



1



1 Spartanisch kommt das Cockpit des Renn-Veloster daher. Für einen schnelleren Fahrerwechsel spendierte Hyundai ein abnehmbares Sportlenkrad
2 Andreas Glomb montiert die leichteren Kunststoffscheiben am Veloster
3 Schrauben für den Erfolg: Oliver Bauer (links) und Andreas Glomb bringen jahrelange Erfahrung aus der DTM und dem GT-Sport in das Hyundai-Projekt ein



4 Aufgemotzt: Der 4-Zylinder-Turbomotor des Renn-Veloster hat mit 230 PS rund 35 PS mehr als das Serienmodell
5 Das Fahrer-Quartett: Hyundai-Geschäftsführer Markus Schrick, der Finne Rory Penttinen, Journalist Guido Naumann und Nordschleifen-Kenner Michael Bohrer
6 Für Hyundai Deutschland im 24-Stunden-Einsatz: Andreas Glomb, Michael Kopp, Andreas Bauer, Peter und Jürgen Schumann (von links)



2



3



4



5



6

Hier macht Hyundai seinen Veloster flott

MIT EINEM TECHNISCH OPTIMIERTEN ABER IMMER NOCH SERIENNAHEN VELOSTER TURBO GEHT HYUNDAI BEIM

Die mittlerweile übliche Glasfassade eines Geschäftshauses gibt den Blick frei auf die blitzenden Neuwagen. Fein säuberlich aufgereiht stehen diverse Hyundai-Modelle auf glänzendem Fußboden. Hinter der Tür empfängt den Besucher dieser typische Geruchsmix aus Benzin, Plastik und Gummi. So weit also ein ganz normales Autohaus. Das Besondere hier im Saarbrücker Stadtteil Burbach unweit der Saar erschließt sich selbst auf den zweiten Blick nicht. Da muss man schon raus durch die Hintertür in den Hof des Betriebs Gebrüder Schumann GmbH.

Hier ist alles anders. Ein schmaler Weg, gerade breit genug für ein Auto, trennt die hinteren Gebäude vom Ausstellungsraum des Autohauses. Hier zählt nur der Motorsport. Hier wird für Hyundai Motor Deutschland der Veloster für das 24h-Rennen am Nürburgring flott gemacht.

Neben dem Veloster setzen Jürgen (52) und Peter (54) Schumann in Eigenregie noch einen Hyundai Genesis ein. Beide Fahrzeuge sind in der VLN Langstreckenmeisterschaft Nürburgring – der beliebtesten Breitensportserie Europas – und dem 24-Stunden-Rennen am Start.

Anders als der Genesis, der von den Schumanns und ihrer Crew speziell für den Renneinsatz aufgebaut wurde, ist dessen Seriennachfolger Veloster ein besonderer Rennwagen. Im Prinzip ein Auto von der Stange, wie aus dem Ausstellungsraum des Autohauses gleich nebenan. Allerdings verraten nicht nur die Sponsorenaufkleber seine wahre Bestimmung. Der Veloster ist ein Rennauto mit spezieller Mission. „Wir wollen Emotionen für die Marke Hyundai wecken und beweisen, dass man mit einem für den Motorsport optimierten Serienauto Rennen auf einer der schwersten Strecken der Welt bestreiten und das Ziel erreichen kann“



Markus Schrick
Geschäftsführer Hyundai

Wir wollen Emotionen für die Marke Hyundai wecken und beweisen, dass man mit einem für den Motorsport optimierten Serienauto Rennen auf einer der schwersten Strecken der Welt bestreiten und das Ziel erreichen kann

ten Rennstrecken der Welt bestreiten und zuverlässig das Ziel erreichen kann“, sagt Markus Schrick (53), Geschäftsführer Hyundai Motor Deutschland GmbH, und Initiator des Projekts. Schrick ist seit Jahren selber aktiver Motorsportler. Mit diesem Engagement will er den Beweis antreten, dass Hyundai eine Marke ist, die bisher unterschätzte sportliche Gene in sich trägt.

Die Umsetzung dafür liegt bei Schumann Motorsport. Als Hobby-Rallyefahrer waren die Brüder Jürgen und Peter Schumann einst unterwegs, schraubten in der ersten Garage selbst an ihrem Ford Escort „Knochen“. Die Basis für eine mittlerweile florierende Motorsportabteilung entstand vor 21 Jahren. Seit zwei Jahren kümmern sie sich um das Hyundai-Projekt. „Es begann 2012 mit gleich zwei Hyundai Veloster“, erinnert sich Peter Schumann,

Foto: G. Klotz, M. Brock-Korzen, A. Heber

24-STUNDEN-RENNEN AUF DEM NÜRBURGRING ZUM ZWEITEN MAL IN DAS ABENTEUER „GRÜNE HÖLLE“

Sportlicher Leiter der Motorsportabteilung und Teamchef an der Rennstrecke, an die Anfänge der Zusammenarbeit. „Aus einem Veloster haben wir ein Rennauto gebaut, der andere diente als Ersatzteillager.“ Das Hauptaugenmerk lag dabei zunächst auf der Gewichtserleichterung. Überflüssiger

Nach 400 Arbeitsstunden ist der Hyundai Veloster Nordschleifen-tauglich

Ballast wie Klimaanlage, Beifahrersitz, Rückbank oder Türverkleidungen flogen raus. Dann kam neues Gewicht ins Auto: Sicherheitskäfig, Feuerlöschanlage und ein Zusatztank.

Neben den regelbedingten Änderungen widmete sich das Schumann-Team, in

dem vor allem Karosseriebauer Andreas Glomb (35) und Kfz-Meister Oliver Bauer (43) geballte Motorsportkompetenz aus jahrelanger Erfahrung im GT-Sport und der DTM einbringen, der technischen Optimierung des Serien-Velosters. Mit einer neuen Feder-Dämpfer-Einheit wurde das Fahrwerk Nordschleifen-tauglich gemacht. Eine „schärfere“ Nockenwelle erhöht die Leistung im Vergleich zum Serienauto um rund 35 Pferdestärken auf nun 230 PS bei einem Hubraum von 1,6 Litern. Die Bremse der angetriebenen Vorderräder wurde mit größeren Bremscheiben der erhöhten Leistung angepasst. Andere Bauteile wie etwa die Bremse für die Hinterräder oder das Getriebe stammen aus Serienautos.

Sein 24-Stunden-Debüt absolvierte der Hyundai Veloster Turbo 2013 so ohne jedes technische Problem. Für den zweiten



Bereit für die 24h-Hatz durch die Grüne Hölle: Dank ständiger Optimierung wird der Veloster Turbo 2014 rund eine Minute pro Runde schneller sein als bei seinem Debüt 2013

Einsatz in diesem Jahr wurde der Renner nun noch weiter entwickelt. „Wir haben die Seitenscheiben durch leichtere Kunststoffscheiben ersetzt“, erklärt Peter Schumann. Das Fahrverhalten wurde mit einem neuen Vorderachsdifferenzial optimiert. Zudem machte die kontinuierlich verbesserte Abstimmung das Auto bei den Vorbereitungsrennen in der VLN stetig schneller. „Insgesamt haben wir bisher 400 Arbeitsstunden investiert, um den Serien-Veloster für das 24-Stunden-Rennen flottzumachen“, rechnet Peter Schumann vor.

Geblichen ist allerdings die Zielsetzung. „Für uns steht das Ankommen im Vordergrund“, erläutert Markus Schrick. „Wir wollen damit die Qualität der Hyundai-Modelle unter Beweis stellen. Tanken, Bremsen-, Reifen- und Fahrerwechsel sollen der einzige Grund für einen Stopp an der Box sein.“

Thomas Arndt