



Rivalen der Rennbahn: Porsche 911 GT3 und Opel Astra OPC beim Sektionstraining in der Fuchsröhre.

Fotos: Josef Ulrich (2), Martin G. Puthz (2)

Hanseaten im Grenzbereich

Beim Sportfahrerlehrgang am Nürburgring treffen sich flotte Gentlemen zur Kurvendiskussion

Von **Martin G. Puthz**

Am Schwedenkreuz fallen die ersten Tropfen. Mist. Der Tacho steht bei knapp 200, und eben war noch alles trocken. Jetzt glänzt die enge Rechts bei Aremberg wie frisch gebohnertes Linoleum. Der Anbremspunkt ist damit schon mal futsch. Nun heißt es Fuß vom Gas und wie auf rohen Eiern fahren. Bremsenabrieb, Blütenpollen, Regenwasser: Der Asphalt, Minuten zuvor noch klebrig wie Klettband, hat plötzlich den Reibwert von Schmierseife.

Braten in der (Fuchs-)Röhre wäre jetzt womöglich ungesund. Also vorsichtig ins dunkle Tal hinein getastet. Am Adenauer Forst, knapp einen Kilometer weiter, öffnet der Himmel seine Schleusen. Es schüttet wie aus Eimern. Durch Metzgesfeld und Kaltenhard geht es beinahe im Blindflug. Aus. Vorbei. Das unberechenbare Eifelwetter hat mir endgültig die Ideallinie versaut. Auf den nächsten 13 Kilometern finde ich nur punktuell zurück in den korrekten Rhythmus. Die Prüfungsrunde ist vermässelt. Immerhin reicht es am Ende noch zu einer Mittelfeld-Platzierung. Und zum zufriedenen Gefühl, die Nordschleife trotz Regens ohne kalt verformtes Blech in einer ordentlichen Zehn-Minuten-nochwas-Zeit geschafft zu haben.

Rückblende. Drei Tage vorher, Abschnitt Hatzenbach. Die Sonne brennt, die Hitze flimmert über dem Asphalt, und Uli Wagner bläut uns ein: „Die Strecke verzeiht kei-

nen Fehler.“ Nürburgring-Notizen nimmt er alle Illusionen: „100 Runden braucht Ihr, um die Nordschleife so halbwegs zu kapieren.“

Genau dazu sind wir hier: Ein Sportfahrerlehrgang soll das Geheimnis jener 33 Links- und 40 Rechtskurven lüften, die sich, verschraubt mit ein paar Geraden, auf knapp 21 Kilometern durch die Eifel winden. Welcher Gang? Wo von den Curbs lösen? Wo ist der Einlenk-, wo der Scheitel-punkt? Ein Intensivkurs für PS-Freaks, der die reizvollste und zugleich schwierigste Rennstrecke der Welt Meter für Meter absannet.

Seit 1958 lädt die Scuderia Hanseat zweimal im Jahr zur Kurvendiskussion in die Eifel. Viele Teilnehmer sind Wiederholungstäter, die sich für ihre Treue bei der Abschluss-gala Ehrennadeln an die Anzugjacke heften lassen. Besondere Beliebtheit scheinen die Lehrgänge in Ländern zu entfalten, die das erlaubte Tempo unter Androhung drakonischer Strafen dort begrenzen, wo ein Sportfahrer, der etwas auf sich hält, so langsam in den Dritten schaltet. Kein Wunder also, dass der illustre Kreis von Männern mit Benzin im Blut eine auffällige Häufung hoch motorisierter Fahrzeuge mit schwedischen und Schweizer Kennzeichen erkennen lässt.

Dennoch: Hirnlose Bleifüße finden sich weder unter den wilden Wikingern noch bei den eiligen Eidgenossen. Paul B., der in Solothurn eine Werbeagentur mit 70 Mitarbeitern führt, hat beim Bier in



Mentor und Mahner: Coach Uli Wagner kennt den Ring wie seine Westentasche.

„Meggis Boxenstopp“ zwar so sein eigenes Erfolgsrezept für flotte Runden auf dem Ring („Imrrrr volles Rohr, odrr?“). Doch eigentlich geht es auch ihm in erster Linie darum, seine Sensoren für die Fahrzeugbeherrschung im täglichen Verkehr zu kalibrieren. Dass sein gelber Porsche GT3 dabei auch einmal artgerechtes Tempo vorlegen darf, erhöht den Spaßfaktor, ist aber eher Nebensache.

Uli Wagner, einer der altgedienten unter den über 20 Scuderia-Instruktoren, wird ohnehin nicht müde, immer wieder Respekt vor jener Strecke einzufordern, auf der Niki Lauda 1976 fast in seinem Formel-1-Renner verglühte. Der Bob-Olympionike des Jahres 1964, im zivilen Leben Futtermittelfabrikant, ist für uns so etwas wie der Doktorvater. Er doziert beim Proseminar am Pistenrand. Und

steht beim Rigorosum, der abschließenden Prüfungsrunde, mit seinen Kollegen an der Strecke, um Zensuren zu verteilen – für korrekten Fahrstil auf der Ideallinie, nicht für kurze Rundenzeiten.

Auf Disziplin wird Wert gelegt – schon bei der morgendlichen Startaufstellung, die preußisch-pünktlich abgeschlossen sein muss, auch wenn es am Abend zuvor an Meggis Tresen mal wieder etwas später war. In der Mittagspause wacht ein gestrenger Zerberus darüber, dass sich ja keiner eine Extraportion aus der Gulaschkanone ergaunert. Und auch sonst treten die „Hanseaten“ mit herkunftstypischer Korrektheit auf. Die Scuderia-Funktionäre sind Herrenfahrer mit Maßhemden und Motorsport-Meriten, viele in Ehren ergraut.

Uli Wagner ist unter ihnen fast schon ein Exot. Der Mann mit grün getönter Carrera-Sonnenbrille und Gold-Rolex am Handgelenk, der aussieht wie eine Mischung aus Rolf Eden und Gunter Sachs, sammelte seine Speed-Erfahrungen im Eiskanal. Heute steuert er, nicht minder flott, statt eines Bobs einen schwarzen BMW M3. Und streift dazu stets die gelochten Fahrerhandschuhe über.

Mit seinen Schützlingen arbeitet Uli Wagner den heiligen Boden des Motorsports sektionsweise ab. Jedes Teilstück beginnt mit einer Taxifahrt im Bummeltempo: Fahrtipps, Einlenk-, Bremspunkte, Gefahrenstellen. Dann darf jeder selbst ins Lenkrad greifen. Zwischendurch Manöverkritik. Und Freude über raschen Lernerfolg: Die Kurvenkombination Hedwigshöhe/Wippermann/Eschbach, anfangs ein Buch mit sieben Siegeln, geht nach dem Training flüssig-flott. Nicht zuletzt, weil wir am ersten Abend im Vortrag „Die hohe Schule des Autofahrens“ gehört haben, dass die Ideallinie von der letzten Kurve aus in die Strecke hinein gelegt wird. Profis zäumen das Pferd also von hinten auf.

Bald schon klappt es mit Streckenkenntnis und Fahrtechnik so gut, dass beim freien Training selbst Boliden wie Porsche 911, Audi RS4 oder Ferrari Modena keine Angstgegner mehr sind. Der aus dem Opel-Pressefahrpark entliehene Astra OPC, mit 240 Turbo-PS auch nicht ganz schwach auf der Brust, ist im engen Kurvengeschlängel hervorragend bei der Musik. Nur

auf den seltenen und kurzen Geraden können die Supercars mit ihrer Mehrleistung einige Meter gut machen.

Frank Klaas, Opels oberster Öffentlichkeitsarbeiter, selbst „Ringfuchs“ und 24-Stunden-Rennpilot, freut sich denn auch, als ein GT3-Eigner auf der Döttinger Höhe respektvoll seine Baseballkappe lupft. Wenn sich die Botschaft, dass Opel wieder sportliche, emotionale Autos baut, herum-spricht, haben PR-Mann und Produkt ihren Job gleichermaßen gut gemacht.

Am Ende ist Frank Klaas allerdings auch erleichtert, dass die Opel-Gang sämtliche Autos unbeschadet wieder in der Box abliefern. Denn auch wenn es beim Scuderia-Lehrgang mehr um Technik als um Tempo geht – eine gemü-

liche Landpartie sieht anders aus. Dass Gruppenkollege Peter R. nach der Abschlussprüfung neue Bremsscheiben an seinem Audi RS6 montieren lassen muss, gehört noch in die Sparte Peanuts.

Bei der Regenschlacht bohrt sich im Abschnitt Bergwerk ein Porsche GT3 RS, das Heck voran, in die Botanik. Und die Miene eines Ferrari-Fahrers ist nach einem Einschlag bei Breidscheid ähnlich zerknautscht wie das rote Blech seines Boliden. Wo gehobelt wird, fallen auch Späne – zur Freude der lokalen Leitplanckenbranche, die für ein Dreimeter-Stück 45 Euro berechnet. Diesmal mussten 30 Abschnitte erneuert werden. Eine gute Bilanz. Beim Lehrgang davor waren es über 40. Und das ganz ohne Regen.



Hold the line: Opel Astra OPC bei strammer Kurvenfahrt im Abschnitt Hatzenbach.



Kurvendiskussion im Abschnitt Wehrseifen: Instruktor Hans-Ulrich Getz erklärt die optimalen Brems- und Einlenkpunkte.

INFOS

TERMIN UND KOSTEN

Der nächste Sportfahrerlehrgang findet vom 6. bis 9. September statt und kostet pro Person 1675 Euro (Teilnahme mit eigenem Fahrzeug). Bei Buchung des Pakets „Grand Tourisme“ mit vier Übernachtungen im Dorint Novotel inklusive Frühstück kommen 435 Euro hinzu. Bei den Lehrgängen besteht die Möglichkeit, die A-Fahrerlizenz des DSMB zu erwerben.

AUSKÜNFT UND BUCHUNG

Scuderia Hanseat, Gesellschaft für sicheres Autofahren mbH, Pallmaile 35, 22767 Hamburg, Tel. (040) 390 50 86, Internet: www.scuderia-hanseat.de