

# Race Hearing - Hören in der „Grünen Hölle“

Ob Nürburgring, Spa-Francorchamps oder Zandvoort... - auf den großen Autorenstrecken Europas ist Thomas Freyaldenhoven seit Jahren zu Hause. Ursprünglich arbeitete der Hörakustiker-Meister in einem Hörgeräte-Fachgeschäft. Doch seine Leidenschaft für den Motorsport und eine originelle Geschäftsidee ließen ihn neue Wege gehen. Unser Autor Martin Schaarschmidt traf Thomas Freyaldenhoven an seinem außergewöhnlichen Arbeitsplatz – am Nürburgring, in der legendären „Grünen Hölle“, während des ADAC Zurich 24-Stunden-Rennens.



Leidenschaft für den Motorsport und eine originelle Geschäftsidee  
- Hörakustiker-Meister Thomas Freyaldenhoven

„Herzlich Willkommen am Nürburgring. Das Team des ADAC Nordrhein freut sich, Sie bei der 42. Auflage des ADAC Zurich 24h Rennens als Medienvertreter zu begrüßen.

Das Rennwochenende verspricht Hochspannung: 175 Teams gehen an den Start, von denen drei Dutzend in der Top-Klasse der GT3-Boliden antreten. Die Zeichen für ein spannendes Rennwochenende könnten nicht besser sein...“

Ich gestehe, ich habe keine Ahnung von Motorsport. Und als ich Mitte vergangenen Jahres einer Einladung zum Nürburgring folge, verstehe ich von dem, was ich vorab im Presstext lese, nicht allzu viel: Ich weiß nicht, worin sich GT3-Boliden von der SP Pro oder der SP X Klasse unterscheiden. Und ich habe nicht die leiseste Ahnung, ob die Teams Abt und Phoenix auf Audi fahren oder vielleicht auf Mercedes-Benz.



Zum Glück habe ich Arne Israel an meiner Seite. Der Audiologie-Experte ist Stammgast beim 24-Stunden-Rennen. Und auf der Fahrt von Köln in Richtung Nürburgring erklärt er mir, warum dieses Rennen überhaupt nichts zu tun hat mit dem, was ich in Vorbereitung meiner Reise über DTM oder Formel 1 gelesen habe.

## 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring – „Das ist Motorsport pur.“

„Das ist Motorsport pur“, so mein Begleiter. „Nur bei diesem Rennen wird nämlich die Grand Prix Strecke inklusive Nordschleife gefahren. 25 Kilometer. Die längste permanente Rennstrecke weltweit. Mehr als 80 Kurven. Wenn Du hier mit dem Auto liegen bleibst, kannst Du nicht mal schnell an die Box. Dazu kommen noch der unterschiedliche Straßenbelag, der Höhenunterschied von 600 Metern und das Eifel-Wetter. Der Ring hat es absolut in sich.“

Die 650 Rennfahrer beim 24-Stunden-Rennen starten in verschiedenen Klassen; es sind Profis und Amateure. – „Manchmal ist sogar ein Opel Manta dabei“, erzählt mir

Ist Stammgast beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring - Audiologie-Experte Arne Israel

Arne. „Wer eine Lizenz hat, sich anmeldet, zahlt und gewisse Regeln einhält, darf mitfahren. Das Auto ist rund um die Uhr auf der Strecke. Die Fahrer – meist vier in einem Team - wechseln sich ab.“



Ein Wohnmobil inmitten des Fahrerlagers  
– die Werkstatt von Race Hearing

Wir erreichen den Ring - an den drei Renntagen das Mekka der Autosportfans. In den umliegenden Supermärkten herrscht Hochbetrieb. Die Wiesen und Brachflächen rund um das Motorsport-Areal verwandeln sich in ausgedehnte Park- und Campingplätze. Vor den Zelten wird gegrillt und gechillt. Schon am ersten Trainingstag ziehen Heerschaaren von Besuchern in Richtung Rennstrecke; insgesamt kommen mehr als 200.000.

### Unterwegs im Fahrerlager – eine mobile Stadt, die binnen Stunden entsteht

Wir werden erwartet. Tommi, Hörakustiker-Meister Thomas Freyaldenhoven, verschafft uns Zutritt zum Fahrerlager. Kurze Begrüßung. Dann muss er zurück in die Werkstatt: „Keine Zeit. Heute ist hier die Hölle los...“

Tommi's Werkstatt ist das Wohnmobil, das inmitten des Fahrerlagers parkt, und in dem auch wir unsere Schlafsäcke ausrollen werden. RH Race Hearing steht auf der Außenwand des Fahrzeugs - und auf den Werbefahnen, die im rauen Eifelwind flattern.

Motorenlärm in der Luft. Immer neu schwillt er an, bis wieder einige Fahrzeuge den Streckenabschnitt vor uns passieren, um bald darauf hinter der nächsten Kurve zu verschwinden. Vor- und Trainingsläufe. Im Fahrerlager herrscht geschäftiges Treiben.



„Wer eine Lizenz hat, darf mitfahren“  
– Trainingsläufe zum 24-Stunden-Rennen

Das Lager ist wie eine kleine Stadt, die binnen weniger Stunden entstanden ist. Straßen führen durch die Reihen von Caravans und Zelten. Pavillons, in denen sich die Fahrer erholen, VIP-Lounges für Presse und Sponsoren, die Werkstätten der Reifenhersteller. - Auf Zentimeter geparkte Trucks mit den Aufschriften von Pirelli, Michelin oder Goodyear, bis unter die Dächer beladen mit den schwarzen Gummireifen, die in mobilen Werkstätten das gewünschte Profil erhalten - je nach Wetterlage und Team-Strategie.

Motorsport, so erfahre ich, ist nicht zuletzt eine Materialschlacht. In Garagen aus Zeltbahn arbeiten Mechaniker Tag und Nacht, um die Technik zu optimieren oder gar einen Crash-Wagen wieder flott zu bekommen. Wannen mit heißem Motoröl werden behutsam von A nach B getragen. Und die Piloten bereiten sich auf das Rennen vor – z. B. mit einem Besuch bei Race Hearing. Denn nur hier gibt es „die Ohrdinger“



„Wenn die Kommunikation beim Rennen nicht funktioniert, ist es aus.“ - BMW-Werksfahrer Jörg Müller (li.) mit Thomas Freyaldenhoven (re.)

## Thomas Freyaldenhoven: „Der Motorsport liegt mir im Blut.“

An den zwei Tagen vor dem Start ist für Thomas Freyaldenhoven immer am meisten zu tun. Für viele Fahrer ist der Besuch in seinem Wohnmobil ein Muss. Beim Rennen tragen sie ein Kommunikationssystem, sind permanent in Kontakt mit Box, Teammanager und Rennleitung. Die kleinen Lautsprecher sitzen in Ohrstücken, die ihnen Tommi vor Ort fertigt. Er nimmt Ohrabdrücke, fräst die Schalen und repariert. Die Anpassung der Technik übernimmt eine Firma, die auf die Funksysteme spezialisiert ist. Ihr Caravan steht nebenan.

Endlich doch ein paar Minuten, in denen der Hörfachmann Zeit für meine Fragen hat: Wie wird man als Hörakustiker zu einem etablierten Spezialanbieter für Autorennen?

„Es begann damit“, erzählt er, „dass ich nach der Ausbildung in einem Kölner Fachgeschäft arbeitete, in das oft Rennfahrer kamen, die Ohrpass-Stücke brauchten. Ich fand das spannend. Motorsport hatte mich schon immer begeistert. Wahrscheinlich liegt mir das im Blut. Mein Vater war in seiner Jugend Werksfahrer bei einem Motorradhersteller, und als Kind bin ich mit meinen Eltern zu den Rennen.“

Aus der Faszination entstand eine Idee, die den Hörakustiker nicht mehr los ließ: Warum sollte es nicht möglich sein, den Rennfahrer ihre Ohrstücke gleich an der Strecke zu fertigen? Der passionierte Motorsportfan versuchte es einfach.

„Als ich vor acht Jahren mit der Vor-Ort-Betreuung begann, war es ein Hobby, später ein Nebenjob, den ich neben meiner Arbeit als Filialleiter machte. Schließlich

bin ich vor drei Jahren ganz aus der Hörakustik ausgestiegen. Ich bin selbständig, mache nur noch die Rennen und als zweites Standbein Industriegehörschutz. Einen Laden habe ich nicht. Ich bin immer mobil, auch wenn ich zu den Industrieunternehmen fahre. Die betreue ich u. a. in einem Verbund mit Arbeitssicherheitsfirmen.“

## Ob Langstreckenmeisterschaft oder Procar-Serie – Race Hearing ist immer dabei

Mit seiner Spezialisierung auf Rennveranstaltungen ist der Hörfachmann heute der vermutlich einzige Anbieter in ganz Deutschland. VLN Langstreckenmeisterschaft Nürburgring, ADAC GT Masters, 24-Stunden-Rennen von Spa-Francorchamps, ADAC-Procar-Serie... - bei etwa 30 Rennveranstaltungen ist Thomas Freyaldenhoven pro Saison vor Ort. Seine Hauptklientel sind die Werksfahrer, Motorsportler der Teams von Porsche, Audi, Ferrari; viele klangvolle Namen. Die Fahrer vertrauen ihm. Um dieses Vertrauen zu bekommen, brauchte der Hörfachmann einen langen Atem.

„Als ich die ersten vier oder fünf Mal bei einer Rennveranstaltung war, hatte ich kaum was zu tun. So richtig gelaufen ist das erst nach einem Jahr. Die Leute brauchen das Gefühl, dass sie auf Dich zählen können. Also musst Du immer da sein – von Anfang März bis Mitte Oktober, die ganze Saison.“

Bei den großen Rennen in Deutschland und Österreich, in Belgien und den Niederlanden ist Race Hearing immer mit dabei. - „Meine Lieblingsstrecke ist der Nürburgring. Aber mein Lieblingsrennen ist Spa. Die Atmosphäre ist toll. In Spa kann man vom Fahrerlager aus die gesamte Strecke überschauen. Und nirgendwo sonst werden die Fahrer so gefordert.“

## „Bei Otoplastiken für einen Rennhelm gibt es ganz andere Anforderungen.“

Wie ist es eigentlich mit dem handwerklichen Know-how? Gibt es Unterschiede zur Fertigung von IdOs oder Pass-Stücke? - „Durchaus. Wenn man ein Ohrpassstück für ein Hörgerät fräst, dann muss das gut aussehen und



Die beste Werbung ist die Motorsportprominenz – Thomas (re.) mit einem seiner Kunden, Werksfahrer Nico Bastian vom Rowe Racing Team

komfortabel im Ohr sitzen. Bei einer Otoplastik, die unter einem Rennhelm getragen wird, sind die Anforderungen ganz andere. Der Helm sitzt extrem eng. Der Druck auf die Ohren ist deutlich größer als etwa bei einem normalen Motorradhelm. Die Art, wie man fräsen muss, ist deshalb eine völlig andere. Um herauszubekommen, wie das funktioniert, musste ich einiges Lehrgeld zahlen. Ich habe mir angehört, was die Fahrer wollen, habe die Fertigung Schritt für Schritt optimiert.“

Neben der Qualität ist Schnelligkeit entscheidend: „Natürlich könnte ich die Sachen auch im Labor machen. Aber das wäre viel zu umständlich. Hier kommen die Kunden morgens. Nach anderthalb Stunden haben sie ihre Systeme. Sie fahren damit ihre Trainingsrunden und merken, ob alles gut sitzt. Bei Problemen können sie sofort wiederkommen, und ich behebe das.“

### **Werksfahrer Jörg Müller: „Wenn das nicht funktioniert, ist es aus.“**

Wieder muss sich Tommi seinen Kunden widmen. Doch am Nachmittag während des Qualifyings, ist etwas Luft. Er begleitet uns; ein paar Freunde besuchen.

„Nee, der hat keine Schuppen, der fräst nur immer diese Ohrdinger“, flachsen zwei Mechaniker über die weißen Späne auf Tommis Schultern. Die beiden haben uns auf ein Bier in ihr Teamzelt eingeladen. Man kennt sich. Beim Gang durch das Fahrerlager gewinnt man schnell den Eindruck, dass jeder hier Thomas kennt.

„Der Rennsport ist schon wie ein Zirkus“, erklärt er mir.



Schnell gewinnt man den Eindruck, dass jeder hier Thomas Freyaldenhoven kennt – Thomas (li.) mit Motorsportlegende Hans Heyer (re.) in der Boxengasse

„Egal, zu welcher Serie Du fährst, Du triffst die gleichen Leute. Es ist wichtig, immer dabei zu sein und Kontakte zu pflegen.“ - Die hat er sich über Jahre geschaffen. Er arbeitet eng mit einer Reihe von Motorsport-Ausrüstern zusammen, Firmen wie Gellings on Top, Sandtler, Racecom und Stand 21.

Und die Werbung? – Für Race Hearing gibt es einen Flyer und natürlich die Homepage, auf der alle Veranstaltungen verzeichnet sind, bei denen der Anbieter vor Ort ist. Die beste Werbung jedoch ist die Motorsportprominenz, die bei Thomas Freyaldenhoven ein- und ausgeht. Bei den Fahrern spricht sich sein Angebot rum.

„Das Gute ist, dass wir auf der Rennstrecke unsere Kopfhörer gemacht bekommen“, erklärt mir etwa BMW-Werksfahrer Jörg Müller. „Wenn Du sonst zu so einem Gehörtechniker gehst, um Abrücke machen zu lassen, dauert es Tage, manchmal Monate, bis Du Deine Ohrstöpsel bekommst. Bei Thomas bekommst Du in kürzester Zeit professionelle Systeme. Und die sind im Auto das A und O.“

„Im Auto hast Du ständig Kommunikation“, erläutert mir der Rennfahrer, der u. a. bereits zweimal das 24-Stunden-Rennen hier am Nürburgring gewann. „Über Funk geben wir den Spritverbrauch und den Reifendruck durch. Wir bekommen Bescheid, wann es in die Box geht. Es geht um taktische Fragen. Hier auf der Nordschleife z. B. gibt es oft einen Wechsel von feuchten und trockenen Abschnitten. Du musst Bescheid geben, welche Reifen der nächste Fahrer aufgesteckt bekommen soll... - Ohne diese Abstimmung kann man heute kein Rennen mehr gewinnen. Wenn das nicht funktioniert, ist es aus.“

### **Jenseits der blauen Linie ist der Asphalt tabu – in der Boxengasse**

Dann ein Abstecher in die Boxengasse. Wir durchqueren eine der weiß getünchten Garagen, in denen die Techniker hoch konzentriert an den glänzenden Rennwagen hantieren, um sie bald darauf hinaus in die Gasse zu schieben. Dort stehen schon zahlreiche Wagen. Motoren laufen warm. Ich folge Thomas Freyaldenhoven.

Wir schlendern durch geschäftiges Treiben. Nur die blaue Linie hin zur Strecke dürfen wir nicht übertreten. Der Asphalt dahinter ist tabu.

Auch hier trifft man sich. Im Cockpit des Mercedes des Rowe Racing Teams sitzt Werksfahrer Nico Bastian, und ich darf ihn und Tommi fotografieren. Dann treffen wir Hans Heyer, und ich bin vermutlich der einzige weit und breit, der den legendären Automobilrennfahrer und heutigen Unternehmer nicht kennt. - Deutschlands erfolgreichster Go-Kart Pilot aller Zeiten, zweifacher Vizeweltmeister, vierfacher Europameister, 1.000 Rennen in 30 Jahren Motorsport... - Tommi ist ziemlich amüsiert über meine absolute Ahnungslosigkeit, die mir die lebende Motorsportlegende zum Glück nicht verübelt.

Es geht los. Ein Wagen nach dem anderen fährt aus der Box heraus an uns vorbei auf die Rennstrecke. Motoren drehen auf. Vor den Monitoren versammeln sich die Teams. Anspannung. Zwischenzeiten werden eingeblendet, entspannen die Minen etwas oder auch nicht.

Minuten später durchqueren die ersten Wagen den Start-und-Ziel-Bereich. Wahnwitzige Geschwindigkeit. Ein ohrenbetäubender Sound, der binnen weniger Sekunden anschwillt und bereits wieder verschwunden ist. - Wie akzeptiert ist eigentlich der Gehörschutz, den Thomas Freyaldenhoven am Stand vor seinem Mobil ebenfalls anbietet?

### **Motorsport und Lärm: „Die Leute wollen auch dieses Sounderlebnis.“**

„Die Mechaniker und die anderen Leute aus den Teams greifen immer mehr zu Gehörschutz“, so der Hörfachmann. „Aber die Zuschauer wollen nicht nur Motorsport sehen, die wollen auch dieses Sounderlebnis. Die haben noch nie darüber nachgedacht, was das mit ihren Ohren macht. Und dann stehe ich hier mit meinem Gehörschutz. Die denken, ich will ihnen den Spaß verderben.“

Eine Haltung, die sich bei manchem schnell ändert. – „Bei extrem lauten Rennen wie dem Oldtimer-Grandprix z. B. ist die Nachfrage riesig. Bei den normalen Rennen gilt in Deutschland mittlerweile die Lärmschutzverordnung, nur nicht bei den Oldtimern. Da starten z. B. uralte Formel 1 Wagen mit komplett offenem Auspuff. Wir haben das mal mit einer App gemessen – bis 135 dB, dann war die obere Grenze des messbaren Bereichs erreicht. Wir selbst hatten trotz Gehörschutz das Gefühl, uns fliegen die Ohren weg. Wenn man dann Familienväter mit Kindern sieht, direkt an der Strecke und

ganz ohne Schutz, ist das schon schlimm. Es gibt leider immer noch Leute, die sich kaputt lachen, weil wir hier Lärmschutz anbieten.“

### **Rennfahrer Mike Jäger: „Die Dinger, die Thomas macht, merkst Du eigentlich nicht.“**

Und diejenigen, die Dein Angebot schätzen? Wie sind denn Rennfahrer so als Kunden? - „Die meisten sind sehr locker“, erklärt mir Tommi. „Motorsport ist ihre Leidenschaft. Sie leben ihren Traum und sind deshalb auch sehr entspannt. Sie wünschen sich, dass ihre Passstücke gut sitzen, dass sie alles verstehen. Bei der Hörgeräte-Versorgung muss man weit mehr Bedürfnisse abdecken. Da geht es um Berührungängste, um subjektives Klangempfinden... All das hab ich hier nicht. Und es fragt auch keiner nach Low Budget.“

Noch einen Kunden muss mir Thomas unbedingt vorstellen: Rennfahrer Mike Jäger. Der ist nämlich kein Werksfahrer, sondern arbeitet hauptberuflich als Logistik-Chef in einer Brauerei. Autorennen fahren ist sein Hobby. Und das kostet eine Menge Geld. – „Nicht mich“, erklärt mir der Motorsportler, „aber meine Sponsoren. Ich muss dafür Leistung bringen und auch viel rummachen.“ – Mit „Rummachen“ meint er vor allem die Einsätze als so genanntes Ring-Taxi, bei denen sich motorsportbegeisterte Unterstützer von ihm in vollem Speed über den Nürburgring fahren lassen.

Auch Mike Jäger schätzt den Service von Race Hearing sehr: „Ich habe Thomas vor einigen Jahren hier kennengelernt. Damals habe ich noch Standardstecker benutzt. Aber wenn Du lange fährst, gerade beim Langstrecken-



„Das ist Motorsport pur.“ – Besucher des Rennwochenendes und die Wagen der Spitzenteams

pokal, dann entsteht bei solchen Steckern ein Druck im Ohr. Das ist unangenehm. Die Dinger, die Thomas macht, merkst Du eigentlich nicht. Das ist perfekt, wirklich super. Und das Gute ist, dass Du immer zu ihm hin kannst. Wenn Du mal zu fest ziehst, repariert er das sofort. Er hat mich noch nie hängen lassen.“

Dass er beim Rennen ohne diese Unterstützung verloren wäre, daran hat auch Mike Jäger keine Zweifel: „Während des Rennens werden heute so viele Daten abgefragt. Ohne Funk geht das gar nicht mehr. Unterwegs wird die Strategie mehrmals geändert. Ob Du früher oder später reinkommst, wie der Sprit reicht, was die Reifen machen... - Wenn Du nicht kommunizieren kannst, ist das wie blind fahren.“

### **Am Morgen des Rennens steigt die Spannung – und der Andrang lässt nach.**

Der Abend endet in der legendären Cockpit Bar im Hotel unweit des Fahrerlagers; beliebter Treffpunkt für all diejenigen, die sich nicht für den morgigen Start ausruhen oder die Nacht hindurch an Rennwagen schrauben müssen.

Dann der Tag des großen Rennens. Wer nicht von selbst wach wird, um durch das morgendliche Fahrerlager in Richtung der Waschräume zu schlendern und anschließend nach einem Becher Kaffee zu suchen, der wird von den lärmenden Motoren der Rennwagen geweckt, die hinterm Zaun, keine dreißig Meter entfernt, vorbeijagen.

Morgens finden noch einige Kunden den Weg zum Wohnmobil. Doch ab 11 Uhr lässt der Andrang spürbar nach, die allgemeine Anspannung im Fahrerlager steigt hingegen. Bis zum Start um 16 Uhr sind die Teams nun ganz auf das bevorstehende Rennen konzentriert. Es gibt Presse-Termine. Bei den prominenten Teams ist das Fernsehen vor Ort. Bei Race Hearing hingegen entspannt sich die Lage. Keine neuen Ohrabdrücke. Thomas Freyaldenhoven wird die Zelte dennoch nicht abbrechen. Falls es irgendwelche Probleme gibt, ist er da - auch während des Rennens.

Das erweist sich diesmal als „hochklassig und teilweise chaotisch“: Über beinharte Rad-an-Rad-Duelle werden die Medien abschließend berichten, über Unfälle, die glücklicherweise keine ernsthaften Personenschäden nach sich ziehen, über knappe Zeitabstände und Spit-



„Die Ohrdinger, die Thomas macht, sind super.“ - Rennfahrer Mike Jäger (re.) und Thomas Freyaldenhoven

zengeschwindigkeiten, die mehr an eine Sprint- als eine Langstreckenveranstaltung erinnern hätten. Beim bisher schnellsten 24-Stunden-Rennen überquert am Ende der Audi R8 LMS ultra mit der Startnummer 4 als erster die Ziellinie. Phoenix Racing gewinnt. Die Plätze zwei und drei gehen an die beiden Mercedes-Teams Black Falcon und Rowe Racing.

### **Trotz Schneetreiben und wenig Schlaf – „Sehnsucht nach einem Fachgeschäft habe ich nicht.“**

Abschied von Thomas Freyaldenhoven. Der Besuch am Nürburgring, für mich war er ein Ausflug in eine andere Welt – und vor allem ein Erlebnis. Doch noch eine Frage: Vermisst Du eigentlich manchmal Deine frühere Arbeit im Hörakustik-Fachgeschäft?

„Bei richtig schlechtem Wetter schon. Wir hatten ja hier noch Glück. Die Rennsaison beginnt im März. Wenn man im Schneetreiben an der Strecke steht, ist das schon heftig, ebenso die Arbeitszeiten. Unmittelbar vor dem Rennen kommt man halt nur auf drei bis vier Stunden Schlaf. Aber die positiven Aspekte überwiegen. Die Atmosphäre beim Rennzirkus, die lockere Klientel... Ich habe sehr gerne mit den Hörakustik-Kunden zusammengearbeitet. Aber viele Dinge, etwa die ganzen Vertragsgeschichten, fand ich nur nervig. Also, Sehnsucht nach einem Job im Geschäft habe ich wirklich nicht.“

*Martin Schaarschmidt*

Der Beitrag erschien ursprünglich in der Hörakustik-Fachzeitschrift *Audio Infos*.