

IM Audi-TT durch die grüne Hölle

Die „Grüne Hölle“, der Begriff einer Rennstrecke schlechthin. Nur eine verdient diesen Namen wirklich. Der Nürburgring mit seinen 25-Kilometern Gesamtlänge pro Runde. Mit Kurvenkombinationen, die keine andere Rennstrecke auf dieser Welt zu bieten hat. Wir waren dabei und haben Continental über die Schulter geschaut. Denn zum ersten Mal nahm der bekannte Reifenhersteller offiziell mit einem Audi-TT an diesem Langstreckenklassiker der 24-Stunden teil. Mit Serienreifen vom Schläge ContiSportContact.



TT dann endlich doch freigeben und an die Wimmer Rennsporttechnik in Solingen geliefert. Was eigentlich einem Serienfahrzeug gleichen sollte, wurde als kompromißloser Rennwagen aufgebaut. Wimmer war Tag und Nacht damit beschäftigt, eine Strategie für den Aufbau des TTs auszuarbeiten, damit noch alles in den Zeitplan paßte.

Auf der vergangenen Motorshow wurde die Idee geboren: Mit dabei zu sein beim 24 Stunden Rennen, und das mit Serienreifen. Ein Anspruch, den noch kein Reifenhersteller gewagt hat. Denn der Ring verzeiht keine Fehler, und der Reifenverschleiß ist hoch.

Doch die Tuningabteilung aus Aachen war sich sicher: Wir schaffen den Longrun mit ContiSportContact Straßenpneus ohne Probleme. Henry



Immer Ärger mit dem Tank.



Großzügige Unterstützung durch Dornseifer. Der Schepswagen war ständig in Bewegung.

Siemons, Chef der Tuning-Abteilung in Aachen, überzeugte seinen kompetenten Kollegen Josef Müller, der 15 Jahre Testerfahrung am "Ring" hat sowie einen Weltmeister, am Lenkrad zu drehen. Gruppe-C-Weltmeister Jochen Mass war sofort begeistert und sagte zu. Mit Manfred Wollgarten, einem gnadenlosen Kenner des Rings und Michael Rueß wurde das Fahrerteam komplettiert.

Doch ein Fahrzeug fehlte immer noch. Die Audi AG hatte einen Audi TT Quattro



In nur wenigen Stunden top lackiert.

zugesagt, doch der Liefertermin wurde immer wieder verschoben. Erst vier Wochen vor dem Rennen wurde der

Das Team um Wimmer wurde mit dem Gedanken vertraut gemacht und schlug ein. Das bedeutete eine Nachtschicht nach der nächsten. Jeder im Team hatte sein spezielles Fachgebiet. Ob es Paul war, der für die Sicherheit zuständig war, Bleche einschweißte, den Sparco Sitz ordentlich befestigte oder Holme nachschweißte; Frank Maas, ein Fachmann, wenn es um Detaillösungen geht, und der die Technik aus dem effeff beherrscht; Marc, der im Hauptberuf bei Mercedes Benz an LKWs schraubt, war immer dann da, wenn Not am Mann war und gewaltiger

Krafteinsatz gebraucht wurde; auch war sich Marc nie zu schade, in den letzten Winkel des TTs zu kriechen, sich dort

fünfmal die Finger zu brechen, um auch an den entlegendsten Stellen Kabel zu verlegen. Uwe war der Feinmechaniker und Mister 300



Per Handarbeit entsteht der Auspuff.

Prozent. Er sorgte für die gute Optik im Innenraum. Er verarbeitete mit viel Liebe Carbonplatten. Hans, der Oldie

Mannen von SKN Hannover sorgten für die optimale Motorsteuerung. Das ist ihr Ding. Wimmer war der Mann im Hintergrund. Ihm entging

kein Fehler seiner Jungs und er hatte immer recht. Immer. Das ganze Team arbeitete Hand in Hand. Nur so war es überhaupt zu schaffen, in dieser kurzen Zeit einen Rennwagen von diesem Format auf die Beine zu stellen. Die Leute des Wimmer-Teams sind wirklich Köpfer ihres Faches. Tagtäglich tunen sie Straßenfahrzeuge per Chip.

Da es für den TT-Quattro 225 PS keine Ersatzteile gibt, mußte alles

so haltbar wie nur möglich gemacht werden. Das fing beim Getriebe an. Das Schaltgetriebe, wie auch das Hinter-

das Getriebeöl immer auf gleichbleibender, niedriger Temperatur blieb.

In unserem Fall war nicht der Klang entscheidend, sondern auf die Leistung kam es



Fahrwerksabstimmungen am Ring mit Sachs.



Der Innenraum.



Die große Bremse ist auch für die Straßenversion des TTs lieferbar.

der Firma, war einfach für alles da. Er sah von selbst wo es hing und war wirklich immer dann parat, wenn Hilfe gebraucht wurde. Die Chefs der Firma, Thorsten Wimmer und Henning Laux sowie die

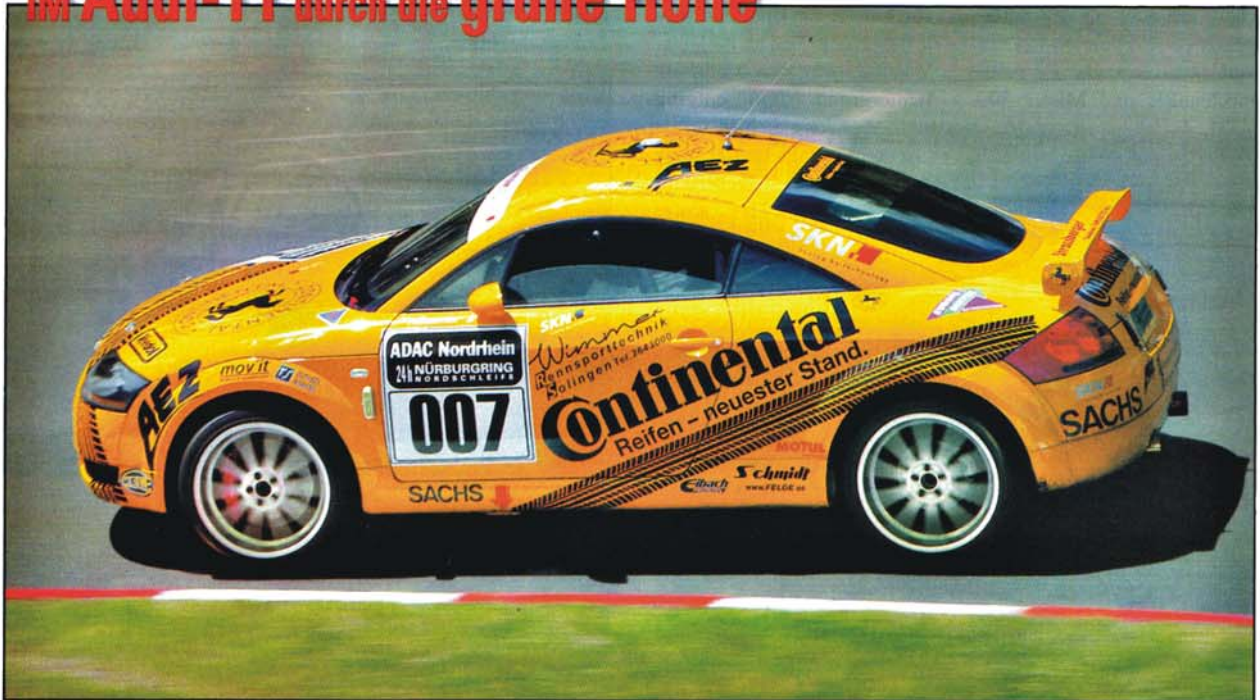
achsgetriebe wurden an ein Ölkühlersystem angeschlossen. Die Ölpumpen stammten von einem japanischen Sportwagen, und nur diese Pumpen hielten der Tortur stand. Und damit war gewährleistet, daß

Der Serienauspuff wurde gegen einen „Handmade-Auspuff“ der Firma Stüber (Tel.: 02206/82042) ausgetauscht. Stüber baut für alle Fahrzeuge seine Handmade-Edelstahlsportauspuffanlage.

an. Er setzte einen Stahlkatalysator ein, damit auch das Problem der Zerstörung des Serienkatalysators gebannt war.

Das Fahrwerk entstand aus der Zusammenarbeit mit Fichtel und Sachs, H & R und Eibach. Die Dämpferspezialisten trafen wir am Nürburgring zu ersten Fahrtests. Jochen Mass war auch da und gab seine Eindrücke an Hr. Zehe von Sachs weiter. Mit den Federn aus dem Hause Eibach wurde die Vorderachse und mit denen von H & R die Hinterachse optimal abgestimmt. Ein leichtes Nicken hatte der Audi trotzdem noch, doch der Testtag am Ring endete mit gutem Zureden an die Betreiber um 21:00 Uhr. Eigentlich war schon um 19:00 Uhr Schluß. Doch Jochen Mass mögen alle und dann bleibt die Schranke auch schon mal ein Stündchen länger offen. Ganz wichtig war der Heckspoiler. Er brachte

Im Audi-TT durch die grüne Hölle



einige Kilos an Abtrieb. Damit hatte Straßberger eine

Von Schmidt Revolution und AEZ kamen die Felgen.

Beide Räder wurden abwechselnd montiert.

konnten wir den TT in einer angemieteten Werkstatt mit Hebebühne und Vollausrüstung abstellen und weiter vorbereiten.

Alle Mann und Frau am Renner.



Variante im Windkanal entwickelt, die dem TT wirklich half.

Am nächsten Tag mußte der TT zum Lackierer. Die Europa-Service Autovermietung (Tel.: 0212/248120) hatte den Lackiertermin bestätigt: Morgens gebracht, bis abends gemacht. Als ich nach Abgabe zwei Stunden später ein paar Bilder machen wollte, war die Karosse schon lackiert.

Abends dann picobello fertig. Eine Glanzleistung.



Der Hansi, der kann's.

Jetzt fehlte nur noch das Design. Dies entwickelte Thomas Vielhauer (Tel.: 0212/2543110) in Solingen. Er befaßte sich einen ganzen Sonntag damit, das Fahrzeug auf das Vorzüglichste herzurichten. Klasse Arbeit, super Optik.

Am Montag wurde der LKW eingeräumt, und es ging ab zum Ring. Das ganze Team war bis tief in die Nacht auf den Beinen. Continental machte glücklicherweise am Ring Reifentests. Deshalb

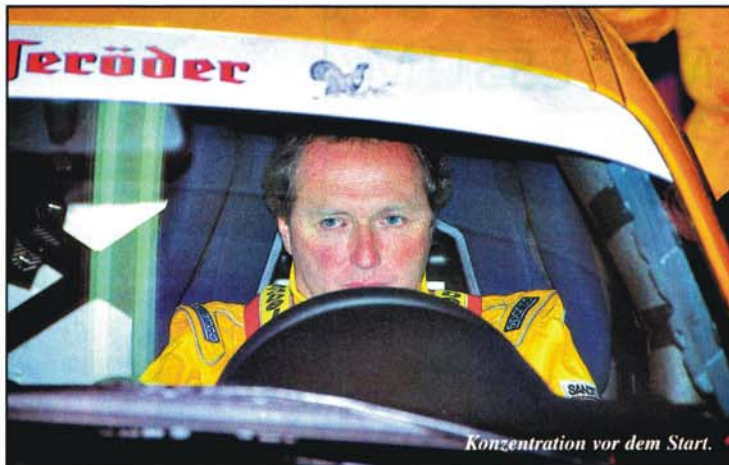


gen fertigzustellen. Die Jungs schliefen wenig, schraubten viel und hatten trotzdem noch

gute Laune. Die Abnahme war ein Kinderspiel. Die Kontrolleure waren von der fantastischen Arbeit des Wimmer Rennstalls mehr als angetan. Sie schauten in jeden Winkel, jede Ecke. Nur lobende Worte erntete der TT. Und überall, wo er abgestellt wurde, bildeten sich sofort Menschentrauben um das Auto.

Das Rennen war hart. Den Start verpatzten wir, denn als wir aus der Box rausfahren, wurden wir nicht abgefangen und zum Startplatz gelenkt.

daran war, daß alle Fernsteams die Kameras nun auf den TT gerichtet hatten. Es war 16:00 Uhr und Start. Jetzt hieß es abwarten. Obwohl unser „Speedy Continentales“ (so hatten wir ihn noch kurz vor dem Start mit Champagner getauft) so wenig Testkilometer gelaufen



Konzentration vor dem Start.



24 Stunden Boxenmauer.
 Dank an den Kurzen.

Als wir unsere Startgruppe erreicht hatten, fuhr diese einfach los. Jochen Mass spürte zum TT, ich schnallte ihn

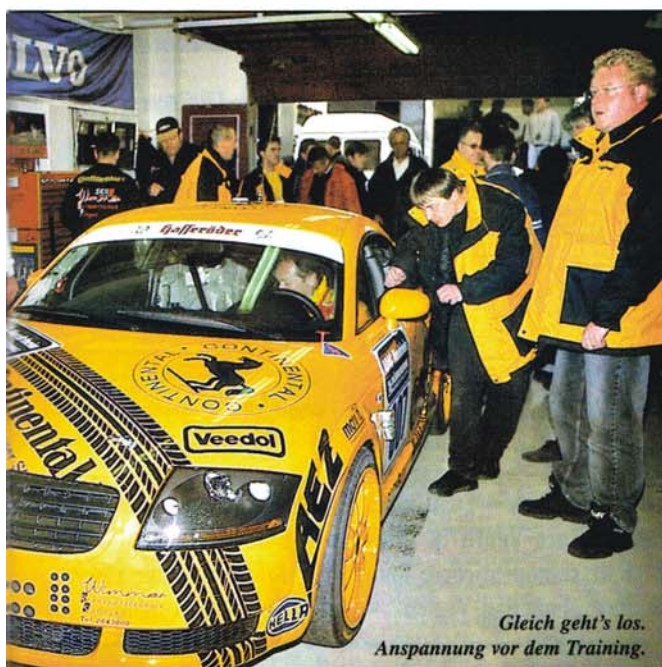
hatte, rollte er Runde um Runde ohne Probleme um den Ring. Das war aber auch den Fahrern zu verdanken, denn

Tuner Special-Performance ganz kurzfristig zur Verfügung stellte. Doch ein größerer Defekt wäre das „Aus“ für die Mannschaft gewesen. Aber der TT lief auch in der

men war Pflicht, und wir hatten noch einige Stunden vor uns. Etwa 10 Runden vor Schluß löste sich langsam aber sicher der Turbolader auf. Bei jedem Tankstop alle



Nachtschicht ist angesagt.



Gleich geht's los.
 Anspannung vor dem Training.

an, und bevor die zweite Gruppe anfuhr, hetzte er dem Feld hinterher. Das Gute

sie wußten, daß wir so gut wie keine Ersatzteile hatten. Bis auf einen Audi S3, den uns

Nacht wie ein Döppchen. Manni Wollgarten fuhr Nachts wie am Tage. „Dem könnte man sicherlich auch die Augen verbinden“, sagte einer an der Box. Doch auch alle anderen Fahrer machten genau wie die Mechaniker einen ganz tollen Job.

Schrauben am Lader nachziehen, der rotglühend war. Thorsten Wimmer verbrannte sich nicht nur die Hände, sondern fluchte, was das Zeug hielt. Der TT jedenfalls hielt bis 16:00 Uhr. Dann war Schluß. Und als der kleine Gelbe die Start/Ziellinie überfuhr, ging auf der Tribüne eine Laola-Welle ab. So beliebt war „Speedy-Continentales“ bei den Fans.

Ein Dankeschön nochmals an alle. □

Dann in der Nacht ein Dreher mit Folgen. Michael Rueß übernahm das Fahrzeug, rutschte auf einer Ölspur aus und riß sich auf einem Curp die Ölleitung des Getriebes ab. 1,5 Stunden Stillstand in der Box, doch die Jungs kriegten das wieder hin. Ich verzog mich in eine Ecke und ließ machen, denn in einer solchen Situation sind schlaue Sprüche, Zugucken und Platz wegnehmen nicht angebracht. Durch den Stop verspielten wir den ersten Platz in der Klasse. Was soll's, ankomm-

INFOLINE

Continental-Tuning
 Hüttenstraße 7, Aachen
 Tel.: 0241/5193652

Wimmer Rennsport
 Service
 Landwehrstraße 99
 42699 Solingen
 Tel.: 0212/2643000