

MOTOR
BIO-CONCEPT-
CAR

Biodiesel
lowerpower

GRÜNER RASEN

Wenn sich ein bekannter Rapper die Nacht um die Ohren schlägt, um sich hinter die Steuer zu setzen. Wenn sich ein Baron Bio-Diesel in den Tank kippt, um 24 Stunden lang mit Smudo und ein paar Youngstern im Kreis herumzufahren. Dann hat der Eifelvirus wieder zugeschlagen. Unser Mann konnte als Teil des Teams Four Motors Rapper und Rapsrenner am Nürburgring aus nächster Nähe erleben. Ein Drama in drei Akten. Von Stefan Schickedanz

→ **K**aum am Ring eingetroffen, bekommt Smudos Rennleidenschaft neue Nahrung. Schon die neue Lackierung des Bioconcept-Car hat es ihm angetan: „Sieht geil aus.“ Doch die blau-weiße Folierung mit den Eisschollen im Wasser zur Veranschaulichung des Mottos „Care for Climate“, dem neuen Slogan des Sponsors Puraglobe, einem innovativen Altöl-Recycling-Unternehmen, ist längst nicht alles. Unterm Blechkleid, das durch Hauben

und Türen aus Biofaser-Verbundwerkstoff nachhaltig und gewichtsoptimiert ergänzt wird, hat sich über den Winter eine ganze Menge getan.

„Wir haben die letzten drei Wochen vorm Rennen jeden Abend bis spät in die Nacht am Auto geschraubt“, verrät mir mit einer verständlichen Portion Stolz Daniel Schellhaas, der dem Projekt als Fahrer und Schrauber Leben einhaucht. Die nachhaltige „Bio-Rocco“, wie der VW Scirocco 2.0 TDI liebevoll genannt wird, ist nicht etwa ein

Werkswagen, der von einem jener Automobilhersteller betreut wird, die sich gerne mit Attributen wie Nachhaltigkeit oder Umweltverträglichkeit schmücken. Er ist ein rein privates Engagement, das bis auf Unterstützung durch die Scherer Gruppe mit ihren Autohäusern so wenig mit der Marke VW zu tun hat, dass er nicht einmal das Firmenemblem trägt. Entsprechend lebt das von Smudo und Thomas von Löwis of Menar, dem Teamchef und Stammfahrer, 2003 gestartete Projekt vom Geld einiger vorwiegend



im ökologischen Bereich aktiven Sponsoren wie Puraglobe oder UFOP, der Union zur Förderung von Öl- und Proteinpflanzen e.V. und ganz besonders vom Einsatz zahlreicher Amateure. In einer Zeit, in der Ökologie im Automobilsport entgegen blumiger Marketingversprechen so gerne gesehen wird wie ein Kolbenfresser, muss das Team neben CO2 vor allem Kosten sparen. Es teilt sich die Mechaniker mit den ebenso talentierten wie engagierten Amateuren von W&S Motorsport aus Osterdingen, das eine

halbe Stunde vom Hauptquartier in Reutlingen entfernt liegt.

COUNTDOWN BIS ZUM START

Noch wenige Stunden zum Rennstart. Smudo, der kurz zuvor mit seinem Privatflugzeug aus Hamburg ankam, macht eine erste Sitzprobe und fühlt sich sofort wohl. Er hat nach langer Pause richtigen Bock zum Rennen fahren, auch wenn er eingesteht, über den Winter etwas eingerostet zu sein. Es herrscht munteres Treiben in der Box. 15

PROLOG

„Darf ich mal einen Selfie mit Dir machen, Smudo?“ Der Fan mit der gelben Windjacke legt den Arm kumpelhaft um den Mann mit dem Rauschbart und strahlt in seine Handy-Kamera. Klick, die Einstellung ist im Kasten und beide gehen wieder getrennte Wege. Diese Szene soll sich das ganze Wochenende wiederholen. Für die Besucher des ADAC Zurich 24-Stunden-Rennens am Nürburgring bleibt Öko-Racer Smudo vor allem eines: ein Popstar. Und dessen Bekanntheitsgrad bekam im letzten Jahr durch das neue Fanta-4-Album „Rekord“, die Tour zum 25. Band-Jubiläum und durch seine Auftritte in der beliebten Castingshow „The Voice of Germany“ einen kräftigen Boost. Dort saß er gemeinsam mit seinem Band-Kollegen Michi Beck in der Jury. Seitdem kommt der vielbeschäftigte Amateur-Rennfahrer vor lauter Terminen nicht mehr so oft in die Eifel, wo er inzwischen mit dem eigenen Geschäftsreiseflugzeug einschwebt. Doch wenn er sich dann wie bei dem von 200.000 Zuschauern besuchten Saison-Highlight im Fahrerlager blicken lässt, verursacht er gehörigen Wirbel. Selbst Fernsehmoderatoren, die wenig Interesse an dem von ihm bewegten und initiierten Bioconcept-Car mit Karosserieteilen aus nachwachsenden Rohstoffen hegen, ihn aber als Promi nur zu gerne interviewen, stellen an erster Stelle stets die gleiche Frage: „Darf ich mal einen Selfie mit Dir machen, Smudo?“ Der Deutsch-Rapper begegnet solchem Begehren stets professionell und freundlich. Er verkörpert den Star zum Anfassen, woran auch gerade seine Rennfahrerei Anteil trägt. Dabei fällt mir allerdings auf, dass er heute glatter und unverbindlicher wirkt. Bei dem Terminstress und Starwirbel kaum verwunderlich: Nie war die Marke Smudo so wertvoll wie heute. Außerdem hat der Wahlhamburger seit unserem Treffen beim 24h-Rennen 2005 geheiratet. Nun versucht er, möglichst viel Zeit mit seiner vierköpfigen Familie zu verbringen. Ein Spagat, der ihm souverän gelingt.



MOTOR
BIO-CONCEPT-
CAR



Uhr: Eine Stunde vor Rennbeginn geht es in die Startaufstellung. Die „fantastischen Vier“ von Four Motors, die durch den Nachwuchsfahrer Sascha Friedrich aus Essen komplettiert werden, haben ihre neuen feuerfesten Fahreranzüge bereits angelegt, die passend zum Slogan „Care for Climate“ in jungfräulichem Weiß erstrahlen. Den Start-Turn fährt der Baron, der sich kurz Tom nennt. Von Löwis of Menar, der alte Haudegen aus der DTM, fuhr auch schon das Qualifying, bei dem es für das Bioconcept-Car allerdings nicht um einen der vorderen Startplätze ging. Der rund 230 PS starke Turbodiesel startet in der Klasse AT. Das Kürzel steht für alternative Treibstoffe: eine Art Ghetto für alles, das nicht mit gewöhnlichem Rennbenzin antritt, was auch dadurch zum Ausdruck kommt, dass die Tankanlagen für die Außenseiter ans äußerste Ende der Boxengasse verbannt wurden

– „aus Brandschutzgründen.“ Hybride wie in Le Mans sucht man hier vergeblich. Unter dem halben Dutzend Startern im AT-Feld finden sich gewöhnliche Diesel wie der Audi von der Tuning Akademie oder die auf Gasbetrieb umgebaute Dodge Viper von Skate-As Titus Dittmann. Der Bio-Rocco geht da der Tradition der Bioconcept-Cars folgend ein Stück weiter. Der aufgeladene Vierzylinder fährt mit R33, einem Gemisch aus aus 7% Raps-Biodie-

sel, 26% hydriertem Rapsöl und 67% Dieselmotortreibstoff.

In der Startaufstellung steigt die Promidichte deutlich. Der Popstar bekommt Besuch von Oliver Pocher und Giovanni Zarrella. Alle Fahrer haben sich an ihren Autos versammelt und besprechen letzte Details mit ihren Mechanikern. Dann müssen wir die Strecke räumen und die Autos gehen hinterm Pace Car in die Einführungsrunde. Nicht mal eine Viertelstunde später erfolgt

04> Gegen jede Vernunft: Die Nordschleife forderte diesmal 49 Opfer.

05> Lass sehen: Smudo zeigt seinen jungen Mitstreitern Sascha Friedrich (links) und Daniel Schellhaas etwas Spannendes auf seinem Smartphone.

06> Das Spiel ist aus: Kurz vor Mitternacht wurde der Bio-Rocco abgeschossen.





2

01> Das Bioconcept-Car lief beim 24h-Rennen 2015 wie ein Uhrwerk. Es gab nur Routinechecks für die Technik des 231-PS-Turbodiesels.

02> Bei einem 24-h-Marathon müssen alle an die Grenzen gehen.

03> Noch wissen die Mechaniker nicht, dass sie bald Feierabend haben.



3

Dreher mit der Front ein weiteres Auto. Kein Wunder also, dass bei dem 67-jährigen Fahrer kurzzeitig der Stresslevel das Drei- bis Vierfache des Durchschnittswerts erreicht. Das gilt auch für die Mechaniker, die den Scirocco sofort in die Box holen, um sich mit Tape daran zu schaffen zu machen. Nach einer Reparatur des aerodynamischen Unterbodens – einer am Frontspoiler befestigten Holzplatte – sinkt der Puls und steigt die Stimmung. Tom ist wieder draußen und fährt in der Folge sehr gute Rundenzeiten, was für die Möglichkeiten des Wagens Zeiten von 10.20 bis 10.40 Minuten bedeutet.

der fliegende Start. Dank einer smarten Promotion-Idee von Vodafone, die bereits am Donnerstag vor dem Rennwochenende das Auto als eines von fünf mit 4G-LTE-Antennen und zwei Kameras bestückten, können wir auf dem Flatscreen in der Box live mit Tom auf der Piste sein. Eine Videokamera ist auf ihn gerichtet, die andere nach vorn auf die Strecke. Sensoren ermitteln sogar seinen Pulsschlag und seinen Stresslevel. Letzterer erreicht

gleich in der ersten Kurve hinter Start und Ziel volle 100 Prozent. Wir werden am Bildschirm Zeuge eines Dreher's, gefolgt von einer Kollision. Durch Kombination der Boxenfunkinfos und den Bildern der Außenkamera des Ringfernsehens auf Sport1 lässt sich der Hergang schnell rekonstruieren: Das Bioconcept-Car wurde von einem übereifrigen Renault Clio von hinten angeschoben und touchierte beim resultierenden

Gemessen an der bescheidenen Motorleistung und dem betagten, 2011 aufgebauten Bioflitzer ein respektables Ergebnis. Gemessen an den niedrigen, trotz Tempolimits unter 8.30 Minuten liegenden Rundenzeiten der über 500 PS starken GT 3-Boliden von



5



6



Ren(n)ault Mégane: Mit-
telmotor und Karosserie
mit Biofaser-Bauteilen
der 3. Generation gab es
ab 2009.

Audi, Mercedes, Porsche und BMW mit ihren Profi-Piloten degradiert es solche Privat-Renner allerdings mehr oder weniger zu beweglichen Hindernissen, die wie im Videospiel an allen möglichen und unmöglichen Stellen überholt werden.

NÄCHTLICHES UNHEIL

Genau dieser Umstand soll schließlich dafür sorgen, dass Smudo an diesem Wochenende unerwartet mehr Zeit für seine Familie hat. Doch vom nächtlichen Unheil ahnt in diesem frühen Stunden noch niemand etwas. Smudo sitzt ganz relaxt neben Sascha und Daniel in der Box und spielt auf seinem Smartphone ein Video-Game. Der Rapper ist bekennender Zocker und kam schließlich über Rennsimulationen wie „Grand Prix Legends“ zum Motorsport. Deshalb lernte ich ihn vor zehn Jahren auch bei einer Reportage

kennen und veröffentlichte seinen Weg hinter das Steuer eines Rennwagens als ausführliches Interview in meinem Buch „Männerspielsachen.“ Die Initialzündung war ein Promi-Kartrennen, bei dem er sich heiße Duelle mit Sängerkollegen Hadaway lieferte. 2003 ging es nach einigen Gastspielen im Porsche Cup mit Four Motors richtig los. Konsequenterweise in einem Flowerpower Beetle, der sich rühmt, als erstes alternatives Rennauto je gegen Mineralölkonzurrenz gewonnen zu haben. Getrieben von Rappsöl und Ehrgeiz folgten noch ein kühner Mustang-Turbodiesel-Umbau und ein ebenfalls begrünter Mégane Trophy. In Zusammenarbeit mit der Fachagentur Nachwachsende Rohstoffe in Berlin und dem IfBB der Hochschule Hannover leistete Four Motors zudem Pionierarbeit für umweltfreundliche Karosserieteile aus innovativen biobasierten Werkstoffen.

Das Konzept sticht heute: Die Außenseiter der bunten Truppe aus Popstar, DTM-Veteranen und Nachwuchsfahrern erkämpften sich im Laufe des Abends trotz Startcrash die 2. Position hinter dem führenden Audi der Tuning Akademie. Die niedrigeren Rundenzeiten lassen Tom und die Strategen am Kommandostand schließlich hoffen, dass man den Führenden der Klasse AT sogar noch kurz vor Rennende abfängt. Zum Fahrerwechsel zwischen Smudo, der den zweiten Stint absolvierte und Daniel schickt Sport1 sogar ein Fernsehteam mit Moderator Matthias Malmé die zum Tankzelt. Smudo ist nach zwei Stunden hinterm Steuer seines alten Bekannten völlig begeistert. Der Bio-Rocco geht auf seine alten Tage besser denn je und lässt sich sehr gut kontrollieren. Der Lohn für die Mechaniker, die ihre Freizeit für das Projekt geopfert haben.

Vielmehr Streicheleinheiten soll es allerdings nicht geben. Das war bereits der Rennhöhepunkt für das Team aus Reutlingen. Der Wechsel zwischen Daniel und dem vierten Fahrer verläuft glatt. Der junge Maschinenbau-Ingenieur, der mit dem in Eigenregie aufgebauten BMW M3 von W&S Motorsport in der RCN-Serie im Vorfeld des 24-Stundenrennens einen weiteren Klassensieg erringen konnte, ist ebenfalls vom Auto begeistert. Smudo hat sich bereits ins Hotel zurückgezogen, um vor seinem nächsten Stint, der für 3 Uhr geplant ist, etwas zu schlafen. Ich habe nach dem rustikalen Abendessen im Fahrerlagerzelt gerade die erste Müdigkeitsphase durchlaufen und mich mit zwei Dosen Energy Drink auf die Nachtschicht vorbereitet. Nach dem Inhalieren der einzigartigen Ring-Atmosphäre mache ich es mir neben ein paar Teammitgliedern in der Box gemütlich und schaue Sascha bei seiner nächtlichen Reise zu. Alles läuft wie ein Uhrwerk, im Livestream aus unserem Cockpit sieht man ab und an ein paar Lichter vorbeiraschen und sonst nur ein paar Meter Asphalt im Scheinwerferkegel. Ansonsten jede Menge Schwarz. Das soll sich jedoch gegen 23 Uhr schlagartig ändern. Die Frontkamera zeigt einen Lichterwirbel, dann dreht sich das Auto, bleibt stehen, strahlt den Rasen und die Leitplanke an. Unverkennbar ein Abflug. Saschas Mutter versucht, gefasst zu bleiben. Immer mehr Leute kommen in die Box. Einer hat durch einen Anruf von einem Sponsor

Und los: 2011 stellte Four Motors das vierte Rennauto auf die Räder. Neben ökologisch günstigem Treibstoff kamen an dem VW Scirocco 2.0 TDI auch Biofaser-Werkstoffe zum Tragen.





aus dem Konferenzraum im Hotel erfahren, wie sich die Szene von außen auf Sport1 abspielte: Der führende Frikadelli-Porsche war beim Überholen mit hohem Fahrtüberschuss mit einem Mercedes SLS AMG kollidiert, der sich im einsetzenden Regen mit seinen profillosen Slickreifen hinter Sascha eingereiht hatte. Der Benz katapultierte den Carrera wie eine Sprungschanze direkt ins Heck des Bioconcept-Cars. Game over.

NACH DEM CRASH

Vom Kommandostand, der mit Sprechfunk und der Racing App auf dem Laptop das Rennen

2006 kam das weltweit erste Fahrzeug mit einer Karosserie aus nachwachsenden Rohstoffen.



überwacht, kommt die erleichternde Info: Der Wagen steht an der Hohen Acht, Sascha ist okay und lässt sich in seinem Wrack vom Abschleppwagen aus der Gefahrenzone ziehen. Nach einer gefühlten Ewigkeit meldet sich Sascha zurück. Der vorgeschriebene Routinecheck im Hospital hat nichts ergeben, er kann sich jetzt mit den anderen im Zelt ein Bier gönnen, um den Frust herunterzuspülen. Während die beiden GT-Wagen direkt zum Fahrerlager transportiert werden, muss unser Privatwagen an der Strecke an einer unzugänglichen Stelle bis nach Rennende stehen bleiben. Doch nach allem, was wir zu dem Zeitpunkt wissen, wäre eine Reparatur in der Box ohnehin unmöglich gewesen. Bei der nächtlichen Abschlussfeier fehlt Smudo. Wir informieren ihn per SMS. Die Stimmung ist gedrückt bis gereizt. Es fallen Sätze wie „Zweiklassengesellschaft“. Vor allem geht es um den (publikumswirksamen) Wahnsinn, GT3-Autos mit ihren Fabelzeiten gemeinsam mit normalen Tourenwagen um die Wette fahren zu lassen. Auch mich hat der Frust gepackt, meine innige Hassliebe zur Nordschleife bekommt neue Nahrung. Die Strecke ist ein hochriskanter Anachronismus und die GT3-Bomber müssten wirklich wie Tom bekundet, durch ein spezielles „Nürburgring-Paket“ bei der Reifenbreite, aerodynamischem Abtrieb und Motorleistung begrenzt werden – sagt der Verstand. Der Bauch denkt ganz anders: Der für die Eifelregion unersetzliche Nürburgring ist, wie Smudo sagt, der „lebende Elvis“, sozusagen asphaltgewordener Rock ‚n‘ Roll. Rein privat als Zuschauer will ich natürlich auch das mit maximalem Aufwand ausgetragene Duell zwischen den süddeutschen No-

belherstellern in der Königsklasse sehen, das diesmal Audi mit dem neuen R8 LMS hauchdünn vor BMW für sich entscheidet.

Am nächsten Morgen reisen Smudo und all jene ab, die nicht mit Abbau und Bergung des hinten völlig zerknäulten Fahrzeugs – ein potenzieller Totalschaden – beschäftigt sind. Während unserer gemeinsamen Frühstücksrunde schaut Smudo noch mal kurz aus dem Hotel vorbei, um sich zu verabschieden und ein paar Autogramme zu schreiben. Schöne Geste: Der begehrte Popstar fragt diesmal selbst: „Darf ich mal ein Selfie mit Euch machen?“ und knipst sich mit dem Team für seine Twitter-Nachrichten. So bekomme ich auch mein Erinnerungsfoto mit Smudo.

Mein Job ist erledigt, ich habe früh Feierabend. Doch das Erlebnis, Teil des Teams zu sein, ist selbst nach der Hälfte der geplanten Zeit unvergesslich. Die seltene Gelegenheit, jenseits üblicher Presseevents, Luxushotels und dekadenter VIP-Shuttles wie dem Bentley Mulsanne am Teamgrill den Geist des Eifelrennens einatmen zu können. Es sind genau jene kleinen, von Idealismus getriebenen Teams, die den ursprünglichen Motorsportgedanken aufrecht erhalten. Amateure, die trotz Bio-Botschaft nur Insider oder treue Fans beachten würden, wäre da nicht ein Top-Star hinterm Lenkrad. Sie sind diejenigen, die auch noch da sind, wenn sich die Werke eines Tages wieder neuen, noch publicityträchtigeren Betätigungsfeldern zuwenden. Und die den unsterblichen Mythos Nürburgring beleben, der wie eine Taxifahrerin verriet, sehr unter dem Wegzug der Formel 1 und Rock am Ring leidet: „Das kostet uns dieses Jahr einen Tausender an Umsatz.“

EPILOG:

In der Woche nach dem Rennen beginnt die Schadensaufnahme und der mühselige Wiederaufbau des ramponierten Bio-Rocco. Die Jungs um Daniel Schellhaas und Patrick Wagner werden wieder ihre Abende für mehrere Wochen in der Werkstatt verbringen. Auf den Kosten bleibt das Team Four Motors sitzen – Schuld hin oder Schuld her. Das ist normal im Motorsport. Man muss schon etwas verrückt sein, um sich darauf einzulassen. Aber wenn Du die Leidenschaft rund um den Rausch am Tempo hinter den Fassaden erlebt hast, würdest Du es jederzeit selber tun. Und zu guter Letzt gibt es noch jenseits des Wettbewerbs so etwas wie eine Kameradschaft der Geschwindigkeit. Das Team gratuliert dem Audi auf Facebook zum Klassensieg bei den alternativen Treibstoffen. Und Thomas Hanisch von der Tuning Akademie revanchiert sich mit einer Beileidsbekundung für den demolierten Scirocco. Sogar die vermeintlichen bösen Buben und Mädchen vom Frikadelli Racing Team äußern ihr Bedauern, beteuern aber ihre Unschuld an dem Ausfall des Bioconcept-Cars. Das Team um Ring-Ikone Sabine Schmitz sieht sich ebenfalls als Opfer. Klar, das kennst Du zur Genüge aus dem Fernsehen und von eigenen Kartrennen, denke ich. Im Motorsport gibt es immer zwei Wahrheiten, je nachdem, welchen Beteiligten Du nach einem Crash fragst. Doch diesmal lerne ich dazu. Der Teamchef des ebenfalls am Crash beteiligten Mercedes SLS AMG hat On-Board-Videos ausgewertet und seine Meinung über die scheinbar einseitige Schuldfrage geändert: „Normaler Rennunfall“ mit dem Frikadelli teilt er dem Four Motors Team

mit. Soll heißen: Sein Fahrer war wohl auch nicht ganz unschuldig. Immerhin ist diese Gewissheit ein Quäntchen Trost, denn in den einschlägigen Auto-Publikationen, die vom Klassenkampf in der Eifel berichteten, fand unser Kollateral-Schaden beim Clash der GT3-Titanen keinerlei Erwähnung. Business as usual, genau wie die übrigen 48 von 150 gestarteten Fahrzeugen, die neben Smudos Auto dabei auf der Strecke blieben. Ein Gutes hatte

der Rückschlag für das Team: Die Biofaserwerkstoffe haben sich dem äußeren Anschein nach weit besser beim unfreiwilligen Crashtest geschlagen, als die konventionellen Blech- und Kunststoffteile. Sie reisen zur näheren Analyse zu Prof. Dr. Ing. Hans-Josef Endres in die Hochschule Hannover und dienen nun der Wissenschaft. Vom ökologischen Standpunkt gesehen gilt so am Ende trotz der sportlichen Niederlage der Team-Slogan: Grün gewinnt.



Der 2003 gebaute Bio-Beetle von 2003 fuhr mit Rapsöl Klassensiege ein und rühmt sich, das erste alternative Rennauto zu sein, das je gegen die Mineralölkonzurrenz gewann.

