

Q&A

Anlass: Pressefrühstück am 18.01.2013

Gesprächspartner: Olaf Manthey, Nicolas Raeder, Martin Raeder

Themen: Fusion Manthey-Raeder und Motorsportprogramm 2013

Herr Manthey, wie kam der Erstkontakt zwischen Ihnen und den Raeder-Brüdern zustande?

Wir kannten uns natürlich bereits vom Rande der Rennstrecke am Nürburgring. Dass Martin und Nicolas einen guten Job verrichten, blieb mir in den letzten Jahren nicht verborgen. Doch der eigentliche Auslöser war der Sieg von Raeder Motorsport beim 6h-Rennen 2011. Ich war der erste Gratulant am Raeder-Boxenstand, was die Mutter von Martin und Nicki zu einem herzlichen und sehr spontanen Dankeschreiben an mich veranlasst hat, obwohl Herr als auch Frau Raeder gar keine Verbindung zum motorsportlichen Umfeld pflegen. Daraus entstand dann über viele Monate und viele Gespräche hinweg der Gedanke einer intensiveren Zusammenarbeit.

Herr Raeder, wird die Anzahl der Mitarbeiter der Gesellschaft deutlich steigen?

Die neuen Herausforderungen auf internationalem Parkett verlangen natürlich nach einem Ausbau der Personaldecke. Der Rückzug aus Büren bringt es mit sich, dass nicht alle bisherigen Raeder-Mitarbeiter in die Eifel kommen. Daher nehmen wir aktuell diverse Neueinstellungen vor. Nach aktuellem Stand wird die Manthey-Racing GmbH mit 42 Festangestellten in die neue Motorsportsaison starten.

Herr Raeder, das heißt, die Manthey-Racing GmbH ist nunmehr an zwei Standorten am Nürburgring vertreten?

Rein formal gesehen, ja. Doch um es gleich klar zu sagen: Eine Vermischung der Aktivitäten mit Porsche-Bezug wird es definitiv nicht geben! Am bekannten Standort der Manthey-Racing GmbH in der Rudolf-Diesel-Straße bleibt es beim eindeutigen Focus auf Porsche-Fahrzeuge. Die Heimat der Marke *Raeder Motorsport* mit ihren clubsportlichen Angeboten für Fahrzeuge des Volkswagenkonzerns wird die Gottlieb-Daimler-Straße werden, sobald der in der Entstehung befindliche Neubau bis zum diesjährigen 24h-Rennen auf dem Nürburgring startbereit ist.

Herr Manthey, wie sieht die neue Geschäftsführungs- und Gesellschafterstruktur aus?

Diese wird durch Martin und Nicolas Raeder verstärkt, wobei es das Ziel der nächsten Jahre ist, denn die Beteiligung von Olaf Manthey Schritt für Schritt zu reduzieren, so dass ein gesunder und strukturierter Übergang erfolgt.

Herr Raeder, was sind die Gründe der Fusion?

Neben einer Verbesserung der sportlichen als auch wirtschaftlichen Wettbewerbsfähigkeit ging es Olaf Manthey vor allem um eine solide Nachfolgeregelung, die einerseits sein Lebenswerk sichert und andererseits die geschaffenen Arbeitsplätze erhält.

Herr Manthey, wie ist die neue Gesellschaft aufgebaut?

Zunächst ist festzuhalten, dass die Gesellschaft auch weiterhin unter Manthey-Racing GmbH firmieren wird. Diese GmbH ist das Dach, unter der bisherige Geschäftsbereiche, wie MANTHEY MOTORS und Raeder Motorsport weitergeführt werden. Darüber hinaus werden die vormals formal rechtlich eigenständigen Gesellschaften, wie die Manthey-TZN GmbH und die Raeder Automotive GmbH als Geschäftsbereiche weiter existieren.

Herr Raeder, welche Vorteile bringt die Fusion aus ihrer Sicht mit sich?

Zunächst werden wir nicht nur einfach größer, sondern stärker! Wir bauen gemeinsam unsere rennsportliche Kompetenz und Infrastruktur aus. Desweiteren schaffen wir so die Voraussetzungen als Entwicklungspartner im Kfz-Bereich gut aufgestellt zu sein, denn was viele nicht wissen: Raeder Automotive kann auf eine jahrelange Erfahrung im Bereich Prototypenbau und Kleinserien zurückblicken. Spannt man dies mit der in Meuspath befindlichen Zerspannungstechnik zusammen, entstehen neue Möglichkeiten und Perspektiven.

Herr Manthey, wie verteilen sich die Mitarbeiter auf die unterschiedlichen Standorte?

Da in Weissach die Entwicklungsingenieure des RSRs sitzen, können wir somit schnell technische Änderungen umsetzen. Momentan sind zwischen vier und acht Manthey-Racing-Mitarbeiter in Weissach und assistieren bei den Fahrzeugaufbauten. An den Rennwochenenden wird das Verhältnis zwischen den Mannen aus Meuspath und Weissach fast ausgeglichen sein.

Herr Raeder, wie lässt sich die Firmengeschichte der Raeder Automotive GmbH bis zur Fusion zusammenfassen?

Martin und ich haben die Raeder Motorsport GmbH im Jahr 2000 in Mönchengladbach, wo wir aufgewachsen sind und nach wie vor leben, gegründet. Wir waren dann auf unterschiedlichen Wegen im Motorsport unterwegs, bis wir wieder zusammengefunden haben. Bis 2007 entstand ein Team von 7 Festangestellten. Dann erfolgte der Umzug nach Büren in die Nähe von Paderborn, wo wir eine enge Kooperation mit der Firma Heggemann, einem etablierten Entwicklungspartner der Automobilindustrie pflegten. Vor zwei Jahren taten wir uns mit unserem Technologiepartner KW Automotive zusammen mit dem Ziel, im Gewerbepark am Nürburgring ein Testcenter zu errichten. Im Laufe des Jahres 2012 gestaltete sich parallel dazu der Kontakt zu Olaf Manthey und gemeinsamen Plänen für die Zukunft immer intensiver und konkreter.

Herr Raeder, wird Raeder Motorsport in der VLN 2013 vertreten sein?

Ja. Auch wenn sich ab 2013 unser Hauptaugenmerk in Richtung Porsche verschiebt, so geben wir das Rennengagement mit Audi nicht völlig auf. Zwar werden wir uns kurzfristig von unserem erfolgreichen R8 LMS trennen, doch wird der den VLN-Fans bekannte Audi TTRS mit Deegener, Wohlfahrt, Breuer, Kubasik auch in der neuen Saison auf der Langstrecke zu sehen sein. Darüber hinaus bleiben wir unserer Konzentration auf den Kundensport treu, d.h. wir unterstützen zwei weitere TTRS-Einsätze anderer Teams technisch.

Herr Raeder, welches Saisonziel wird in der VLN anvisiert?

Von der SP4T (Specials bis zu 2,5 Liter Hubraum mit Turboaufladung) werden wir mit dem TTRS in die SP3T (Specials bis zu 2,0 Liter Hubraum mit Turboaufladung) wechseln, aus der auch die aktuellen Meister stammen! Wir rechnen damit, dass sich diese Klasse auch 2013 wieder stark präsentiert.

Herr Manthey, ist es nicht eine besondere Auszeichnung, zum dritten Mal hinter einander die neue Generation des Porsche 911 im Motorsport einzuführen?

Absolut, das ist eine große Ehre für uns, über eine so lange Zeit das Vertrauen von Porsche zu erhalten! Den Anfang machte 1999 der 996 R, mit dem wir in Le Mans die GT-Kategorie gewannen. 2006 waren wir verantwortlich für den Ersteinsatz des 997 GT3 RSR beim 24h-Rennen in Spa. Nun folgt mit dem 991 GT3 RSR der dritte neue Porsche-GT-Rennwagen, dem Manthey einen erfolgreichen Start ins internationale Renngeschehen sichern soll. Sowohl die Zusammenarbeit an sich, insbesondere aber das Vertrauen, welches Porsche in unsere Fähigkeiten als Team hat, machen mich ohne Frage stolz.

Herr Manthey, wie sieht die Führungsmannschaft seitens Manthey für das WEC-Programm aus?

Meine neuen Geschäftspartner sind natürlich Bestandteil des WEC-Programms. Während mein Part der des Teammanagers ist, wird Nicki Raeder als Fahrzeugingenieur wirken, während sich Martin Raeder um Equipment-technische Dinge kümmern soll, wie u.a. aktuell die Boxenausstattung.

Herr Manthey, steht fest, wer ins Volant des 991 GT3 RSR greifen wird in der WEC?

Wir können auf Marc Lieb, Richard Lietz, Romain Dumas, Jörg Bergmeister, Patrick Pilet und Timo Bernhard zählen und damit sechs der schnellsten GT-Piloten weltweit.

Herr Manthey, ist der 2013er WEC-Einsatz ein Hinweis auf ein LMP1-Engagement ein Jahr später?

Definitiv, nein. Damit haben wir nichts zu tun, denn es ist eine ganz andere Abteilung! Manthey-Racing konzentriert sich voll und ganz auf das GT-Projekt, und glauben Sie mir, damit haben wir alle Hände voll zu tun.

Herr Manthey, das 911er Konzept feiert 2013 sein 50jähriges Jubiläum. Ist da noch Luft nach oben?

Ich bin immer wieder beeindruckt, was die Ingenieure von Porsche-Motorsport aus dem Heckmotorkonzept kitzeln können. Deswegen sind wir sicherlich hervorragend für die WEC aufgestellt.

Herr Manthey, die Rückkehr nach Le Mans ist für Manthey-Racing eine ganz besondere

In den Nennungslisten muss man schon bis 1999 zurückgehen, um auf den Namen Manthey zu stoßen, doch unser erster Auftritt beim 24h-Klassiker in Frankreich war ein überaus erfolgreicher, denn wir gewannen mit dem Porsche 996 R gleich beim Debüt die GT-Klasse. Insofern hätte ich nichts dagegen, diesen Erfolg zu wiederholen. Doch das ist noch ein weiter Weg! Priorität hat jetzt das umfangreiche Test-Programm.

Herr Manthey, wird das internationale Motorsport-Engagement nicht zu Lasten der bis dato so erfolgreichen VLN-Einsätze gehen?

Da kann ich alle VLN- und Nürburgringfans beruhigen: WEC und Le Mans ersetzen mitnichten unsere Aktivitäten auf der heimischen Nordschleife! Ganz im Gegenteil: Wir bringen insgesamt fünf 911er an den Start in der VLN, u.a. den *Wochenspiegel*- und den *Pinta*-Porsche als auch zwei Cup-Fahrzeuge. Bei allen Läufen, bei denen es nicht zu einer Terminüberschneidung kommt, werde ich vor Ort sein.

Herr Manthey, die gelb-grüne Erfolgsgeschichte wird in der Eifel fortgeschrieben?

Das kann ich so bestätigen! Nach einjähriger Pause kehrt der bei den Fans so beliebte grün-gelbe Elfer zurück in die Langstreckenmeisterschaft. Als Fahrer ist für die gesamte

Saison Jochen Krumbach bestätigt. Er erhält dabei über die Saison hinweg wechselnde Unterstützung von Porsche Werksfahrern.

Herr Manthey, welche Chancen rechnen Sie sich aus?

Da es für die GT3-Fahrzeuge mittlerweile jährliche Updates gibt und wir noch nicht wissen wie es mit der *Balance of Performance* weiter gehen wird, wage ich zum jetzigen Zeitpunkt keine Prognose. Doch unverändert gilt: Das Fahrerpaket spielt auf der Nordschleife mit die entscheidende Rolle.

Herr Manthey, wie beurteilen Sie die Zukunft der GT3?

Das Ganze ufert kostenseitig aus. Und es fehlt an einem vernünftigen technischen Rahmen. Ich betrachte die Entwicklung der GT3 mit Sorge.

Herr Manthey, das Hickhack in Sachen Nürburgring hält an. Wie stehen Sie dazu?

Die Strecken müssen in Landeshand bleiben, dazu gibt es keine Alternative! Alles andere, was jenseits der Tribünen entstanden ist und zur Kostenexplosion geführt hat, braucht kein Mensch. Am besten alle Leitungen kappen, so dass zumindest keine Unterhaltskosten verursacht werden.

Herr Manthey, wie sieht Ihr persönlicher Fahrplan für in den kommenden Jahren aus?

Eigentlich hatte ich mir vorgenommen, kürzer zu treten. Doch angesichts der Fusion und den neuen motorsportlichen Herausforderungen werde ich dieses Vorhaben wohl auf 2014 verschieben müssen. Ab dann sollte mein Tagespensum Schritt für Schritt auf „normale“ acht Stunden reduziert werden. Am Ende liegt das Gros der Verantwortung für die Unternehmensführung auf den Schultern der Raeder-Brüder, denn schließlich ist der Kern unserer Fusion die Gestaltung einer soliden Nachfolgeregelung.

Herr Manthey, was bedeutet der Werkseinsatz für Sie im Arbeitsalltag?

Zunächst stellt die Zusammenarbeit mich persönlich vor neue Herausforderungen, denn das Arbeiten mit einem Konzern erfordert eine Anpassung der eigenen Gewohnheiten. An diese neuen Strukturen muss ich mich gewöhnen. Nicht leicht, muss ich ehrlicherweise zugeben, aber es wird von Tag zu Tag besser.

Herr Manthey, für das kommende Jahr soll es beim 24h-Rennen eine Mindeststandzeit beim Boxenstopp geben, halten sie dies für den richtigen Ansatz?

Der Ansatz, unterschiedliche Fahrzeuge anzugleichen ist auf dem Papier ein guter. Was gegen eine realistische Umsetzung sprach und spricht: Jeder Vorschlag, der sich ausschließlich auf technisch erfassbare Daten stützt, schließt den für den Erfolg eines Renneinsatzes wichtigen Faktor Mensch aus. Damit meine ich nicht nur die Piloten, sondern insbesondere die Qualität der Arbeit, die eine Boxenmannschaft abliefert. Von Strategie und Glück einmal ganz abgesehen. Wenn man denn schon die Boxenstops auf gleiches Niveau bringen will, dann ist die Mindeststandzeit dazu besser geeignet als die der Tank-Durchflussmengenbegrenzer.

Herr Manthey, zum ersten Mal seit einigen Jahren trat Manthey-Racing 2012 in einem internationalen Championat an, wie lautet ihre GT Open-Bilanz?

Sie ist positiv, denn wir haben ein rennsportliches Umfeld frei von politischen Einflüssen gefunden! Was den Ausgang der Meisterschaft angeht, so war es natürlich hart in der letzten gefahrenen Runde der Saison den Titel hauchdünn zu verlieren. Doch andererseits zeigte dies auch, wie konkurrenzfähig und spannend die GT Open als Serie ist.

Herr Manthey, nur durch den fraglichen Platztausch zweier Ferrari verloren sie den Meistertitel auf den letzten Metern, kann man sich dann trotzdem über den Vizemeister freuen?

Ja, kann man. Mit etwas Abstand natürlich, denn kurz nach der Zieldurchfahrt war die Enttäuschung groß, denn uns trennten nur Sekunden vom Titel. Ob sich Ferrari allerdings einen Gefallen mit der Aktion getan hat, wage ich aus sportlicher Sicht zu bezweifeln. Vielleicht hätten wir es aber in gleicher Situation genauso gemacht.

Herr Manthey, mit Nick Tandy und Marco Holzer hatten sie als Piloten zwei junge, aber verdammt schnelle Piloten im Team. Bilden die beiden eine neue Traumpaarung im internationalen GT-Sport?

Fest steht, dass wir ohne diese zwei Vollblutracer erst gar nicht hätten um den Titel mitkämpfen können! Was Marco und Nick selbst bei extremsten Wetterbedingungen hinter dem Lenkrad veranstaltet haben, ist einfach großartig gewesen! Daher freut es mich auch sehr, dass die beiden ab 2013 auch Kollegen im Werksfahrerker der von Porsche sind, da Nick nicht nur den Porsche Cup für seine tollen Leistungen in 2012 erhielt, sondern den Ritterschlag zum Werkspiloten erhielt.