

Ein MaX5 Cup NA, sein Fahrer und sein Team



Vom seriösen Serienfahrzeug zum Rennauto



Oktober 2014



Oktober 2016

Das Basisfahrzeug

Modell: Mazda MX5 NA – Miata – 1,6 l / 115PS

Baujahr: 06.1993

Farbe: *Speed Yellow*

VIN: JM1NA... (nordamerikanisches Modell)

HU: 08.2016

Kaufdatum: Oktober 2014

Kilometerstand am Kauftag: 352.740 km

Besonderheiten: Das Auto war aus 2ter Hand und in einem sehr schönen Zustand. Die Vorbesitzerin hatte sogar schon einen Pokal für die höchste Originallaufleistung auf einem MX5-Treffen erhalten.

Die Transformation zum Rennauto

Sven-Olaf erzählt: Vorweg sei gesagt, dass es mir nicht leicht gefallen ist, dieses seltene und schöne Fahrzeug zu „stripfen“. Da ich unbedingt einen gelben Renner wollte und gelbe MX-5 nur selten angeboten werden, mir gleichzeitig die Zeit davon lief, gab es leider keine Alternative. Ich habe mir einfach vorgestellt, dass genau dieses Auto mir über den Weg gelaufen ist, um in seinem betagten Alter noch einmal etwas ganz Außergewöhnliches kennenlernen zu wollen. Bis heute habe ich das Gefühl, es ist mir dankbar dafür ;-)

Was war also zu tun?

Der Renner sollte im niederländischen **MaX5-Cup** zum Einsatz kommen und somit wurde das Reglement des Cups als Grundlage und Bauanleitung herangezogen.

Umbaubeginn: Ende Dezember 2014

Fertigstellung: Mitte Februar 2015

Im Folgenden sind die wesentlichen Änderungen am Auto aufgeführt (sollte der Leser Details wissen wollen, so kann er jederzeit das Reglement auf der Homepage des MaX5-Cup einsehen). Änderungen, die hier nicht aufgeführt sind, sind auch nicht erlaubt, d.h. es muss dem Original entsprechen.

- Maximale Gewichtsreduzierung durch Entnahme der nicht notwendigen Innenausstattung (Teppiche, Sitze, Lenkrad, Mittelkonsole, Türverkleidungen, Gurtsysteme, etc.), des Verdecks und einiger Blechteile. Das Reglement sieht ein Mindestgewicht von 960 kg vor (nach dem Rennen, incl. Fahrer und aller Flüssigkeiten).



Entfernen des Interieur

- Einschweißen eines standardisierten Überrollkäfigs, der in meinem Fall noch die Möglichkeit zulassen sollte, ein Standard Hardtop zu montieren.
- Einbau von Rennsitz (nur Fahrerseite), 6-Punkt-Gurtsystem, Feuerlöscher (alles mit FIA-Zulassung), Rennlenkrad, Not-Aus-System, Startknopf



Der Einbau des Überrollkäf

- Änderungen im Motorraum: Austausch des Originalkühlers durch einen größeren Alu-Kühler (I.L.), Einbau eines speziellen Luftfiltersystems (I.L.), Kolben bis zur zweiten Übergröße, Planen des Zylinderkopfes, Ausbau der Servolenkung, Originalhaubenschluss ersetzen durch Haubenhalter, Ausbau der Klappscheinwerfer und Kunststoffabdeckung für den linken Scheinwerfer mit Lufteinlass



Der Motor

- Austausch der gesamten Auspuffanlage durch eine Rennauspuffanlage (I.L.) oder alternativ eine speziell aus England importierte Anlage (beide ohne Kat)
- Kofferraum: Entnahme allen Innenlebens, Versetzen der Batterie in die Mitte des Raumes mit spezieller Halterung, Entfernen der Deckelscharniere und Befestigung über Haubenhalter
- Räder: Felgen von Team Dynamics Pro Race und Reifen von Interstate DNRT Race
- Bremsbeläge von Hawk
- Stossdämpfer von GAZ „Gold Professional“
- Aufkleber der Cup-Sponsoren: Es gibt eine definierte Vorgabe, an welcher Stelle welcher Aufkleber am Renner zu positionieren ist.

Am Ende aller Umbaumaßnahmen muss der Renner auf einen vom Cup festgelegten Rollenprüfstand zur Leistungsmessung. Erlaubt sind Maximal 130 PS und 155 Nm Drehmoment, wobei es eine Tolleranz von 2 PS und 2 Nm gibt, die jeweils mit Zusatzgewichten von 7,5 kg/PS und 6,5 kg/Nm „ausgeglichen“ werden.

Liegen die Messergebnisse im erlaubten Bereich, so werden Motor, Steuergerät und Luftmassenmesser anschließend offiziell versiegelt.



2015 – Die Jungfernfahrt bzw.
das Einfahren des Motors



Entferntes Interieur



Feuerlöscher



Transponder zur Datenübermittlung



Ein ganz besonderes Highlight ↑
Das Original-Autogramm von Max Verstappen (2016)

Vom Motorsportzuschauer zum Rennfahrer

Der Fahrer



Sven-Olaf Homann (Bj: 1964; wohnhaft in Hattingen/NRW)

Das Team



Sandra (Management)



Holger (Technik)



ML-Design 2016



ML-Design 2017



ML-Design 2017

2016 – 2018 Szenen aus dem Fahrerlager



ML-Design 2018



ML-Design 2017



ML-Design 2017

Sven-Olaf erzählt mir seine Geschichte

Vom Mini Cup* zum *MaX5 Cup

in einem Interview

Maggie: Seit wann fährst Du Autorennen?

Sven-Olaf: Ich bin sozusagen ein Späteinsteiger und fahre jetzt im 6.Jahr Rennen. Das aber so intensiv, dass ich bisher keine Rennveranstaltung verpasst habe.

Maggie: Wie kamst du auf die Idee Rennen zu fahren?

Sven-Olaf: Ich möchte einmal ein wenig ausholen und damit vielleicht den einen oder anderen Leser vor Augen halten, das es nie zu spät ist, mit dem Rennsport anzufangen. Mein „Rennfahrer-Glück“ begann damit, eine Frau geheiratet zu haben, die Spaß an schönen Autos und Autorennen hat. Das Thema Autorennen beschränkte sich bei uns jedoch auf das regelmäßige Formel-1 gucken im TV und einem jährlichen Besuch einer Nürburgring-Autorennveranstaltung. Aufgrund meines fortgeschrittenen Alters bin ich jedoch nicht mehr auf die Idee gekommen, selbst noch in ein Rennauto zu steigen. Das wiederum basierte auf der fatalen Annahme, man könne nur Autorennen fahren, wenn man damit in frühester Jugend anfängt.

Glücklicherweise wollte es der Zufall, dass ich mit dem TÜV-fälligen Mini (der Echte ;-)) meiner Frau (Sandra) in einer spezialisierten Mini-Werkstatt in Essen war und dort ein „Mini-Rennbolide“ stand. Mit dem Werkstattinhaber und Hobby-Rennfahrer (Stephan K.) kam ich sofort ins Gespräch und das endete damit, dass er mir einen fertigen Renn-Mini zum Kauf anbot und mir gleichzeitig anbot, mich bei den notwendigen Vorbereitungen (Rennlizenz, Einschreibungen, Anmeldungen, Ärztliche Untersuchungen, Ausrüstung, etc.) entsprechend zu coachen. Das erste Rennen der Saison (2013) stand bereits vor der Tür und sollte 2 Wochen später in Hockenheim stattfinden. Ich war Feuer und Flamme, wollte es aber zuerst mit meiner Frau abstimmen, da mir bewusst war, dass es ein aufwändiges Hobby sein würde. Unglaublich, aber auch sie war sofort dafür. Somit fuhren wir nach 2 Wochen Vorbereitungsstress erwartungsfroh und neugierig zum Hockenheimring.

Dort bestieg ich nun zum ersten Mal meinen neuen Renn-Mini und nahm als „Neuer“ unter über 60 Teilnehmern an einem Rennen mit historischen Rennautos teil und ich glaube, der Renn-Virus hatte mich schon gepackt, bevor ich überhaupt die Startlinie passiert habe.

Maggie: Um was für eine Rennserie handelte es sich, in der du da mitgefahren bist?

Sven-Olaf: Die Rennserie gibt es auch heute noch. Mit dem Mini gehörte ich dem

Verein „British Car Trophy (BCT)“ an, einem Verein für Fahrer britischer Sport- und Tourenwagen. Da es jedoch nicht genug Mitglieder für eine eigenständige Rennveranstaltung gibt, fährt die BCT im Rahmen des Vereins „Kampf der Zwerge“, in dem sich mehrere Partnerserien historischer Autos zusammengeschlossen haben und gemeinsam an den Start gehen.

Maggie: Wann und warum hast du die Rennserie gewechselt?

Sven-Olaf: Nach unserem ersten (sehr erfolgreichen ;-)) Rennen am Hockenheimring, haben wir 2 Jahre lang an jeder Rennveranstaltung der BCT teilgenommen. Im zweiten Jahr merkte ich dann aber, dass es für mich etwas mehr sein könnte. Sowohl die „Power“ ;-)) als auch die „Nahkämpfe“ fehlten mir zunehmend (im historischen Rennsport lieben viele Fahrer ihre Rennautos und haben es nicht so gerne, wenn man ihren Gefährten im Rennen zu nahe kommt).

Maggie: Warum hast du dich dann für den MX-5 als Rennauto entschieden?

Sven-Olaf: Von 1996 bis 2006 war ich im Besitz eines wunderschönen, aus Kanada importierten MX-5 NA (Miata; Bj.1993; Sonderedition in schwarz/beige). Diesen haben wir leider durch einen schweren Verkehrsunfall verloren. Wir wollten unser Überlebensglück nicht strapazieren und haben auf einen Nachfolger verzichtet und hatten dann erst einmal eine MX-5 freie Autofahrerzeit. Trotzdem blieb eine extrem positive Erinnerung an diese Zeit und als es nun um das Finden einer tollen, neuen Rennserie ging, war die Idee, einen MX-5 als Rennwagen zu bewegen, sehr naheliegend.

Maggie: Warum fährst du in einer niederländischen Rennserie?

Sven-Olaf: Natürlich habe ich mich zuerst in Deutschland nach einer geeigneten Rennserie umgeschaut. Leider gab es keine. Ich wusste von entsprechenden Cups in England, in der USA und Japan, die dann aber doch ein wenig weit weg waren. Im Herbst 2014 habe ich, durch einen glücklichen Zufall, den MaX5-Cup in den Niederlanden entdeckt und dann musste alles ähnlich schnell gehen, wie der Einstieg in den Rennsport 2013.

Maggie: Wie gestaltete sich dann der Einstieg in die Rennserie und welche Voraussetzungen musstest du erfüllen um bei den Niederländern mitfahren zu können?

Sven-Olaf: Nachdem ich also den Cup entdeckt hatte, habe ich mir die nächste Rennveranstaltung herausgesucht und bin nach Assen gefahren, um Kontakte zu knüpfen und um mit den Verantwortlichen über die notwendigen Voraussetzungen zu sprechen. Glücklicherweise sprechen die meisten Niederländer sehr gut deutsch. Die ausnahmslose Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft haben meine Vorfreude auf den Cup noch einmal verstärkt. Am Ende des Tages war mir klar, dass ich zu Saisonbeginn 2015 dabei sein wollte. Das bedeutete dann aber, mit Hochdruck die entsprechenden Vorbereitungen zu starten: Zunächst musste ein geeigneter MX-5 NA (Bj.1990-1993)

gefunden werden. Für den Umbau fand ich in den Niederlanden eine Vater-Sohn-Kombination aus dem Cup, die mir über die Wintermonate den MX-5 reglementgerecht zum Cup-Renner aufbauten. Während dieser Zeit standen wir im ständigen Kontakt und ich habe mich auch mehrfach vor Ort über den Fortschritt informiert. Im Februar 2015 habe ich dann die ersten Testfahrten in Zandvoort auf der ehemaligen Formel-1 Strecke und „Hausstrecke“ des Cups absolviert. Ich wusste sofort, dass ich jetzt „angekommen“ bin. Für mich gab es nichts Schöneres als mit diesem tollen Rennauto, auf einer Grand-Prix Strecke, das Limit zu suchen.

Maggie: Welche Rennlizenz benötigst du für den Cup?

Sven-Olaf: Die Lizenz konnte ich zum Glück in Deutschland machen. Es ist eine „Nationale Fahrerlizenz Grade A“ notwendig. Mit der entsprechenden Vorbereitung kann die Voraussetzung dafür an einem Tag erworben werden. Der Kurs gliedert sich in 2 Teile: Vormittags Theorie mit anschließender schriftlichen Prüfung und am Nachmittag folgt dann der praktische Teil. Für den Lizenzantrag beim DMSB benötigt man dann noch ein ärztliches Attest und schon kann es losgehen.

Maggie: Wie würdest du den Cup und deine Erfahrungen darin beschreiben?

Sven-Olaf: Es heißt, dass es der größte und populärste Marken-Cup der BeNeLux-Länder ist. Es sind mehr als 100 Rennautos registriert, von denen durchschnittlich etwa 40 Autos an einem Renntag teilnehmen. Ein Renntag gliedert sich i.d.R. in eine Qualifikation und 3 Rennen (alle ca. 20-25 Minuten).

Rennsport auf diesem Niveau heißt nicht mehr, das alle aufeinander Rücksicht nehmen und alle Freunde sind. Es ist natürlich extrem viel Adrenalin im Spiel und die Wahrnehmungen im Rennen unterscheiden sich schon mal. Außerdem überschätzen viele ihr Talent und glauben, der nächste Max Verstappen werden zu können.

Natürlich ist es auch hier eine Altersfrage und die „jungen Wilden“ haben natürlich eine ganz andere Sicht auf die Dinge. Glücklicherweise gibt es klare Regeln und eine Rennleitung mit Rennkommissaren, die das gesamte Rennen auf Monitore verfolgen.

Jeder Kontakt im Rennen wird anschließend mit den Beteiligten und den Kommissaren analysiert und es werden ggf. Strafen ausgesprochen.

Im Großen und Ganzen beruhigen sich die Emotionen aber relativ schnell wieder. Wir vernehmen eine sehr gute Atmosphäre im Cup und fühlen uns seit dem ersten Tag unglaublich wohl und willkommen.

Maggie: Was war bisher dein schönstes Erlebnis im Cup?

Sven-Olaf: Da haben sich in den 4 Jahren schon unzählige aneinandergereiht. Aber ein ganz besonderes Erlebnis war die Teilnahme an den Rennen im Rahmen der von Red Bull veranstalteten „Racedagen, driven by Max Verstappen“ im Juni 2016.

<https://www.youtube.com/watch?v=AHBJqshiEUU> Es waren weit mehr als 100.000

Zuschauer an der Rennstrecke und unser Cup hatte 56 Autos am Start. Diese „Formel-1 Atmosphäre“ einmal als Rennteilnehmer zu erleben ist natürlich unvergesslich.

Krönen konnten wir den Tag dann noch mit einem Autogramm von Max Verstappen auf dem Kofferraumdeckel unseres Renners. Ich denke, darum beneiden uns mindestens 100.000 Niederländer ;-)

Maggie: Was war bisher dein negativstes Erlebnis im Cup?

Sven-Olaf: Auch da haben sich in den 4 Jahren natürlich schon einige angesammelt. Aktuell ist es aber wohl mein schwerer Unfall im ersten Rennen der Saison 2018. Es war ein Regenrennen und mir ist in einer schnellen Kurve ein Anfänger seitlich auf das Heck gefahren. Auf nasser Fahrbahn konnte ich den Renner natürlich nicht mehr abfangen und drehte mich um die eigene Achse. Dabei fuhren mir 3 andere Renner ins Auto.



Als ich den schweren Heckschaden sah, dachte ich, mein geliebter Renner müsse beerdigt werden. Dann kam aber Holger und behauptete „den biege ich dir wieder gerade“ ... und was soll ich sagen: Rechtzeitig zum nächsten Rennen stand er wieder am Start und sah aus wie neu ;-)

Maggie: Was hat dich dazu bewogen, auch noch Langstreckenrennen zu fahren?

Sven-Olaf: Auch da war wieder der Zufall am Start. Der Teammanager eines niederländischen Rennteams fragte mich, ob ich nicht Lust hätte, in seinem Team für einen Fahrer einzuspringen. Es ging um ein 12 Stunden Rennen mit 3 Fahrern in einem von Mazda Niederlande bereitgestellten MX-5 NC. Was soll ich sagen: Ich sagte sofort zu und nehme nun schon seit 2 Jahren an allen Langstreckenrennen des DNRT in Zandvoort teil. Im vergangenen Jahr haben wir sogar die Langstreckenmeisterschaft in unserer Klasse gewonnen.

Maggie: Was fährst du lieber, Sprint- oder Langstreckenrennen?

Sven-Olaf: Zum Glück muss ich mich da nicht zwischen den beiden entscheiden, da mir beide Arten sehr gefallen. Ich vergleiche die Sprintrennen gerne mit einem 400-Meter Lauf und die Langstreckenrennen mit einem Marathon. Die Vorbereitungen, die Herausforderungen und die Durchführung sind so verschieden, dass sie sich absolut keine Konkurrenz machen.

Maggie: Auf welchen Rennstrecken fahrt ihr mit dem Cup?

Sven-Olaf: Wie schon gesagt, unsere Hausstrecke ist Zandvoort. Da finden die meisten Rennen statt. Wir waren in den vergangenen 4 Jahren aber auch jährlich einmal in Assen (Niederlande) und Zolder (Belgien). Zweimal in Spa (Belgien) und

einmal in Oschersleben (Deutschland). Für nächstes Jahr ist Brands Hatch (England) geplant, worauf ich mich ganz besonders freue. Ich hoffe in meinem restlichen Rennfahrerleben noch viele europäische Rennstrecken kennen zu lernen. Hockenheim und Nürburgring kenne ich bereits aus meiner Mini-Zeit.

Maggie: Was sind deine Pläne im Rennsport für die Zukunft?

Sven-Olaf: Es ist schwer zu beschreiben, was der Rennsport mir bedeutet, wie besonders er für mich ist und wie sehr er mir schon geholfen hat, wofür ich unendlich dankbar bin. Mich hat der Rennvirus vom ersten Kontakt mit der Rennstrecke in Hockenheim nicht mehr losgelassen und ich gehe heute davon aus, dass nur meine körperliche Verfassung eines Tages bestimmt, wann Schluss ist.

*Anmerkung von Maggie: an dieser Stelle muss nun noch erwähnt werden, dass das Team der Startnummer *45* die Saison 2018 mit dem gesteckten Ziel unter die ersten 15 zu kommen, erfolgreich mit dem 9 Gesamtplatz abgeschlossen hat!!!*

 **Gratulation** 

.....und es geht weiter, die Saison 2019 wird am 20. April 2019 in Zandvoort eröffnet. So wie es Neues zu berichten gibt, wird diese Dokumentation aktualisiert.

Weiterführende Links:

Homepage vom MaX5-Cup: www.max5racing.nl

Homepage des DNRT: www.dnrt.nl

Detaillierte Rennergebnisse: www.raceresults.nu (Menü: Results/DNRT Auto's/...)

Live-Bereitstellung von Zeiten und Positionen während der Rennen:

www.livetiming.raceresults.nu

Diese Dokumentation entstand mit Hilfe und in freundlicher Zusammenarbeit von Sven-Olaf Homann, bei dem ich mich an dieser Stelle herzlichst für seine Unterstützung bedanken möchte 

Alle Rechte vorbehalten

Alle Fotos © Copyright Sven-Olaf Homann und ML-Design 2014 – 2019

Autor und Layout © Copyright Maggie – Januar 2019
