

„Wir machen, was machbar ist“

Danny Kubasik, Eigner und Chef des „GTronix360° Team mcchip-dkr“, über Entwicklung, Einsatz und Chancen des Renault R.S. 01 in der VLN-Klasse SP-X.

Danny Kubasik ist Geschäftsführer der mcchip-dkr GmbH & Co.KG, einem hochmodernen Entwicklungszentrum in Mechernich/Obergartzen bei Köln, das sich auf Power- und Eco-Optimierungen, Vmax-Aufhebungen, Getriebeoptimierungen sowie Turbo- und Kompressor-Kits von Serienfahrzeugen spezialisiert hat. 2017 bringt der Automobilenthusiast in der VLN Langstreckenmeisterschaft Nürburgring unter dem sperrigen Namen „GTronix360° Team mcchip-dkr“ sein eigenes Rennteam an den Start. Zum Einsatz kommt ein Renault R.S. 01 in der Klasse SP-X.

Herr Kubasik, Sie haben 2017 in der VLN erstmals Ihr eigenes Team am Start. Was ist Ihr Background?
 Danny Kubasik: Ich habe schon lange einen großen – persönlichen und geschäftlichen – Bezug zum Motor-

wicklung betreiben kann. Dann habe ich mich mehrere Wochen lang auf dem Fahrzeugmarkt umgeschaut, vom TCR bis hin zum GT3. Am Ende war es eine Abwägung darüber, von welchem Rennauto wir am meisten profitieren könnten und wie die technischen Anforderungen zu unserem Unternehmen passen.

Wieso gerade der Renault R.S. 01? Wir haben uns weiterentwickelt und neben der Software-Entwicklung im Fahrzeugbereich auch Abteilungen für Engineering und Abgastechnik gegründet. Zudem arbeiten wir aktuell an einem Multiöl, das in diesem Jahr noch auf den Markt kommen wird. Daher war klar, dass wir ein GT3-Auto oder ein GT3-ähnliches Fahrzeug brauchen würden, ein Auto, das uns fordert und mit dem wir uns entfalten

Regelhüter des Specials-Reglement hat sich bis Ende Dezember hingezogen. Renault hat uns sehr unterstützt und alle erforderlichen Daten geliefert.

Dann ging die Arbeit richtig los. Stimmt, unsere Motorsport-Abteilung hatte seit Anfang Januar alle Hände voll zu tun. Ich glaube, in den letzten acht Wochen haben die Jungs nicht einen freien Tag gehabt. Wir sind ein kleines Team, ohne große Sponsoren und ohne Paydriver. Wir müssen mit unserem Budget sehr seriös haushalten, das geht nur mit viel Engagement und Hingabe.

Ganz alleine konnten Sie die Entwicklung doch wohl auch nicht stemmen. Wir haben von Renault viel Unterstützung erhalten und mit Pirelli einen Reifenpartner gefunden, der sich eben-



▶▶▶ Der Renault R.S. 01 GT3 von GTronix360° Team mcchip-dkr

sport und speziell zur VLN. Mein Unternehmen mcchip-dkr hat sich immer mehr Richtung Motorsport entwickelt. In der Vergangenheit hatten wir aus dem VLN-Umfeld zunehmend Kunden für Fahrzeugabstimmungen, Sonderumbauten und vor allem Software-Applikationen.

Wie kam es dann zu dem Projekt mit dem Renault R.S. 01?
 Im September vergangenen Jahres habe ich zusammen mit meinen Jungs darüber nachgedacht, etwas Eigenes zu machen, ein eigenes Rennteam auf die Beine zu stellen. Wir wollten den nächsten Schritt tun und nicht mehr nur Fahrzeuge für Kunden weiterentwickeln. Die Rennen auf der Nordschleife sind absolut naheliegend, die VLN ist eine der wenigen Plattformen, auf der man als kleines Team noch Ent-

wickeln können. So fiel die Entscheidung letztlich auf den Renault, den wir in der Klasse SP-X einsetzen. Der R.S. 01 ist vom Grundsatz her ein richtiges Rennauto und in seiner Gesamtheit sehr solide. Ich habe mit allen großen GT3-Herstellern Gespräche geführt, aber Renault bot einfach das beste Paket.

Gleich in eine der großen VLN-Klassen einzusteigen, ist ein ehrgeiziges Unterfangen. Die Top-Teams zu schlagen, ist nicht unser Anspruch.

Wie ging es, nachdem die Entscheidung gefallen war, weiter?
 Anfang Oktober habe ich begonnen, die Weichen zu stellen, damit wir überhaupt mit dem R.S. 01 an den Start gehen können. Der Prozess mit dem DMSB und dem ADAC Nordrhein als

falls sehr einsetzt. Ohne die Zusammenarbeit mit Renault wäre das Projekt grundsätzlich gar nicht realisierbar gewesen. Denn einfach ins Blaue hinein zu entwickeln, das traue ich mir und meinen Leuten nicht zu. Das versuchen in der VLN mittlerweile ja einige. Aber das kostet unendlich viel Zeit und Geld. Beides hatten und haben wir nicht. Wir haben von Anfang an auf erfahrene Leute gehört.

Welche Veränderungen wurden am Rennauto vorgenommen?
 Wir hatten vor allem viel am Fahrwerk zu tun. Unsere Ingenieure haben sich Input von Renault und Chassisbauer Dallara geholt und für diesen Bereich neue Bauteile entwickelt und gefräst, die eine höhere Steifigkeit bieten. Auch die Aufhängung des Heckflügels, die wir fünf Zentimeter nach vorne ver-

setzen mussten, haben wir selber kreiert. Aber es war noch viel, viel mehr zu tun. Die Auflistung der Änderungen umfasst mittlerweile mehr als acht DIN-A4-Seiten.

Welche Veränderungen wird es in Zukunft noch geben?
 Es gibt noch eine Reihe von Verbesserungen, die wir realisieren möchten. Aber unser Ansatz ist im Moment nicht, hundertprozentig ans Limit zu gehen, dafür haben wir weder Budget noch Zeit. Wir wollen mitfahren, etwas lernen und Spaß haben, aber nicht den falschen Ehrgeiz entwickeln, mit den großen Teams in einer Liga spielen zu wollen.

Wie sah die Saisonvorbereitung auf der Strecke aus?
 Wir haben in Misano getestet. Es war ein sehr wichtiger Moment zu sehen, dass der Wagen gut läuft und unsere Modifikationen funktionieren. Leider haben wir aber auch Energie verschwendet, denn die Einstufung in Sachen Balance of Performance wurde sehr spät erst bekannt – am Freitag vor der Einstellfahrt. In den wenigen Tagen bis zum ersten Saisonrennen mussten wir die Vorgaben umsetzen, das war sehr sportlich.

Welche Restriktionen wurden Ihnen auferlegt?
 Der Renault ist von der Motorleistung her oberhalb der GT3 angesiedelt, und uns war von Beginn an klar, dass man uns nicht „offen“ fahren lassen würde. Wir haben einen kleineren Heckflügel, einen sehr kleinen Air-Restrictor und 180 Kilogramm Zusatzgewicht gegenüber dem Originalfahrzeug. Großes Kopfzerbrechen bereitet uns die geforderte Fahrzeughöhe, weil sich die extrem auf das Fahrverhalten auswirkt. Zum Glück haben wir mit Wolfgang Knobloch einen DTM-erfahrenen Renningenieur an Bord, der uns sehr hilft.

Wie sehen Ihre Ziele für die ersten Rennen aus?
 Das sehe ich ganz realistisch. Wir können mit unserem Gesamtpaket Auto, Team und Fahrer nicht um Gesamtsiege mitfahren. Das war aber auch nie unser Ziel. Wir wollen uns als Team weiterentwickeln und den unterschiedlichen Abteilungen im Unternehmen eine Plattform bieten, Engineering zu betreiben. Wir wollen einfach einen guten Job machen und freuen uns, dabei sein zu können. Platzierungen sind maximal dritt- oder viertrangig.

Wie sieht Ihre Planung für die Saison 2017 aus?
 Im ersten Schritt planen wir die Einsätze bis zum 24h-Rennen. Danach schauen wir, was möglich ist. Für das 6h-Rennen gibt es konkrete Überlegungen, vielleicht auch für das eine oder andere zusätzliche VLN-Rennen. Eine komplette VLN-Saison können wir im Moment finanziell nicht stemmen. Ich bin eher skeptisch, aus dem R.S. 01 ein „Vermietauto“ zu machen. Dafür haben wir einfach zu viel Herzblut hineingesteckt. Ich habe viele Anfragen, von echten Nordschleifenkennern und Profis. Aber das ist für uns im Moment keine Option. Selbst beim 24h-Rennen werden wir darauf verzichten, einen Top-Fahrer mit ins Boot zu nehmen. Fakt ist, wir haben uns auf eine solide Basis gestellt und machen das, was für uns machbar ist. Und vielleicht findet sich ja jemand, der das Projekt spannend findet und uns unterstützt. ■

Das Interview führte Patrik Koziolok

