



BMW Szene

Ausgabe 11-2005



Ökologisch nahezu unbedenklich: Der 120d des Teams Dose Motorsport ist dank Biodiesel besonders umweltfreundlich

Himmliche **Hölle**



Einmal im Renntempo über Nordschleife des Nürburgrings gefahren zu werden, dürfte auf den Wunschlisten vieler Rennsport-Fans ganz weit oben stehen. BMW SCENE fand jemanden, der bereit war, sich diesem Abenteuer zu stellen – und setzte ihn auf den Beifahrerplatz des Team-Dose-



Selbstzündende Idee: Der bekannte Werbeslogan könnte im Falle des Dose-1ers um das Wort "Diesel" erweitert werden

Können Umweltdebatten relativ gelassen gegenüberstehen: Teamchef Paul Martin Dose (links), Rennfahrer André Ibrón

nen Hexenkessel verwandeln. Inzwischen scheint sogar die Sonne, und die Gedanken düsen längst in Richtung des 1er BMW, der förmlich darauf wartet, uns Kurvendiskussionen der neuen Art zu bescheren. Endlich ertönt das erlösende Kommando: "Umziehen!", ruft Teamchef Paul Martin Dose. Heute ein König. Raus aus dem Alltag, rein in den roten Overall. Überschäumende Freude trotz des Reklamelaufs für den Gerstensaft. Fast professionell gekleidet (es fehlt das feuerfeste Unterzeug), kommen wir zu unserem Fahrer André Ibrón, den wir leicht am Arm zupfen

Da stimmt die Chemie: Projektpartner Degussa war an der Entwicklung des umweltschonenden Biodiesel-Treibstoffes beteiligt

Regen und Sturm. Heftige Böen. Natürlich, wir sind immerhin in der Eifel! Da misstachtet der Wind schon mal den Sommer. Das Stimmungsbarometer kann das trübe Wetter jedoch nicht ins Tief blasen – auf mich wartet schließlich trotz der ungemütlichen Kälte die "Grüne Hölle", die Nord-schleife des Nürburgrings, die schon manchen Flitzer verknotet hat. Beifahren ist angesagt! An diesem Freitag wird es im Vorfeld des BFGoodrich-Langstreckenpokals beim Team Dose Motorsport eine Veranstaltung für "Touristen" geben,

die im BMW M1 neben Rennfahrer André Ibrón gipfeln wird. Doch erst einmal bummeln wir ungehindert durchs Fahrerlager. Da wird schon heftig diskutiert, geschraubt oder lässig das Pedal getreten – und es riecht nach Motorsport! Gummi, Öl, Abgase. Das hat was, da stellen sich schon mal die Nackenhaare auf – ohne dass der Wind beteiligt ist. Richtig spannend wird es am Nachmittag. Jetzt sind wir mitten in der Boxengasse, die Renn-teams, Gäste und "normale" Zuschauer in einen klei-





Abenteuer Rennauto: Eine gewisse Anspannung war Volker Hilbt kurz vor dem Start deutlich ins Gesicht geschrieben

sollen, wenn es denn etwas zu heftig ruckeln sollte. Ich denke darüber nach, mir die linke Hand ans rechte Bein zu binden, doch daraus wird nichts. Ich bin so fest angeschnallt, dass ich trotz der Aufregung nicht einmal tief Luft holen kann. "Fast bis zum Erstickten, so soll's sein", lächelt André, der auf den Startknopf

drückt und hörbar Stimmung erzeugt. Tür zu, Schranke auf. Der Blutdruck steigt in rasender Schnelle von null auf hundertigendwas, der Magen folgt nur unwesentlich später. Der zum Rennwagen umgebaute BMW, an dessen Türen der Schriftzug der Degussa AG in herrlichstem Blau prangt, sieht nicht



Guter Start: Beim diesjährigen 24-Stunden-Einsatz in der Eifel erreichte der 1er den sechsten Platz in seiner Klasse



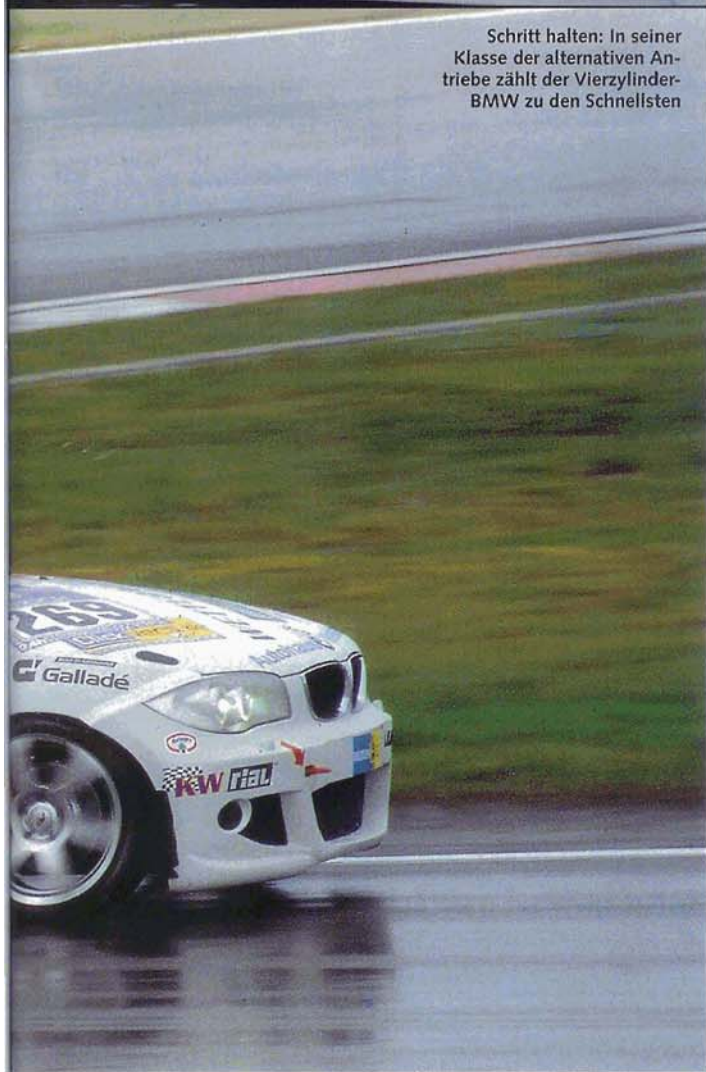
Gute Anlagen: Die kompakte Bauweise und der Heckantrieb sind Garanten für ein agiles Fahrverhalten



Klassenunterschiede: In den VLN-Rennen kommen sich der Dose-120d und der Alzen-Porsche (im Bild die "Taxi-Version") nur selten in die Quere



Schritt halten: In seiner Klasse der alternativen Antriebe zählt der Vierzylinder-BMW zu den Schnellsten



Auch für Straßenfahrzeuge erhältlich: Die Aerodynamik-Komponenten stammen von Horst Lumma

Team Dose Motorsport 120d

Teamchef Paul Martin Dose hat sich dem ökologisch vertretbaren Motorsport verschrieben. Bereits 1997 zählte er zu den wenigen, die einen Dieselmotor im Rennsport einsetzten. Zu den Fahrzeugen seines Rennstalls gehörten bislang ein Golf TDI, ein Audi A3 TDI und zwei Flüssiggas-Ford Focus. In dieser Saison setzt Team Dose Motorsport zusätzlich auf den mit Biodiesel befeuerten 120d. Der speziell mit den Alkoholaten des Düsseldorfer Projekt-Partners Degussa entwickelte Biodiesel-Kraftstoff für den BMW ist besonders umweltfreundlich. Den Rest der Reinigung der – völlig feinstaubfreien – Abgase übernimmt ein HJS-Partikelfilter. Trotz aller Umweltverträglichkeit verfügt der Langstrecken-1er über 220 PS und ein maximales Drehmoment von 408 Newtonmetern. Derart gerüstet, wusste der Diesel-Renner bei seinen bisherigen Einsätzen zu überzeugen. Bei seinem Debüt in der VLN konnte er sich auf Anhieb als Zweiter in der Klasse für alternative Kraftstoffe (SP10) platzieren. Beim 24h-Rennen auf dem Nürburgring kam das Team Dose Motorsport mit dem 1er als Sechster in seiner Klasse ins Ziel.

nur gut aus, er hat auch innere Werte. Hier stimmt die Chemie: Im Tank befindet sich ein mit Degussa entwickelter Biodiesel. Ein äußerst leistungsfähiger Treibstoff, der sogar im professionellen Bereich höchste Ansprüche erfüllt. Allerdings ist jetzt nicht der beste Zeitpunkt, darüber zu philosophieren! In den nächsten Minuten bestimmen quietschende Reifen, heulende Motoren und winkende Zuschauer, die hinter den Zäunen ihre Camps aufgeschlagen haben, mein Leben.

Erster Gang, zweiter Gang, dritter Gang. An der ersten Kurve höre ich mit dem Zählen auf und versuche, in den Sitz gepresst, diese spezielle Art des Beifahrens zu genießen. Und wirklich: Schnell zählt der Puls wieder rückwärts, während der BMW zu fliegen beginnt. Und mit ihm die Hinweisschilder. Hatzenbach, Hocheichen, Quiddelbacher Höhe, Schwedenkreuz, Fuchsröhre oder Adenauer Forst – spektakulär wie sicher lässt André die zahlreichen Höllenregionen links

wie rechts liegen. Dabei existieren für ihn viele Kurven überhaupt nicht. "Ideallinie" heißt sein Zauberwort – für meine Schulter- und Nackenmuskulatur ist diese Formulierung angesichts der Kopfwackler allerdings ein Hohn. Links-Rechts-Kombination würde wohl der Boxer sagen. Jeder, der glaubt, sein Auto wirklich gut zu beherrschen, wird hier eines Besseren belehrt. Im Asphalt Dickicht demonstriert André, was es heißt, Motorstärke und fahrerisches

Können in Einklang zu bringen und inmitten der übrigen Rennwagen zu überleben. Spätes Abbremsen hier, wieder eine Ruckzuck-Beschleunigung, mit einem unerschrockenen Gasfuß und ein 20-Meter-Flug dort – und trotz unserer enormen Geschwindigkeit werden wir in unglaublichen Manövern auch direkt vor den Kurven vom einen oder anderen Porsche förmlich stehengelassen, die uns dabei hin und wieder auch einen Blick in einen fuerspeienden Auspuff gönnen.



Nichts geht mehr: Die letzte Chance, aus dem Rennwagen auszusteigen, ließ Volker Hilbt an genau dieser Stelle verstreichen

Heute lässt André sie gewähren – die Kampflinie steht erst am folgenden Tag beim Rennen auf der Prioritätenliste ganz oben. Wir haben den tiefsten Punkt der Nordschleife (Breidscheid) hinter uns gelassen, und André katapultiert uns förmlich in den Himmel: An der Ex-Mühle geht's rechts um den Berg herum. Wenig später erreichen wir eine der berühmtesten Ecken des Rings: Die Linkskurve vor dem Bergwerk hat 1976 das Leben von

Niki Lauda verändert. Der spektakuläre Feuerunfall des österreichischen Weltmeisters beendete gleichzeitig die Formel-1-Karriere der Nordschleife.

Nach heftigen Bodenwellen, die bei mir keine Wogen der Begeisterung auslösen, Rubbelsteinen, einem völlig abgehobenen Blindflug über die Kuppe, einer 180-Grad-Steilkurve, hammerharten Aha-Ecken und Schikanen sowie weiteren diversen Bremsmanö-

Diesel-Power: Der bei Wetterauer aufgebaute Selbstzünder entlässt 220 PS und 408 Newtonmeter an die Hinterachse



Kurvenräuber: Für den notwendigen Grip sind ein KW-Gewindefahrwerk (Variante 3) und Yokohama-Pneus verantwortlich

REPORT-FACTS

(Halter- bzw. Herstellerangaben)

Typ: BMW 120d E87

Motor: Reihenvierzylinder-Dieselmotor mit Common-Rail-Einspritzung, vier Ventile pro Zylinder, HJS-Partikelfilter, Leistungssteigerung von Wetterauer-Motortuning, Basstuck-Abgasanlage

Leistung: 220 PS, 408 Nm max. Drehmoment

Kraftübertragung: manuelles Sechsgang-Getriebe, Hinterradantrieb

Fahrwerk: KW-"Inox-Line"-Gewindefahrwerk mit separat einstellbarer Zug- und Druckstufe (Variante 3),

Mov'it-Bremsanlage

Felgen: Rial "Estoril" in 8 x 18 rundum

Reifen: Yokohama in 230/650-18 vorn und 250/650-18 hinten

Karosserie: eingeschweißte Sicherheitszelle aus 32 Metern Stahlrohr von Cardiff, pneumatische Schnellhebeanlage, Aerodynamikkomponenten von Lumma Tuning, Schnellverschlüsse an den Hauben

Interieur: König-Rennschalensitze, Schroth-Sechspunktgürte

vern, bei denen die zwei halben Brötchen und die Handvoll Erdnüsse überall im Magen anecken, erreichen wir die Start-Ziel-Gerade, die wir leider nicht mehr durchpreschen. Unser Ziel in die Boxengasse, in der die Ablösung sehnsüchtig wartet.

Schade eigentlich. Tür auf, raus aus dem Renner, Helm ab, ein kurzer wie wehmütiger Blick zurück auf die Piste – dann nur noch ein strahlendes Lächeln. Einfach himmlisch, diese Hölle!

Text: Volker Hilbt
Fotos: Dieter Debo,
Marcel Kühler (2),
Carsten Krome (1)