

EX-FORMEL-1-STAR FRENTZEN: ELEKTRISCH DURCH DIE HÖLLE



Im neuen Band 69 ("Geradewegs durch die Hölle") fährt Michel Vaillant erstmals einen Rennwagen mit Wasserstoffantrieb. Damit ist unser beliebter Comic-Held unserer wahren Welt weit voraus. Oder doch nicht? Gibt es auch im echten Leben wahre Helden, die ihrer Zeit voraus fahren, um die Welt zu retten? Die Antwort ist "Ja!" und trägt den Namen eines wohlbekannteren Rennfahrers: Heinz-Harald Frentzen!

Die „Grüne Hölle“ bildete die imposante Kulisse für eine spektakuläre Premiere: Der ehemalige Formel-1-Pilot Heinz-Harald Frentzen startete mit einem von ihm selbst konzipierten Hybrid-Rennwagen vom 22. bis 25. Mai beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring. Der dreimalige Grand Prix-Sieger wagte sich damit an ein ebenso ergebnisreiches wie mutiges Unterfangen. Mit einer Technologie, die in der Formel 1 erst ab 2009 eingesetzt werden soll, erlebte das private Team von Hybrid Racing seine Feuertaufe ausgerechnet beim längsten und schwierigsten Rennen auf der schönsten und anspruchsvollsten Rennstrecke der Welt. Leider gab es mehrmals Probleme mit dem konventionellen Antrieb, daher war die Premiere nicht von Erfolg gekrönt. Trotz der kurzen Entwicklungszeit funktionierte die elektrische Achse ordnungsgemäß und lässt auf weitere Reinsätze hoffen.

Als Basisfahrzeug dient der Super-Sportwagen Gumpert Apollo, der schon in seiner Straßenversion alle Voraussetzungen für ein erfolgreiches Rennfahrzeug mitbringt. Als konventionelles Triebwerk dient – anders als in der Serie – ein 3,3-Liter-V8-Biturbo-Motor. Mittels Rückgewinnung der sonst bei jedem Bremsvorgang vernichteten Energie wird ein zusätzlich eingebauter Elektromotor angetrieben, der maximal 100 kW leistet.

Gemeinsam verheifen beide Antriebsquellen dem spektakulären HHF HYBRID CONCEPT CAR zum Schub von bis zu 630 PS für die Hatz zweimal rund um die Uhr über Nordschleife und Grand Prix-Kurs. Mit noch 20 PS mehr präsentiert sich die Straßenversion übrigens noch leistungsstärker und muss dabei auch nicht das Mehrgewicht der Rennversion verkraften, verursacht durch Elektroantrieb und Batterien. „Der Motorsport darf die Notwendigkeit, Energie zu sparen, nicht ignorieren. Ich sehe vielmehr die Chance, dass unser Sport wieder zum Vorreiter einer technischen Entwicklung werden kann, die unsere Autos auch abseits der Rennstrecke deutlich energieeffizienter macht.“ erläutert Heinz-Harald Frentzen die Gründe für sein Engagement. Der Mönchengladbacher fungiert übrigens keineswegs als Gallionsfigur und Fahrer bei diesem Projekt: Er ist vielmehr die

treibende Kraft bis hin zur Finanzierung der nicht unerheblichen Aufwendungen. „Der ADAC Nordrhein als Veranstalter des 24-Stunden-Rennens auf dem Nürburgring hat alternativen Antriebskonzepten schon seit Jahren die Tür geöffnet.“ sagt Frentzen zu den Gründen des Auftritts in der Eifel.

Für das „grüne“ Rennprojekt nehmen Frentzen und sein Team die zweifellos vorhandenen Handicaps in Kauf. Weil man sich nirgends auf erprobte und bewährte Komponenten stützen konnte, war der Zeitplan letztlich extrem eng. Ein ursprünglich geplanter Testeinsatz auf der Nordschleife musste deshalb durch private Testfahrten ersetzt werden.

Am Anfang stand wie immer eine Idee. Wie wäre es, schoss es eines schönen Tages dem Rennfahrer Heinz-Harald Frentzen durch den Kopf, einen Rennwagen mit Hybrid-Antrieb zu bauen? Vielleicht wäre die Idee so schnell, wie sie auftauchte, auch schon wieder vergessen gewesen, hätte es da nicht auch noch ein paar besondere Umstände gegeben. Denn im Herbst 2006 stand für den Mönchengladbacher fest, dass seine Auftritte in der DTM keine Fortsetzung finden würden. Statt der Jagd nach einem neuen Vertrag stand bald eine intensive Recherche nach den technischen und physikalischen Grundlagen der Hybrid-Technik auf dem Programm. Die Begegnung mit einem vertrauten Gesicht aus früheren Formel-1-Tagen fachte das Interesse an der Materie noch zusätzlich an.

Norbert Kreyer, bodenständiger Motoren-Ingenieur aus Niederrissen, war für Frentzen genau der richtige Diskussionspartner, um immer tiefer in die Materie einzusteigen. Der Schöpfer des 1,5-Liter-Turbomotors von Zakspeed in der Formel 1, später maßgeblich an den Rallye-Triebwerken von Toyota beteiligt, bis bei den Japanern in Köln über das Le Mans-Auto GT1 und den ersten F1-Motor der Weg wieder zurück in die Königsklasse führte, besaß theoretisch und praktisch die Erfahrung, um die Möglichkeiten einer Realisierung der Idee seriös abzuklopfen. Wie kommt aber ausgerechnet ein Rennfahrer darauf, sich intensiv mit „grüner“ Antriebstechnik zu befassen? Wer Heinz-Harald Frentzen ein wenig genauer kennt, der weiß, dass der frühere Sauber-, Williams- und Jordan-Pilot sich nicht erst in jüngster Zeit immer auch mit der Welt hinter dem Fahrerlager-Zaun beschäftigt hat. „Dem Motorsport fehlt in den Augen der Öffentlichkeit nicht ganz zu Unrecht das Umweltbewusstsein“, lautet seine Feststellung. „Dabei könnte der Motorsport sehr gut Vorreiter auf dem Weg zu umweltfreundlicheren Technologien in unserer Welt sein. Ich bin jedenfalls über-



zeugt, dass es unserem Sport guttun würde, sich in diese Richtung zu entwickeln.“ Aber der dreifache Grand Prix-Sieger Frentzen argumentiert bei seinen Motiven keineswegs nur umweltspezifisch: „Jeder glaubt, ein Gefühl dafür zu haben, wie viel Energie wir einsetzen, um schnell Rennen zu fahren.

Ich weiß als Rennfahrer aber aus eigener Erfahrung, welche ungeheuren Mengen an Energie wir im Rennsport beim Bremsen in jeder Runde auch wieder vernichten. Diese Energie nicht mehr nutzlos in Form von Wärme an die Luft abzugeben, sondern sie zurückzugewinnen, sie wieder in Beschleunigung umzusetzen, ist technisch reizvoll, aber vor allem sinnvoll.“ Den Sinn macht der dreifache Familienvater nicht zuletzt an den verlängerten Lebenszyklen wichtiger Komponenten fest. So ist der Bremsverschleiß wesentlich geringer. Die zurückgewonnene und wieder zur Beschleunigung eingesetzte Bremsenergie führt zu vergrößerter Reichweite – alles Vorzüge, die sich gerade bei Langstreckenrennen auszahlen. Und auch ein Elektromotor braucht im Unterschied zu einem Renntriebwerk nicht gleich nach dem Rennen eine aufwändige Revision. Nachdem im Laufe des Jahres 2007 das Grundkonzept stand, begann für Frentzen und Kreyer die Phase, Partner für das Projekt zu finden. Angeht war ursprünglich die Entwicklung eines komplett neuen Rennfahrzeugs. Auf der technischen Seite fanden sich schon bald kompetente Mitstreiter, doch bei der Finanzierung machten die Ideengeber die Erfahrung nahezu aller Pioniere.

Skeptiker, Bedenkenträger und Besserwisser gibt es zuhauf, Wagenmutige und Fortschrittsgläubige dagegen nur wenige. Leider verstrich darüber wertvolle Zeit. Also fiel um die Jahreswende 2007/2008 bei Frentzen der Entschluss: „Jetzt packen wir es einfach an!“ Um die Kosten im Rahmen zu halten, schaltete der Initiator um und suchte fortan ein passendes Auto, das sich zum Hybrid-Renner umbauen ließ. Beim Gumpert Apollo wurde er schließlich fündig: „Ein Super-Sportwagen mit Straßenzulassung, der alle wichtigen Elemente eines Rennwagens hat.“ Frentzen kaufte Roland Gumpert ein Fahrzeug ab, das in den Werkstätten der Manufaktur in Altenburg/Thüringen für den Einsatz am Nürburgring auf- und umgebaut wurde. Sowohl für den Elektromotor als auch für die Batterien fanden sich im knapp geschnittenen Anzug des Sportwagens noch der nötige Platz. Am 24. und 25. Mai versuchte Heinz-Harald Frentzen, bei diesem Projekt zugleich Ideengeber, Unternehmer und Rennfahrer, auf dem Nürburgring nach vielen Monaten intensiver Arbeit zu beweisen, dass die Hybrid-Technik reif ist, für einen erfolgversprechenden Einsatz auf der schönsten und schwierigsten Rennstrecke der Welt. Ginge es ihm nur darum, dieses legendäre Rennen über 24 Stunden vor 200.000 Zuschauern zu bestreiten, hätte er es einfacher und günstiger haben können. Gefragt nach seinem finanziellen Aufwand, gibt er offen zu: „Wenn ich mir bei Porsche einen 911 RSR gekauft hätte, wäre ich locker mit der Hälfte ausgekommen.“ Ideen zu haben und sie dann auch noch mit eigener Kraft Wirklichkeit werden zu lassen, ist eben meist ein bisschen teurer.

Weitere Infos unter: www.hybrid-racing.ch
Quellen: Hybrid Racing / Gumpert
Weitere Infos zum Batteriehersteller: www.gaia-akku.com

ZACK

114
Dez
2008€ (D) 7,90
€ (A) 8,70
CHF 14,90

www.zack-magazin.com

M
Ä
XRechte Schergen
in den Schweizer
BergenTUNGA
SPERRFEUER
RockMASTARD