



PSR peilt vierten Volvo Sieg an

Das PSR-Team des Adenauers Danny Berk strebt beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring den vierten Sieg des Volvo S60 an. Ulli Andree, Andreas Middendorf, Heinz-Josef Bernes und Team-Neuzugang Stephan Herter treten dazu wieder in der angestammten SP4-Klasse für 2,5-Liter-Autos an – nachdem Andree/Herter bei den ersten Läufen zur BF Goodrich-Langstreckenmeisterschaft noch mit einem 2,65-Liter-Motor und in der Dreiliter-Klasse ausgerückt waren. „Mit dem Wechsel in die SP5 suchten wir eine neue Herausforderung, weil das Starterfeld dort inzwischen größer ist als in der SP4“, begründet Andree. „Aber zum 24-Stunden-Rennen kommen zwei starke BMW M3 sowie starke, teils Importeurs-unterstützte Konkurrenten von Honda, Hyun-

dai, Mercedes und Audi in die SP4. Da wird diese Klasse genauso taff wie die SP5.“

Der Weg zurück in die SP4 wurde möglich, weil PSR wieder auf jenen 2,5-Liter-Fünfcylinder setzt, der bislang bei allen 24-Stunden-Siegen im Volvo werkelt. „Der neue 2,65-Liter-Motor für die SP5 hat zwar jede Menge Potenzial, und es gibt auch keinen akuten Anlass, an seiner Zuverlässigkeit zu zweifeln“, grenzt Berk ab. „Aber dennoch ist der neue Motor nicht 24-Stunden-erprobt – der alte dagegen eine sichere Bank. Gerade bei einer so schwierigen Veranstaltung wie den 24 Stunden möchte ich jedes Restrisiko so gut es geht ausschalten. Deswegen setzen wir auf die bewährte und zuverlässige Technik.“

Bei den drei Einsätzen des 2,65-Liters in der Meister-

schaft kamen Andree/Herter jeweils auf dem zweiten Platz der Klasse ins Ziel. Beim letzten Rennen verpasste das Volvo Duo nur knapp den Sieg – Herter hatte gerade in jener Runde die Führung übernommen, in der das Regenroulette abgebrochen werden musste. Da bei einer Roten Flagge die Runde vor dem Abbruch zur Wertung herangezogen wird, glitten Andree/Herter auf den zweiten Rang ab.

Dennoch zeigte Andree sich zufrieden. „Wir haben uns bewusst für die SP5 entschieden, weil dort die Konkurrenz mit bis zu 20 Autos und prominenten Fahrern härter ist“, begründet der Kölner. „In der SP4 fahren bei den Meisterschaftsläufen im Schnitt nur noch vier Autos.“

Teamchef Berk ergänzt: „Da die Punktevergabe für die Gesamtwertung nach einem Koeffizienten-System erfolgt, das auch die Anzahl der Starter pro Klasse berücksichtigt, sahen wir mit dem Schritt in die SP5 bessere Chancen im Hinblick auf die Meisterschafts-Endwertung.“ Wir haben uns bewusst für die andere Kategorie entschieden, um uns dem sportlichen Wettbewerb zu stellen – wie

wir es nun mit dem Rückbau für die 24 Stunden wieder tun. Wir gehen wieder in eine Klasse mit vielen hochkarätigen Startern.“

Beim Weg in die SP5 nahm PSR sogar einen leichten Nachteil in Kauf: Der 2,65-Liter-Motor geht aus konstruktiven Gründen nicht ans Hubraum-Limit der Klasse. „Unser Motor ist 350 Kubikzentimeter kleiner als erlaubt“, rechnet Andree vor. „Dadurch fehlen uns etwa 80 PS auf die besten Autos unserer Klasse – das ist ein spürbarer Nachteil. Aber das Risiko gingen wir bewusst ein, weil wir davon ausgingen, dass unsere Aerodynamik und unser Fahrwerk so gut sind, dass wir den Nachteil über diese Schiene kompensieren können. Das hat sich ja auch bewahrheitet.“

Reifenpartner Dunlop entwickelte zudem einen neuen 18-Zoll-Slick, der beim verregneten letzten Meisterschaftslauf erstmals zum Einsatz kam. „Es war zwar noch feucht, als ich den Reifen fuhr“, befindet Herter. „Aber auf den paar Runden, auf denen wir überhaupt mit Slicks fahren konnten, fühlte sich das Auto deutlich anders an. Es lag viel ruhiger.“



Der personalisierte Volvo S60

Kein Fahrer ist mit dem Rennprogramm des Volvo S60 so eng verbunden wie Ulli Andree. Der 40-jährige Kölner gehört seit dem ersten Jahr zur Stammbesetzung des Fünfynders. Er ist der erfolgreichste Pilot des Autos, sammelte 20 Klassensiege, wurde 2004 Vizemeister und bester Vertreter der Wertungsgruppe für Spezialtourenwagen und GT-Sportwagen in der Gesamtwertung und führte stets die Fahrertruppe an, die dreimal in Folge das 24-Stunden-Rennen für sich entscheiden konnte.

Als Mitarbeiter der Presseabteilung der Volvo Car Germany GmbH war der zweifache Familienvater auch maßgeblich an der Entstehung und Umsetzung des Projekts beteiligt, das mit Mühlner Motorsport

begann und seit 2005 in den Händen von Danny Berk aus Mayschoß liegt.

Andree sieht im Motorsport mehr als nur ein Hobby. „Ich



arbeite mit Begeisterung bei Volvo, weil die Marke ein riesiges Potenzial hat“, ist er überzeugt. „Das Nordschleifen-Projekt mit Danny Berk ist

zwar eine rein private Initiative. Aber dennoch zieht auch unsere Marke ihren Nutzen daraus. Man merkt anhand der Resonanz von Medien und Händlern sowie unseres Partners Volvo Auto Bank, dass der Motorsport einen wertvollen Eckpfeiler für die Kundenbindung und die Imagebildung darstellen kann. Als überzeugter Volvo Mann kann ich es mir zudem grundsätzlich nicht vorstellen, mit einem Fremdfabrikat anzutreten. Und dass ein professionell aufgebauter Volvo sehr erfolgreich sein kann, haben wir ja bewiesen.“

Neben dem Rennsport interessiert sich Andree für Moderne Kunst, spielt seit 25 Jahren Volleyball und hält sich durch Rudern und Laufen fit für die Belastungen im Rennauto.

Deutschlands schnellster Optiker

Der neue Mann an Ulli Andrees Seite hat einen für Rennfahrer ungewöhnlichen Beruf. Stephan Herter ist im echten Leben Optiker.

Der 32-Jährige aus Euskirchen stieß erst 2006 zur Volvo Mannschaft von Danny Berk – nachdem er früher in den Renault-Markpokalen unterwegs gewesen war. „Irgendwann machte das aber keinen Sinn mehr“, blickt Herter zurück. „Das Verhältnis von Anreise und reiner Fahrtzeit auf der Strecke wurde immer schlechter. Deswegen entschied ich mich, ein paar Jahre zu pausieren, um mich ganz meinen Geschäften widmen zu können.“

Auch während Herter seine Optiker-Filialen auf- und ausbaute, konnte er nicht ganz

vom Motorsport lassen und trat sporadisch in der BF Goodrich-Langstreckenmeisterschaft an.

Jetzt entschied sich „Der Seher“ zu einer ersten vollen Saison mit dem Volvo S60. „Die Langstrecke bietet in Sachen Fahrtzeit und Fahrspaß viel mehr fürs Geld als ein Markpokal.“

Die Umgewöhnung auf den Volvo S60 fiel Herter nicht leicht, weil er auf der Nordschleife bislang nur BMW gefahren war – also Hecktriebler. „Ich musste meinen Fahrstil erst auf den Fronttriebler umstellen“, räumt Herter ein. „Ich bremste zunächst oft zu spät und nahm zu wenig Schwung mit durch die Kurven. Um das zu korrigieren, war ich im zweiten An-

lauf dann prompt oft zu früh auf der Bremse.“

Doch gemeinsam mit Berk bekam Herter den Volvo in den Griff. „Wir nahmen uns viel Zeit, um die Datenauswertungen genau zu studieren und nachzuvollziehen, wo er im Vergleich zu Ulli Andree die meiste Zeit verlor“, rapportiert der Teamchef. „Dabei hat Stephan alle Ratschläge angenommen und auch gut umgesetzt. Deswegen hat er gute Fortschritte gemacht.“

Herter weiß: „Ich bin noch immer nicht in der Lage, das Potenzial des Autos voll zu nutzen. Aber beim 24-Stunden-Rennen kommt es nicht darauf an, das Letzte aus dem Auto rauszuquetschen – sondern sicher zu fahren. Und da fühle ich mich gut gerüstet.“



Ulli Andree an seinem liebsten Arbeitsplatz



Neuzugang mit Durchblick: Stephan Herter, „Der Seher“ im Volvo S60

Der Architekt des Erfolges

Für Andreas Middendorf bedeutet das 24-Stunden-Rennen die Rückkehr an eine altbekannte Wirkungsstätte. Der 45-jährige Architekt aus

egal ob von Heico, Mühlner oder jetzt PSR. „Das aktuelle Auto ist der beste Volvo, den ich je in der Eifel fuhr“, lobt der stets freundliche und gutge-

aber dennoch ein echtes Rennauto.“

In den letzten Jahren musste Middendorf aus beruflichen Gründen kürzer treten. Denn sein Architekturbüro entwarf bundesweit einige Großprojekte. „Das 24-Stunden-Rennen ist aber ein fester Termin für mich geblieben“, sagt der frühere Rallyefahrer.

Der Volvo S60 genießt dank seines kernigen Fünfzylinder-Sounds und seines Exoten-Status besondere Beliebtheit bei den Fans. Das merkt auch ein feinfühleriger Akteur wie Middendorf: „Die Fans feuern zwar jedes Auto an. Aber ich habe das Gefühl, dass unser Wagen ganz besonders gefeiert wird. Diese Stimmung schwappt sogar ins Auto. Sie macht das Fahren zu einem besonderen Erlebnis, quasi mit Gänsehaut-Garantie.“



Grevenbroich ist ein Volvo Mann der ersten Stunde. Er saß bislang in jedem Volvo, der auf der Nordschleife fuhr –

launte Rheinländer. „Es bringt die Grundaussage der Serienmodelle mit auf die Rennstrecke: Es ist gutmütig zu fahren,



Diese Ansicht sollen die Konkurrenten vom Volvo zu sehen bekommen

Erfolgreichster Eifel-Geist aller Zeiten

In Heinz-Josef Bermes verpflichtete das Team von Danny Berk einen echten Rekordhalter. Der 54-jährige Spediteur aus Willich holte bei diversen 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring bislang 15 Klassensiege. Damit führt „Juppy“ die Ewige Bestenliste des Eifel-Marathons mit weitem Abstand an.

Drei dieser Klassensiege erzielte Bermes im Volvo S60. Aber der Familienvater ist auch in schwer zu bändigenden Hecktrieblern zuhause und erfolgreich. Traditionell startet er bei den 24 Stunden in mehreren Autos und gleichzeitig.

Doch trotz seiner überragenden Bilanz beim 24-Stunden-

Klassiker zog es den stets fröhlichen Rheinländer nie in höhere Rennklassen. „Meine Heimat war immer die Nordschleife“, beteuert er. „Man



muss als Fahrer wissen, was man kann – und sich dann ganz darauf konzentrieren. Ich liebe die Nordschleife – und kenne sie wie meine Westentasche.“

Besonders blüht Bermes bei widrigen Bedingungen auf: „Vor allem, wenn es regnet und dunkel wird, fühle ich mich richtig wohl. Je schwieriger die Bedingungen, desto mehr fühle ich mich in meinem Element.“

Gerade diese erstaunliche Neigung macht Bermes zu einer besonders wertvollen Ergänzung für Volvo. Denn schlechtes Wetter hat bei den 24 Stunden in der „Grünen Hölle“ Tradition.



Land unter, Bermes obenauf – Regen ist bestes Juppy-Wetter



Born in the USA: Michael Galati fuhr den AT-Speed-Volvo beim Debüt in Mid-Ohio gleich auf den dritten Rang. Galati startet in der Speed Challenge, die im Rahmenprogramm der American Le Mans Series antritt – und besiegte in Mid-Ohio unter anderem Cadillac-Werksfahrer Massimiliano Angelelli

Erfolgreich in Schweden, Dänemark und USA

Auch im Ausland halten Privatteams die Volvo Fahnen im Motorsport hoch. In der Schwedischen Tourenwagen-Meisterschaft gewann Robert Dahlgren den zweiten Lauf in Gellerasen – nachdem er beim ersten Rennen noch ausgeschieden war.

Die Schwedische Tourenwagen-Meisterschaft wird nach denselben Technik-Regeln ausgetragen wie die Tourenwagen-WM. Sie gilt als die am härtesten umkämpfte nationale Meisterschaft. Das Volvo Team Polestar trifft auf offizielle Importeureteams von Honda, Peugeot, BMW, Audi und Opel.

Dahlgren gewann das Rennen in Gellerasen vor dem WM-Teilnehmer Thomas Engström und dem früheren Sportwagen- und Formel-3000-Ass Thed Björk in einem Audi A4. Den Ausschlag zum Erfolg gab die reibungslose Boxenarbeit der Mechanikercrew und ein fehlerfreies Rennen von Dahlgren, der auch schon die Pole Position erobert hatte – all das auf einer Strecke, die vom Layout her eher den

Hecktrieblern von BMW zu liegen schien.

Björk bleibt nach seinem Auftaktsieg auch in der Gesamtwertung vorn. Dahlgren verbesserte sich in der Meisterschaft bis auf die dritte Position. „Nach dem Pech beim Saisonauftakt konnten wir hier zum ersten Mal beweisen, was der Volvo und das Team drauf haben“, strahlte der 26-Jährige aus Stockholm. „Wir sind jetzt an der Spitze des Feldes – und da wollen wir auch bleiben.“

In der Dänischen Tourenwagen-Meisterschaft, in der sich ebenfalls offizielle Importeureteams von Honda, Peugeot und BMW engagieren, gewann Pontus Mörth beim Saisonauftakt in Padborg Park die Privatfahrer-Wertung. Auch die Dänische Meisterschaft wird nach jenen Regeln ausgetragen, die in der WM gültig sind.

In der nordamerikanischen Speed Challenge tummelt sich dagegen ein Volvo Team mitten im Feld hochkarätiger Sportwagen. AT-Speed hat einen bulligen Volvo S60 mit

Turbomotor und ausladender Aerodynamik aufgebaut, um damit gegen Corvette, Porsche und ein Werksteam von Cadillac zu fahren.

AT-Speed debütierte beim dritten Meisterschaftslauf in Mid-Ohio – im Rahmen jenes ALMS-Rennens, bei dem Porsche den ersten Sieg des RS Spyder feierte. Der Start entschied sich erst auf den letzten Drücker – vier Tage vor dem Rennen verpflichtete das Team den Lokalmatadore Michael Galati aus Olmsted in Ohio.

Der brachte den spektakulären S60 gleich auf dem dritten Rang ins Ziel – nur geschlagen von einer Corvette und einem Porsche 911 GT3. „Nach der Anfangsphase wurde der Bremspedalweg immer länger. Deswegen konnte ich den Führenden nicht mehr attackieren und ließ auch den Zweiten ziehen“ blickt Galati zurück. „Für uns war es zunächst mal wichtig, ins Ziel zu kommen. Dass daraus ein Podestplatz wurde, ist ein zusätzlicher Bonus, den wir gern mitnehmen.“



Schweden-Happen: Jubel um Robert Dahlgren nach dessen STCC-Sieg in Gellerasen

Debüt des Heico Volvo HS4 Odin auf der Nordschleife

Beim vierten Lauf zur BF Goodrich-Langstreckenmeisterschaft brachte das Team Heico Sportiv erstmals einen für das 24-Stunden-Rennen neu aufgebauten HS4 Odin auf Volvo S40-Basis an den Start. Trotz diverser Sichtprobleme wegen beschlagener Scheiben holten sich Patrick Brenndörfer/Martin Müller den Klassensieg in der SP4T-Klasse für 2,5-Liter-Turboautos. „Ein tolles Debüt“, sagte Brenndörfer. „Schade ist allerdings, dass die Klasse mit nur drei Konkurrenten besetzt war. Schließlich gäbe es ja genügend passende Autos für diese interessante Kategorie.“ Der Heico-HS4 Odin rangierte auf seiner Fahrt zum Klassensieg auf Rang 62 der Gesamtwertung, während der PSR-Volvo S60 bereits auf Gesamtrang 15 vorgestoßen war. Durch einen zusätzlichen Boxenstopp zum neuerlichen Wechsel von Slicks auf Regenreifen und den Rennabbruch wurde daraus letztlich noch Gesamtrang 22.