

Mit dem Porsche-Rudel durch die Grüne Hölle

Zwei Mal im Jahr gibt sich die automobile Upperclass am Nürburgring ein Stelldichein, wenn die Hamburger Scuderia Hanseat zum Sportfahrerlehrgang lädt

von Andreas Burgmayer

Zu Hause, da warten eine Frau und ein gerade elf Wochen altes Baby. Die Mutter wird in dem 300 Quadratmeter großen Haus in Blankenese sitzen und Angst um ihren Mann haben. "Sie hat von Anfang an gewusst, mit wem sie es zu tun hat. Das Autofahren kann sie mir nicht verbieten", sagt der Mann. Er heißt Klaus Gerckens und hat gerade alle Hände voll zu tun, um etwa 360.000 Mark reifenquietschend auf der Nordschleife des Nürburgrings zu halten.

Die Hände des Hamburger Bauunternehmers haben sich wie Schraubstöcke um das Lenkrad des pechschwarzen Ferrari 550 Maranello geschlossen. Gerckens Füße tanzen Step auf Kupplung, Gas und Bremse. Vor ihm röhren 485 Pferdestärken aus einem 5,5-Liter-V12-Motor. Und das hört sich so an, als könne niemand diese unwirkliche Kraft bändigen.

"Ich fahre das Auto schon fast ein Jahr", sagt der 45-Jährige angestrengt und voller Respekt. Dann, nach einer scharfen Rechts-Links-Kurve, schaltet er einen Gang zurück. "Ich will lieber nichts riskieren bei den Verhältnissen", sagt er. Und es wird nicht klar, ob er jetzt an seine Familie oder an das Auto denkt.

Offiziell heißt das Spektakel auf der gefährlichsten Rennstrecke der Welt "Sportfahrerlehrgang". Zwei Mal im Jahr mietet die Scuderia Hanseat aus Hamburg für drei Tage den Rennzirkus um die Nürburg in der Eifel. 4,556 Kilometer Grand-Prix-Strecke, auf der sonst Schumacher, Häkkinen und Montoya ihre Runden ziehen, und natürlich die legendäre, 20,832 Kilometer lange Nordschleife, die "Grüne Hölle", die für die Formel 1 nach dem Unfall von Niki Lauda 1976 gesperrt wurde.

Genauer betrachtet ist das hier natürlich weit mehr als ein "Sportfahrerlehrgang". Auch wenn es im Feld der etwa 350 Teilnehmer tatsächlich einige gibt, die nur mal ihren PS-starken Mittelklassewagen unter Rennbedingungen und der Anleitung der Scuderia-Instruktoren um die Nürburg jagen wollen. Unerfahrene Anfänger sind herzlich willkommen, selbst im 1,3-Liter-Polo. Aber sie sind hoffnungslos in der Unterzahl.

Wenn das Feld aus zwölf Gruppen jeden Morgen um acht Uhr Aufstellung nimmt, wirkt das wie ein Stelldichein der automobilen Upperclass. Porsche GT3, Turbo und Carrera in Rudeln, Ferraris im Dutzend und hochgezüchtete Mercedes-, Audi- und BMW-Limousinen en gros. Da stehen ganz grob gerechnet rund 100.000 PS mit einem Wert von vielleicht 50 Millionen Mark in Reih und Glied. In solchen Autos sitzen erfahrene Piloten. Sie nehmen am Lehrgang teil, weil sie sich das Motto der Scuderia zu Herzen nehmen: "Wer nicht mehr besser wird, hört auf, gut zu sein."

Klaus Gerckens und sein Ferrari Maranello starten in der Gruppe 10, der Hamburger Gruppe des Feldes. 26 Fahrer, darunter alleine 14 mit Porsche. Zusammen arbeiten sich die Fahrer der Gruppe zwei Tage lang durch die zwölf Sektionen des Nürburgrings. In jeder Sektion erklärt ein Instruktor der Scuderia Hanseat die Anforderung des Teilstücks, ehe die Fahrer aufs Gas drücken und ihr Können beweisen dürfen.

Chef der Gruppe 10 ist Deddus Ploch, ein chronisch gut gelaunter Porsche-Fahrer, der jahrelang Werbeleiter beim Hamburger Autohändler Raffay war. Ploch: "Unsere Gruppe ist legendär bei der Scuderia, weil der harte Kern sich schon seit Jahrzehnten kennt." Dazu gehört auch der Harburger Zahnarzt Peter A. Weitze. Seine Baseball-Kappe ist übersät mit den Teilnehmer-Anstecknadeln vergangener Lehrgänge. Weitze fährt den lautesten Rennwagen im Feld: einen Porsche 911 Carrera RS aus den siebziger Jahren. Die Auspuffanlage des weißen Geschosses mit dem blauen Carrera-Schriftzug klingt wie eine Stalinorgel: jede Zündung so laut wie eine Explosion.

Als Zahnarzt zählt Weitze zur größten Berufsgruppe unter den 350 Startern, auch wenn sich hier viele Juristen, Kaufmänner, Ärzte, Ingenieure und Manager herumtreiben. Ein Phänomen, das sich Weitze so erklärt: "Wir Zahnärzte sind von Haus aus Feinmechaniker und interessieren uns für Technik. Da liegt die Affinität zum Auto sehr nahe."

In der Gruppe 10 gibt es eigentlich nur eine wichtige Regel: Versäume es nie, dich an der Buletten- oder Kuchenrunde zu beteiligen. Es kann nämlich während des dreitägigen Fahrtrainings auf dem Ring durchaus vorkommen, dass die Gruppe 10 auf offener Strecke gesammelt in die Eisen steigt und rechts ranfährt. Am Streckenrand wartet dann Maria Rieder, die gute Seele des Nürburgrings.

Die kleine Frau wird von allen nur Mutter Rieder genannt, und sie hat entweder warme Buletten oder blechweise Pflaumen- und Apfelkuchen im Kofferraum ihres Wagens. Mutter Rieder betreibt seit über 60 Jahren das Hotel Rieder in Wiesemscheid, einem kleinen Ort nahe des Rings. Kaum ein großer Formel-1-Fahrer, den sie nicht schon beherbergt hat. Und die Gruppe 10 gehört seit 38 Jahren zur Stammkundschaft. Wenn die Jungs sich dann abseits der Strecke genussvoll in den Buletten verbeißen, tätschelt Mutter Rieder ihre Köpfe und sagt: "Das sind alles meine Schätzchen."

Abends, nachdem sich die "Schätzchen" auf dem Ring beim freien Fahren noch mal richtig ausgetobt haben, ist Mutter Rieders Gaststätte der Treffpunkt. Dann drängeln sich vor dem Hotel die sündhaft teuren Sportwagen. Und während sich die schweren Motoren in der Abendbrise abkühlen, reden sich drinnen bei Mutter Rieder die Fahrer heiß: über Drehmomente, Newtonmeter, Turbolader und Fahrwerkeinstellungen.

Die Scuderia Hanseat

Die "Gesellschaft für sicheres Fahren" e.V. mit Sitz in Hamburg bietet Sportfahrerlehrgänge auf dem Nürburgring und auf dem EuroSpeedway Lausitz an. Teilnehmen können alle Pkw vom Polo bis zum Ferrari. Kurs und Unterkunft kosten rund 3500 Mark. Die nächsten Lehrgänge auf dem Nürburgring finden voraussichtlich nächstes Jahr vom 1. bis 4. Mai und vom 28. bis 31. August statt. Rechtzeitige Anmeldung wird empfohlen. Weitere Informationen unter Tel. 040/3905086.

Artikel erschienen am 14. Oktober 2001

