt. Die Wagen sind nur noch Scheinwerfer und Bremslichter, die Runde um Runde durch die Grüne Hölle jagen.

Als es wieder hell wird, steht der Apollo erneut in der Box. Wieder das Kegeltellerrad, wieder muss das Getriebe gewechselt werden. Obwohl die Panne kurz vor 2 Uhr auftrat, kann die Arbeit erst am Morgen beginnen. Ein Ersatzteil musste extra aus Altenburg herangeschafft werden. Für das Ersatzgetriebe selbst wird der Serien-Apollo von Firmenchef Roland Gumpert ausgeschlachtet. „Wir wollen unbedingt die Zielflagge sehen“, begründet Team-Sprecher Gustav Büsing den hohen Aufwand. „Das sind wir den Fans, dem Veranstalter und dem Sportsgeist schuldig.“

Für die letzten anderthalb Stunden steigt der Apollo mit dem vierten Fahrer Marcel Engels im Cockpit wieder ins Rennen ein. Für eine Wertung reichen die absolvierten Runden nicht. „Aber als Test war die Veranstaltung erfolgreich“, meint Büsing. „Wir haben gezeigt, dass die Hybridtechnik auch im Rennsport Zukunft hat.“

Fotos: TA / H. WETZEL (17); dpa (1); Montage: TA