

# Eigenbau



**D**as orange Auto wirft einige Fragen auf. Könnte das ein Gruppe C Fahrzeug sein? Sieht zumindest so aus. Aber wer hat es gebaut. Selbst eingefleischte Experten stoßen an ihre Grenzen.

Einer, der das beantworten kann, ist Achim Koppehel. Er hat den Renner selbst gebaut. Und es ist nicht sein erster. Als junger Mann fuhr Achim Koppehel Sandbahnrennen mit einem BMW 2002. Als es darum ging noch schneller zu werden, kam die Idee eines Mittelmotorautos auf. Mangels Möglichkeiten wurde beschlossen den Renner selbst zu bauen. Als die Sandbahnen immer weniger wurden, erfolgte der Wechsel zur Rundstrecke. Anfangs belächelt, wurden die Nobodies im Clubsport schnell zu den Frontruntern.

„Am Anfang habe nicht gedacht, dass wir eines Tages da doch mithalten könnten. Beim MSC Bavaria habe ich mich auf der Startaufstellung gesucht und mich plötzlich ganz oben gefunden. Das war dann schon schön“, erinnert sich Achim Koppehel. Mit dem Start in der Sports Car Challenge ging ein lang gehegter Wunsch in Erfüllung. Mit dem eigentlichen Stoppelhopper waren die modernen Sportwagenkonstruktionen durchaus zu schlagen - so die Erkenntnis des Einsatzes.

Allerdings stießen die Sandbahnrenner an ihre Grenzen. Sie waren in erster Linie auf Stabilität ausgerichtet. „Bei den ersten Autos habe ich die Karosserie aus Blech selber gebogen und zusammengeschweißt, dazu Vorderachse von einem Opel Kadett, die Hinterachse von einem BMW“. Für die Rundstrecke musste etwas Idealeres her. Irgendwann erinnerte sich Achim Koppehel an eine Form, die ursprünglich einem Gruppe C Renner als Außenhaut dienen sollte. Für die Karosserie musste eigentlich nur noch ein Rahmen her. Den baute Achim Koppehel natürlich selbst.

„Ich habe den Grundrahmen bei einem Schlosser auf einer Mess- und Richtplatte geschweißt. Da kam dann jemand dazu und fragte, ob das ein Garagentor wird. Da musste ich schon lachen. Eigentlich will ich mit dem Ding in Hockenheim Rennen fahren. Der hat es gar nicht verstanden, dass man auf die Idee kommt selbst ein Auto zu bauen“, so Achim Koppehel.

Mehr zu diesem Thema lesen Sie auf den folgenden Seiten in unserem Interview mit Achim Koppehel.



Da kam jemand dazu und fragte, „  
“ ob das da ein Garagentor wird





### Wie kamst du überhaupt zum Motorsport?

Zum Motorsport kam ich über meinen Vater, der früher Sandbahn und Stockcar gefahren ist. Da war ich schon als kleines Kind immer mit dabei und wurde schon früh für den Motorsport infiziert. Zuerst ist mein Bruder in die Fußstapfen des Vaters getreten. Da war ich immer als Schrauber dabei. Mit 18 durfte ich auch mitfahren.

### Beim DASV hat es mit den Eigenkonstruktionen begonnen.

Ursprünglich hatten wir einen Zweier BMW. Da haben wir uns überlegt, dass wir für die Sandbahnen eher ein Auto brauchen, bei dem der Motor hinten sitzt. Wir hatten immer wieder Probleme mit der Traktion. Also haben wir das erste Mitelmotorauto gebaut.

### Praktisch war die Idee selbst zu konstruieren auf Grund eines mangelnden fahrbaren Untersatzes geboren?

Genau. Weil es dann aber immer weniger Rennstrecken gab und die Rennen auf Sand immer weniger wurden, sind wir eben auf Asphalt gewechselt. Wir haben das Auto ständig umgebaut. Jedes Jahr etwas verbessert. So haben wir immer weitergemacht.

### Dein aktuelles Auto ist nicht das erste. Es gibt ja mehrere davon?

Das ist jetzt schon das vierte selbst gebaute Auto von uns.

### Deine Autos erinnern an Gruppe C Autos. Ist es das, an dem du dich orientierst?

Optisch auf jeden Fall. Erstens gefallen mir solche Autos von früher sehr gut. Da spickt man eben immer etwas ab.

### Sind die Erfahrungen der Vorgänger Autos eingeflossen?

Ja klar, die sind natürlich schon eingeflossen. Die Sandbahn Autos waren natürlich sehr stark auf Stabilität ausgerichtet. Da war dann die Frage, wie man das eine oder andere leichter oder dünner machen kann. Ich habe nur die Form von der Karosserie gekauft. Nach dieser Form



habe ich meinen Rahmen gebaut. Im Prinzip so, dass der Rahmen unter die Karosserie passt.

### Was hat es mit der Form auf sich? Woher bekommt man so etwas?

Die Form hatte 1986, in der Zeit als die Gruppe C Autos aktuell waren, ein Privatteam bauen lassen. Der Karosseriebauer hat die Arbeit gut gemacht, aber derjenige, der den Rahmen, quasi das Auto, bauen sollte, hat das nicht hinbekommen. Über Kontakte bin ich an die Adresse gekommen. In der Sandbahnzeit war Kunststoff aber kein Thema. Später habe ich mich daran erinnert, dass es da diese Form gibt. Der hatte sie zum Glück noch, es war auch preislich akzeptabel und so habe ich sie gekauft. Dann habe ich eben den Rahmen dazu gebaut.

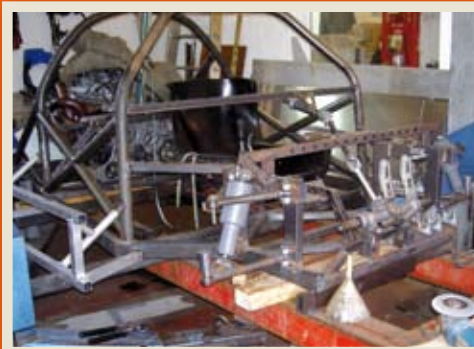
### Wie kann man sich das vorstellen? Sitzt du daheim und hast dann plötzlich Ideen?

Eigentlich gar nicht. Ich wollte die Karosserie auf mein altes Auto bauen. Da hat aber einiges nicht gepasst. Es kam vieles zusammen. Ich habe folglich das alte Auto komplett auseinander gebaut und verschrottet. Dann musste ich natürlich ein neues Auto bauen. Ich habe mit einem Bekannten die Karosserie laminiert und die drei Teile aneinander gesetzt. Von der Karosserie habe ich Maße genommen, wegen der Breite und des Radstandes. Schließlich

habe ich angefangen mit meinen Maßen auf einem Blatt Papier den Rahmen zu zeichnen. Ich bin aber nicht der begnadete Zeichner, deshalb ist der Rahmen eher durch Learning by doing entstanden. Ich hielt den Rahmen hin, habe gemessen und entschieden, wie ich ihn zusammensetze. Eigentlich ist das Auto komplett in meinem Kopf entstanden, nicht auf dem Reißbrett oder im Computer. Ich habe mir zwar Zeichnungen und Notizen gemacht, hatte aber quasi alle Maße im Kopf. Nach ein paar Jahren treten natürlich Probleme auf, weil es nicht sauber dokumentiert wurde. Dann überlegt man schon, wie das eigentlich war. Oder man muss wieder alles nachmessen. Es gibt ja kein Nachschlagwerk dazu, da es ein Einzelstück ist.

### Woran orientierst du dich?

Im Prinzip schaut man sich überall etwas ab. Das eine siehst du bei einem Tourenwagen, das andere hast du wiederum bei einem Formel 3 gesehen. Ich orientiere mich da überall, sogar bei einem Flugzeug. Ich probiere einfach verschiedene Dinge aus. Der aktuelle Heckspoiler ist jetzt von einem Porsche 962. Ich dachte mir einfach, wenn der bei einem 962 gut funktionierte, dann muss der wohl auch bei dir gut gehen. So probiere ich das dann eben durch. Vermutlich wird er zu groß sein, dann besorge ich mir einen, der weniger Abtrieb macht. So taste ich mich eben an eine



optimale Lösung heran. Da muss ich eben viel probieren.

**Hast du erst auf der Rennstrecke gemerkt, dass manches eben nicht optimal ist?**

Na klar. Am Anfang war der Spoiler viel zu groß, wodurch mir in Hockenheim das Auto an die fünf Zentimeter vorne hoch gegangen ist. Wenn ich da schneller gefahren wäre, wäre der hoch gegangen wie der CLK in Le Mans. Bei einer anderen Testfahrt war das Gelenk an der Achse einfach zu schwach. Da hatte ich im Vorfeld einen Denkfehler. Die Folge war ein Bruch, das Rad hing weg und ich hatte einige Pirouetten gedreht. Ich habe dann aber herausgefunden, woran es lag und wieder verbessert. Seitdem funktioniert das.

**Hast du da berufliche Erfahrungen so etwas zu machen?**

Ich bin Kälteanlagenbauer, daher hat es vom Beruf her nicht unbedingt etwas damit zu tun. Klar man lernt Grundfertigkeiten wie Schweißen und Löten. Aber speziell mit meinem Beruf hat es weniger zu tun. Ich glaube einfach, dass ich das früher von meinem Vater gelernt habe. Sein Einfluss macht sich da schon eher bemerkbar.

**Für dich kam nicht in Frage eher was Fertiges zu kaufen?**

Eigentlich nicht. Ich bin da eher der Bastler. Zudem ist es ja auch eine finanzielle Frage etwas Fertiges zu kaufen. 50 000 oder 60 000 € ist ja heute schon gar nicht mehr viel für ein fertiges Rennauto. Solche Zahlen schaffe ich nicht zu finanzieren. Da baue ich es dann eben selber.

**Zunächst bist du das Auto mit einem BMW Motor gefahren. Du hast den Motor dann gewechselt?**

Der M3 Motor war sehr am Leistungslimit und man bekommt für diese Motoren nur noch sehr wenige Teile. Dadurch ist es auch sehr teuer geworden. Ich bin auch mit der Leistung am Ende gewesen. Für das große und breite Auto war der Motor dann schon grenzwertig. Es ging zwar nicht langsam, aber doch nicht das, was ich wollte.

**Du hast dich für einen ehemaligen Indycar Motor entschieden? Aber so einfach ist das**



**wohl nicht gewesen ihn für die deutschen Rennstrecken umzubauen?**

Ja schon. In Deutschland darf man nicht mit Methanol fahren. Erst nach dem Kauf machte ich mir Gedanken, wie ich alles umbauen kann. Ich dachte zuerst, dass man das mit Bioethanol fahren darf. Das wurde aber ausdrücklich verboten. Da musste ich mir doch ernsthaft Gedanken machen, wie ich das hinbekomme, dass der Motor mit Benzin fahren kann.

**Machst du so ein Projekt ganz alleine?**

Mein Bruder hilft da schon etwas mit. Auch ein Freund von mir unterstützt mich. Aber im Prinzip sind sie Helfer, aber keine Personen, die die Arbeit selbständig machen können, so dass wir die Konstruktion aufteilen könnten. Sie gehen mir zur Hand, dass es einfach leichter geht.

**Hast du eine Ahnung wie viel Zeit du da schon hineingesteckt hast?**

Eigentlich nicht, da habe ich keine Ahnung. Zum Bauen habe ich so an die drei Jahre gebraucht. Zwischendurch ist auch einmal die Lust vergangen und da habe ich dann eine Zeitlang nichts daran gemacht. Manchmal macht man sehr viel, aber man sieht überhaupt nicht, dass man voran kommt. Man denkt, es wird nie fertig. Da muss man sich immer wieder neu motivieren weiter zu machen. Wenn dann die Räder dran kommen und man sieht wie es

wächst, will man schon weiter machen. Wenn es dann läuft und fährt, das macht dann schon stolz, auch wenn man vorher das Gefühl hatte, dass es dich runter zieht.

**Wann ist es dann so weit?**

Dieses Jahr wird es nicht mehr fertig werden. Ich hoffe, dass ich Anfang nächsten Jahres so weit bin. Ich möchte dann auch einmal mit dem Auto in der STT antreten.

