

Lektionen in Demut

NÜRBURGRING NORDSCHLEIFE. Sportfahrer-Lehrgang auf einer der härtesten Rennstrecken der Welt. 320 Schüler, eine Ideallinie, ein Mal Grüne Hölle und retour.

VON STEFAN SCHLÖGL FOTOS: MICHAEL ALSCHNER

Kilometer 10,6. Der Randstein. Der Felsen. Die Leitplanke. Nichts Besonderes. Nichts. Einfach nichts, Niki. Nur eine Kurve. Diese Kurve. Eine schnelle Links. Mit 240 Sachen bist du damals dahergekommen. Vierter Gang. Hast mit dem Hinterrad den Randstein berührt, hast kurz korrigiert. Und plötzlich reißt die Grüne Hölle ihr Maul auf. Holt sich deinen Ferrari. Zieht ihn rein, nach rechts, zu diesem Felsvorsprung hin. Saugt ihn durch die Drahtzäune. Speit dich und das trudelnde Wrack wieder aus. Feuer. Überall Feuer. Und du mittendrin. Sekunden später knallt dir ein Schutzengel in die zerschossene Flanke. Brett Lunger. Amerikaner. Kein guter, ein mittelmäßiger Rennfahrer, einer dieser „also-runs“. Doch

der 1. August 1976 macht ihn zum Helden. Er holt dich raus. Gemeinsam mit Harald Ertl, Guy Edwards, Arturo Merzario. Niemand weiß genau, was damals, kurz vor der Einfahrt Bergwerk, mit dir, mit deinem Ferrari passiert ist. Es ist einfach passiert, rieselt es durch meinen Kopf, während ich jetzt genau an dieser Stelle stehe, dieser Kurve mitten ins Herz schaue und nichts anderes erkenne, als dass sie genauso hinterhältig, vielgesichtig, unberechenbar wie jede der anderen 33 Links- und 40 Rechtskurven ist, die sich mit ein paar Geraden verschraubt über 21 Kilometer durch die Eifel winden.

Nürburgring Nordschleife. Heiliger Boden des Motorsports. Geliebt. Gehasst. Verdammt. Seit bald 80 Jahren. Der Bron-

tosaurus Rex unter den Rennstrecken. So gesehen. Anders gesehen ein Asphalt gewordener Persönlichkeitstest, bei dem jede falsche Antwort mit einem Satz Leitschienen bestraft wird. Sphinxisch verrätselt kommen die Fragen daher. Rasend schnell. Bam. Bam. Bam. Eben. Jetzt. Hier. In der Bergwerks-Kurve. Welcher Gang? Wo von den Curbs lösen? Wo ist der Einlenk-, wo der Scheitelpunkt? Wann wieder Gas? Und warum zeigen die fetten Brems Spuren auf dem Asphalt genau in Richtung Leitplanke? Und was hat Heinz-Peter mit diesem „hier sind schon einige abgeflogen“ jetzt wirklich gemeint? Heinz-Peter. Der Instruktor. Spezialgebiet an diesem Tag: Sektion Bergwerk. Wie da durch? Irgendwie halt, sagt das Unterbewusstsein



7/2005
**auto
revue**

ÖSTERREICHS MAGAZIN FÜR TECHNIK UND SPORT



Ärzte ohne Grenzen

Reden wir von Herren in den Vierzigern, Ärzten, Architekten, Unternehmern. Gepflegt das Auto, gepflegt der Umgangston, gepflegt die Liebe zur Akzeleration. Die Stamm-Klientel der Scuderia.

zum Vorbewusstsein. Doch Heinz-Peter will den Reflex gegen Wissen eintauschen. Das Wissen um die Ideallinie, jenen dünnen Faden, den jede Strecke in sich trägt, der einen sicher, schnell leitet. Auf der Nordschleife ist dieser Faden ein komplexer DNA-Strang. Den wir in seine Einzelteile filetieren, mikroskopieren. Heinz-Peter zeigt auf einen Punkt am Kurvenausgang, frivol nahe am Begrenzer, „und passt mir bloß mit dem Gas auf, sonst ...“ Klar. Die frisch genieteten Leitplanken sind Mahnung genug. Für jeden der 29 Schüler der Gruppe 6. Die nach einem letzten kurzen Briefing zurück zu ihren Autos gehen. Porsche 911 Turbo, Carrera Turbo, GT3, BMW M3, Audi RS6, Ferrari 360 Modena.

Nur ein kleiner Ausschnitt dessen, was sich wenige Stunden zuvor auf der Start-Ziel-Geraden versammelt hat. Lamborghini Gallardo, BMW M3 CSL, Subaru Impreza, Lotus Elise, Ferrari F430, dicht an dicht. Porsche 911, Carrera, GT3, Turbo – als hätten sie unten bei der Auffahrt zur Nordschleife den Gabensack mit den Zündschlüsseln aufgemacht. Und dazwischen Triumph TR4, Austin Healey BN7, Mercedes Tourenwagen und eine Rote Opel

Speedster, zehn Fludern stark. Ich in einem dieser Mittelmotor-Geräte. Folglich Teilnehmer am „Internationalen Sportfahrerlehrgang Nürburgring“. Dauer: drei Tage. 320 Eleven am Start. Alle mit ihren Privat-Autos. Ein buntes Kaleidoskop der Besserverdiener. Gesamteinkommen: An die 100.000 PS.

Seit 1958 lädt die Scuderia Hanseat in die Eifel. Seit damals hat sich der Verein, dessen einziger Zweck die Veranstaltung von zwei Kursen im Jahr ist, dem Erlebnis Nordschleife verschrieben. Speed-Heads sind sie alle nicht, die da oben im Organisationsbüro an der Boxenstraße sitzen, vielmehr Rechtsanwälte, Kaufleute, die meisten Hamburger Patrizier in hohem Reifegrad, gesegnet mit der Weltläufigkeit des Herrenfahrers und dem gepflegten Auftritt eines Mercedes Landaulet. Schillernde Rennfahrerbiographien laufen da in sauber geschnittenen Maßhemden herum. Rallye Monte Carlo, Safari Rallye, Le Mans blühen hier in Nebensätzen auf.

Kurze, präzise Hauptsätze, das hingegen ist Horst-Dieter Grosse. Zwei Walkie-Talkies und ein griffbereites Telefon weisen den 65-Jährigen als Organisationsleiter der Scuderia Hanseat aus. Bei ihm laufen alle Fäden zusammen. Er ist der Herr über einen akribisch ausgetüftelten Zeitplan. Und ja: Er weiß, wo die Rettungsteams Position bezogen haben. Vor allem aber koordiniert er die insgesamt 34 Instruktoeren. Jeder von ihnen ist aus einer realen Existenz als Dachdecker, Apotheker, Kriminalbeamter in die Scuderia hineingewachsen. Auch hier: geballte Rennenerfahrung, gewürzt mit hunderten von Runden Nordschleife.

Einige von ihnen haben das zur Perfektion getrieben und in eine Roadmap gegossen, die als „Ideallinie-Konzept“ den Katechismus dieser Veranstaltung bildet. Der gliedert die Nordschleife in zwölf Sektionen. Jede mit detailliertem Streckenplan. Rot eingezeichnet die Ideallinie (der bei entsprechendem Können die „Ge-

Schön pressen

650 PS, 0 auf 100 in 3 Sekunden, Top-Speed: 360 km/h. Gumpert Apollo, ein Prototyp mit Straßenzulassung, jenseits jeder Ideallinie.

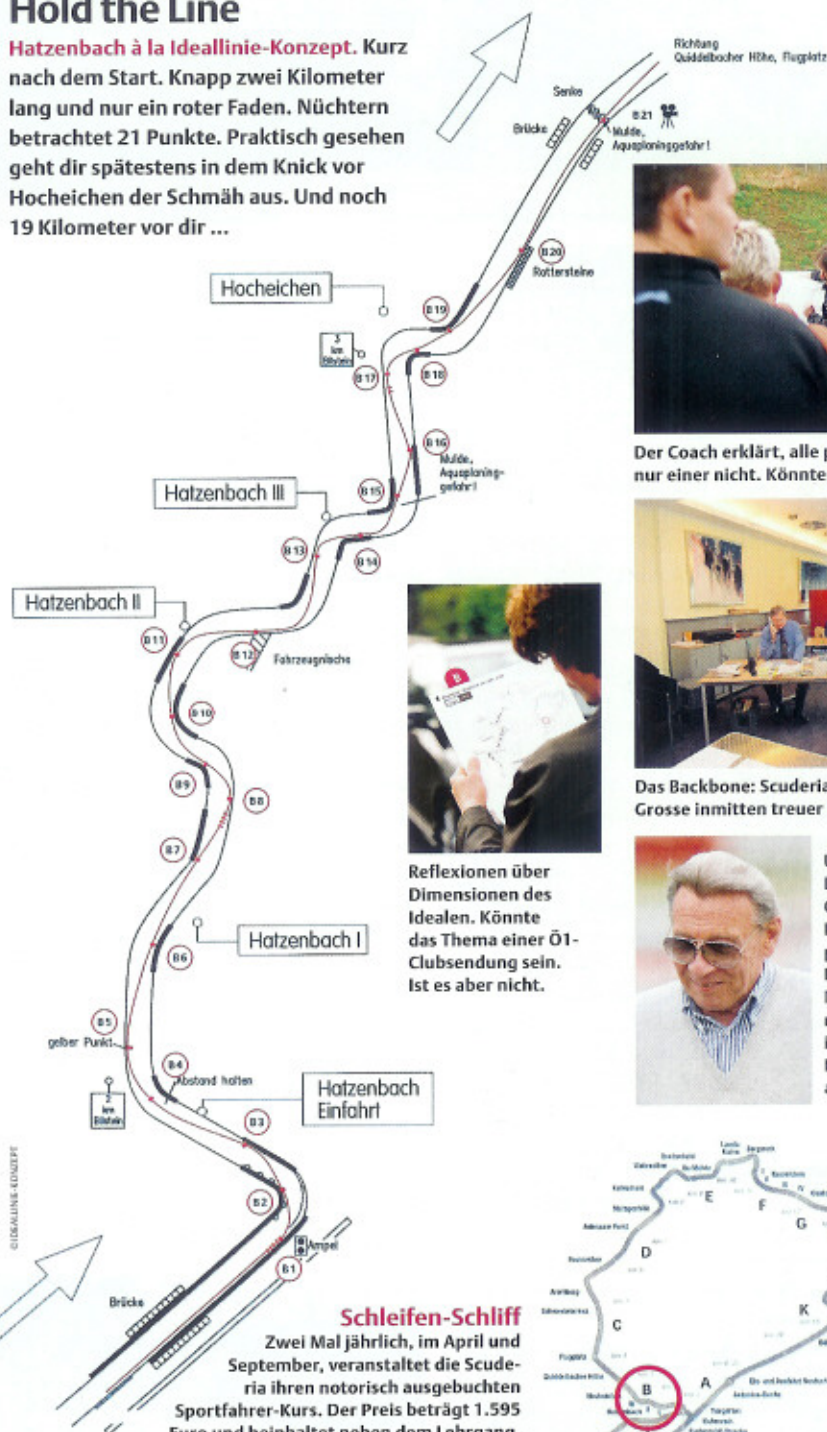




Opel Speedster 16V. Dramatisch direktes Kurvenvernichtungsgerät. Ist er zu hart, bist du zu schwach.

Hold the Line

Hatzenbach à la Ideallinie-Konzept. Kurz nach dem Start. Knapp zwei Kilometer lang und nur ein roter Faden. Nüchtern betrachtet 21 Punkte. Praktisch gesehen geht dir spätestens in dem Knick vor Hocheichen der Schmah aus. Und noch 19 Kilometer vor dir ...



Der Coach erklärt, alle passen auf, nur einer nicht. Könnte sich rächen.



Das Backbone: Scuderia-Mann Grosse inmitten treuer Seelen.



Uli Wagner, Leiter der Gruppe 6. Ex-Bob-Olympionike. Führt BMW M3. Ein Mann, dem man sich gern in „Maggies Pitstop“ anvertraut.



Reflexionen über Dimensionen des Idealen. Könnte das Thema einer Ö1-Clubsendung sein. Ist es aber nicht.

schwindigkeit hinzugefügt werden kann). Und nur die wird bei der Abschlussprüfung bewertet. Nette Schönheitskonkurrenz, könnte da mancher meinen. So ich nicht. Der ich unten auf Start-Ziel in meinem Opel Speedster sitze. Vor mir einen der Streckenpläne. Mich in dieses Gewusel von Hinweisen (Senke! Belagwechsel!! Sprunghügel!!!) einarbeite und draußen vor der Windschutzscheibe ist Krieg. Da röchelt ein Porsche 964 Cup der Startposition entgegen. Dicht von einem an sich selbst implodierenden Mercedes DTM AMG gefolgt. Und der Audi RS4? Gerade noch satisfaktionsfähig. Das alles garniert mit einer gepflegten Out-of-Body-Experience, die ich mir am Vorabend eingezeichnet habe. Zwei bis drei Big Bikes in meinem Rückspiegel. Dazwischen ein Golf R32 auf Lichtthupe. Vor mir ein schlingernder Passat Kombi. Nur so viel: Die Idee der so genannten „Touristenfahrt“ am Nürburgring kann als exaltiert bezeichnet werden.

Einen Freund habe ich auf diesen ersten Runden des blinden Herumtapsens kennen gelernt: Opel Speedster mit 2,2-Liter-Mittelmotor. 147 PS verknuspern hier 870 Kilo Leergewicht. 0 auf 100 km/h in 5,9 Sekunden, sagt das Datenblatt. Am Stammtisch ist das wichtig. Hier nicht. Hier brauchst du eine sliche, hochagile Fahrmaschine. Flach, hart, direkt, wie der Speedster ist, wird er mein Leben in diesen drei Tagen auf das Notwendige reduzieren. Die karg möblierte Bülferkammer

Schleifen-Schliff
Zwei Mal jährlich, im April und September, veranstaltet die Scuderia ihren notorisch ausgebuchten Sportfahrer-Kurs. Der Preis beträgt 1.595 Euro und beinhaltet neben dem Lehrgang, u.a. „Ring frei“ nach den Übungen, Versicherung und Starter-Paket samt Streckenplan. Befahren werden Nürburgring inklusive Grand-Prix-Strecke, ergibt eine Gesamtlänge von 26 Kilometern. Rundenrekord auf der Nordschleife, nur zur Info: 6:25 Minuten (=194,33 km/h), aufgestellt 1983 von Stefan Bellof auf Porsche 956.



Rüsselsheim Hartreim Projekt

Die Speedster-Gang kurz vor dem Start zur Wertungsfahrt. Nicht im Bild: nasse Handflächen, pulsierende Schläfen, kristallisierte Konzentration.

werde ich nur verlassen, um mich zu bilden. Der Stundenplan: Lehrgang. Freies Training. Lehrgang. Freies Training. Zum Dessert ab 20 Uhr: ein abrundender Vortrag, „Die hohe Schule des Autofahrens“.

Die wird in der Praxis nach dem immer gleichen Prinzip vermittelt. Die Gruppe, jeweils 30 Autos, fährt in die zu bearbeitende Sektion ein, die von jeweils zwei Instruktor betretet wird. Nach einer intensiven Kurven-Diskussion gibts eine Taxi-Fahrt im Schritttempo. Ein erstes Kennenlernen. Danach fahren wir im Konvoi die Strecke noch einmal ab. Schließlich das Rigorosum: Start in 20-Sekunden-Abständen – und wer hier einen auf gemächlich macht, das lehrt mich diese erste Sektion, wird vom Hintermann aufgeknuspert. Also Bremspunkte fixieren, Einlenkpunkte finden, Sturzhelm rauf und her mit der Ideallinie. Ich begrüße den Morgen mit einem kapitalen Dreher. Ein Freiflug, sozusagen. Erst nach dem zweiten Turn geben hinter den Leitplanken postierte Lehrmeister ein Statement zu deiner Interpretation der Ideallinie ab, holen dich auf der Rückfahrt zu sich, geben dir Ezzes. Sagen mir, warum ich abgeflogen bin („zu hart eingekuppelt“), sagen mir nicht, warum ich schon nach zwei, drei Heats völlig schweißgebadet bin, sagen mir immer, dass ich später einlenken soll („damit du die beiden Kurven zu einer zusammenfassen kannst“).

Schließlich Bremsen. Heißes Thema. Weil du meistens zu spät dran bist. Nicht den Mut hast, den ersten Kurven-Scheitelpunkt weit nach hinten, unfassbar weit nach hinten zu verlegen, um aus der letz-

ten Kurve ideal getimt rauszukatapultieren. Langsam rein, schnell wieder raus.

Schön zu sehen am Adenauer Forst, Kallenhard, einfach nur tierisch in der Hohen Acht. Ineinander verzahnte, sich wieder beißende, hängende Radien. Belagewechsel. Bergauf. Bergab. Und immer wieder Warnungen, die wie aus einer Zwischenwelt kommen, gerne ausgesprochen von Uli Wagner, unserem Gruppen-Leiter. Braun gebrannt, mit derbem Witz ausgestattet, konterkariert er ansatzlos das Bild des ansonsten so kühlen Scuderia-Instruktors. Warnt mit milder Härte hier vor Tannennadeln auf der Piste, dort vor Sturzbächen, die bei Regen durch die Senken gurgeln. Und immer wieder: Bremsen. Denn Bremsen stabilisiert das Auto. Lässt dir Zeit, in die Radien hineinzufallen, sie möglichst mit einem Zug am Lenkrad auszuweichen. Hektisches Kurbeln bringt dich, das Auto aus der Ruhe. Nur so lernst du, dir, deinem Speedster, mit dem du fünf Zentimeter über dem Asphalt deine Lektionen paukst, zu vertrauen. Passt deine Instinkte der Wildbahn Nordschleife an. Und allmählich perlen die Supercars, der Carrera, der RS6, an deinem wachsenden Selbstbewusstsein ab. Die Nordschleife hingegen: Niemals. Weil du spürst, was passiert, wenn du zu spät dran bist, zu früh aufmachst. Und links, rechts von dem schmalen Asphaltstreifen. Ein Hauch von

Gras, Alu-Wände, aufgelockert um posierliche Auslaufzonen. Und dahinter: würzige Eifelluft. Garniert mit Sträuchern, Bäumen ... „Hecke auf, Hecke zu“, lautete die schmucklose Devise bis 1970, als endlich ein Leitschienenkordon um den Kurs gezogen wurde, ein Soundtrack, der dennoch in dir hängen bleibt. Vor allem im freien Training. Wenn es darum geht, die Puzzle-Teile zu einem Ganzen zusammenzufügen. Ein Holismus, der zum Scheitern verurteilt ist. 100 Runden, sagt Uli Wagner, brauchst du, um die Nordschleife halbwegs zu kapieren.

Ich kapiere gar nichts. Jubelnd fallen die Boxer-Sechszylinder über mich her. Die Fanfare aus einem vorbeidonnernden Gallardo brennt sich in mein Stammhirn. „Der Auspuff ist ein Spezialteil“, doziert dessen Besitzer, ein fideler Bayer in den Dreißigern, beim Ausdampfen in der Boxengasse, „er spielt sozusagen meine Wunschmelodie“, einen Brachial-Sound, der in einem massiven Heckflügel seine optische Fortführung findet. Warum er dabei ist? „Weil's Spaß macht. Und ich den Lambo mal ausfahren will.“ Ansonsten lässt der Unternehmer in Sachen Gleitmitteltechnik nur noch mit einem Satz aufhören: „Seitdem ich den Gallardo hab, lass ich den GT3 in der Garage stehen.“

Nein. Tumble Racer sind unter den 320 Teilzeit-Cracks nur schwer auszumachen.

Schnellsieder-Kurs

Nur während des freien Trainings ist Überholen erlaubt. Was im konkreten Fall ausschließlich für ein schnelles Foto gestattet wurde. Könnte man sagen.





Braten in der Röhre

Fuchsröhre: Vierter Gang. Brutale Unebenheiten. Immer für einen Verschneider gut. Im Übrigen wird vor Wildwechsel am Morgen gewarnt.

Erkennbar ist hingegen eine bunte Polo-shirt-Gemengelage, die sich auf Nachfrage zu einem schönen Schönheitschirurgen-Aufkommen verdichtet. Wie es überhaupt Ärzte nebst Architekten gerne zur Weiterbildung in die Eifel zieht.

Am nächsten Morgen ziehe ich mich, abgefüllt mit Punkten, Linien, Warnungen, hinter mein Lenkrad zurück, alle Sensoren ausgefahren. Draußen murmeln die Regentropfen auf die Plastikhaut meines Speedsters. Eifel-Wetter, das berüchtigte. Der Asphalt: mit einem Mal rutschig wie Sau. Rohe Eier unterm Gaspedal. Und das ausgerechnet im Pflanzgarten. Wo du volle Granate in einen verrenkten Rechtsknick hineinzieht. Matt Joy, der Ire in meiner Gruppe, fliegt ab, pflanzt sich rücklings ein. Krabbelt mit rotem Schädel aus dem Cockpit. Und? „Wow, I had a huge fight.“ Den geben wir uns dann gemeinsam auf der Grand-Prix-Strecke, die im Unterbauch der Nordschleife sitzt. Hinten bei der Dunlop-Kehre darf der Racer in uns raus. Kleines gruppeninternes Stechen. Bestes Testosteron-Ballyhoo. Porsche-zur-Weißglut-Treiben inklusive. Weil die in den engen Radien gegen den dramatisch handlichen Speedster nicht anbollern können. Was in der nächsten Sektion wieder anders aussieht. Mehrere Runden über den Formel-1-Kurs. Einmal mit Daytona-, einmal mit Grand-Prix-Start. Doch der entscheidende Start folgt am nächsten Tag.

Wertungsfahrt. Eine Runde über die Nordschleife, Grand-Prix-Kurs inklusive. Im Minuten-Takt werden wir losgelassen.

24 Instruktooren entlang der Strecke. Die deine Linie scannen. Für jeden Abschnitt Punkte verteilen. Zwischen 1 (alonsoesk) und 10 (Einschlag) ist alles drin. Glaube ich. Als ich mit vibrierendem Schädel in das Hatzenbach-Geschlänge, eine Monumental-Abordnung unterschiedlichster Radien, hineinstoße. Mir meine Scheitelpunkte zusammenklaube. Versuche, auf Zug rauszukommen. Dann Vollstift. Die Tacho-Nadel nagt an der 200er-Marke. Rauf zum Schweden-Kreuz. Der Speedster greint, rattert, bebt, hält phantastisch dagegen. Und irgendwo die Ideallinie. Beim Kanaldeckel. Oder doch beim Kilometer-Schild? Mit einem Mal taucht der Vordermann vor mir auf. Ich bin also schnell. Gut? Schlecht? Eher fatal. Der Rhythmus passé. Das Karussell völlig vergeigt. Und wie war das jetzt im Schwalbenschwanz?



...
Ideallinie, verschütt gegangen. Irgendwo da draußen. Kommt nicht.

Ja, ein klammes Gefühl. Wie bei der Rückgabe der Mathe-Schularbeiten, als wir am Abend beisammensitzen und

die Scuderia-Offiziellen vom Podium herunter die Siegerliste abarbeiten. Das Bonmot zwischendurch: 150 Meter Leitplanke wurden abgeräumt. Eine glatte Verdoppelung gegenüber dem Vorjahr. Dann wird geehrt bis zum Abwinken. Instruktooren, Streckenposten, „treue Seelen“, schließlich die Gruppen-Besten. Der Gesamt-Sieger. Mein Name hallt nicht durch den Saal. Vielmehr pocht mein Ego auf der Suche nach Erklärungsmodellen, als ich die Ergebnisse nebst nüchternem Trostpreis in der Hand halte. Nun. Als eher mittelmäßig kann meine Leistung bewertet werden. Der Brett Lunger des Ideallinie-Fahrens, quasi. Also bereit für eine erste Heldentat. ●