

nürburgring



26 km Abenteuer

Oder auch: 73 Kurven. Macht 73 Bremspunkte, 73 Einlenkpunkte, 73 Kurvenscheitel. Den Nürburgring lernen ist schwieriger als die Kraniche des Ibykus.



Vom Blitz getroffen

Mit seinem absolut gutmütigen Handling wurde der Astra OPC zur scharfen Waffe gegen M3 & Co.

DIE HÖLLE IST GRÜN

NORDSCHLEIFE FÜR BESSERVERDIENER.

Zu Besuch beim anspruchsvollsten Fahrerlehrgang der Welt. Als es ernst wurde, hatten die GT3-Piloten eine Ausfallquote wie Jagdflieger im WK II.

Text Christian Kornherr

Fotos Josef Ulrich

Das Schlimmste sind die Ecken, wo man eigentlich voll stehen lassen sollte. Am Schwedenkreuz zum Beispiel kommt man selbst mit einem Astra OPC mit Tacho 240 den Berg runter. Theoretisch würde der Hauch eines zarten Antippens der Bremse – „Nur zur Fahrzeugstabilisierung, meine Herren, nicht unbedingt zur Geschwindigkeitsreduktion“ – reichen, um dann auf Höhe der 5-km-Tafel exakt in die Fahrbahnmitte einzulenken, denn der Kurvenscheitel liegt unsichtbar hinter einer Kuppe. Wenn man das mental im Kasten hat, wird man kurz darauf den erhabenen Moment erleben, dass der brave Astra OPC, Freund der sportiven Hausfrauen und Discokönige, bei gut 180 voll aus den Federn fährt. Die Lenkung wird elektrisierend leicht, und man erinnert sich nun besser an die dreimalige (!) Warnung des Instructors: „Egal, was in dieser Situation passiert: NICHT LENKEN. Wenn ihr mit eingeschlagenen Rädern wieder Grip kriegt, überschlagt ihr euch bis Aremberg runter.“ Also: Lenkung eisern festhalten, Arschbacken zusammen, voll drüber, Bremspunkt zur nächsten, sich tückisch eindrehenden Linken nicht versäumen, den richtigen, gleichbleibenden Lenkeinschlag



finden, sauber rausbeschleunigen, und schon ist eine von insgesamt 12 Sektionen auch wieder vorbei. Bei der Rückfahrt Kurvendiskussion mit dem Instruktor, nächster Versuch, Sektionswechsel. So geht das zweieinhalb Tage lang, und dann kommt die Abschlussprüfung.

Willkommen beim Sportfahrer-Lehrgang der Scuderia Hanseat auf der Nürburgring-Nordschleife. Die Scuderia ist ein ebenso distinguiertes wie traditionsreicher Verein, der seit 1958 seine Fahrtrainings auf dem Nürburgring abhält, anfangs zählte sogar Graf Berghe von Trips zu den Instruktor. Heutzutage wird zwei Mal im Jahr die reine Lehre der Nordschleife gepredigt, der anspruchsvollsten, wahnwitzigsten, schönsten Rennstrecke der Welt.

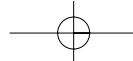
Für alle, die nur aktuelle Formel-1-Übertragungen kennen: Wir reden von einer für heutige Sicherheitsmaßstäbe absurd schmalen Bobbahn zwischen hautnahen Leitschienen, die auf 21 Kilometern in 73 Kurven über die Berge und durch die Täler schießt. Könner fahren mit Straßenporsche einen Schnitt in der Gegend von 160 km/h, praktisch alle Hersteller pilgern auf die Nordschleife, um ernsthaften Sportwagen die Endabstimmung zu verpassen. Und es dauert genau eine Runde, bis man kapiert hat, warum dieser Rennstrecken-Saurier überlebt hat.

Weil Naturbahn und nicht auf dem Computer entworfen, gibt es kaum glatte Kurvenradien, so wird die erste freie Runde für den Neuling zur wilden Herumschaukelei, bei der man alle Hände voll zu tun hat und jedes Liniefahren ganz weit weg ist. Wer es ernst meint mit Sportwagenfahren, für den ist der Nürburgring eine zwingende Herausforderung, und glaubt man den Instruktor, bleibt er es auch nach der tausendsten Runde noch.

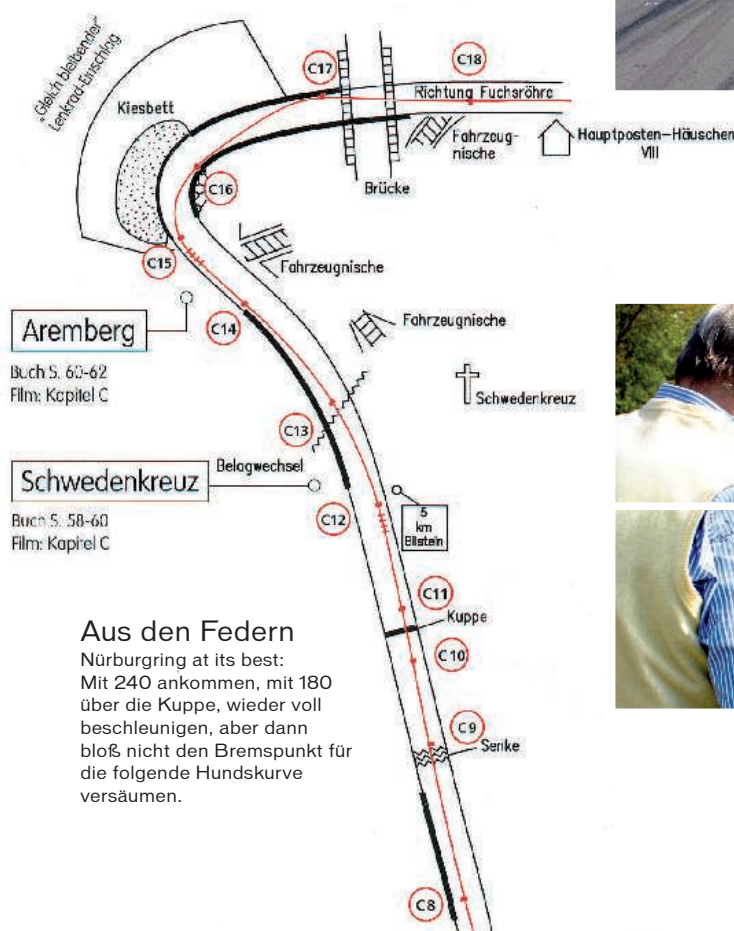
Bei jedem Scuderia-Lehrgang nehmen rund 300 Teilnehmer diese Herausforderung an. Der Fuhrpark dabei ist ausgesprochen bunt, im Wesentlichen eine Leistungsschau der deutschen Automobilindustrie mit deutlichem Schwerpunkt auf die Neigungsgruppe Neunelf. Aber auch für einen Ferrari dreht sich hier keiner um, man muss schon einen klassischen Panamericana-SLR-Mercedes oder offenen Racing-E-Type fahren, um aus der illustren Masse zu stechen.

Wir befinden uns also in der Liga der Zahnärzte, Schönheitschirurgen, Private-Equity-Manager und was das Klischee von der Alphatier-Herde sonst noch hergibt. Die Leidenschaft brennt allerdings in allen, sonst würden sie nicht hier landen, Schickimicki ist selbst abends verpönt.

Gesicherte Vermögensverhältnisse helfen, sind aber nicht zwingend für Erfolgserlebnisse notwendig. Der Schwierigkeitsgrad macht die Nordschleife zu einer klassenlosen Rennstrecke. Speziell in den Schlüsselpassagen zählt Motorleistung gar nichts, Linienkunde dagegen alles. Als Rookie irrt man bloß herum, erst der Instruktor gibt dir den Schlüssel für den Nordschleifen-Spaß in die Hand. Dann wird es zum unübertrefflichen Hochgenuss, wenn man erstmals eine schwierige Stelle wie Wippermann rich-

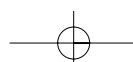


Opel-Freunde
 Das Publikum kommuniziert mit den Rennfahrern gerne per Graffiti: Dem sicher gut gemeinten Angebot wollten wir hier nicht näher treten.



Aus den Federn
 Nürburgring at its best: Mit 240 ankommen, mit 180 über die Kuppe, wieder voll beschleunigen, aber dann bloß nicht den Bremspunkt für die folgende Hundskurve versäumen.

Linienrichter
 Uli Wagner, Bobfahrer mit Olympia-Erfahrung, Freund des gepflegten Herrenwitzes und ebenso kompetenter wie feinfühligler Instruktor.



nürburgring



tig erwischt und sich die folgenden Kombinationen plötzlich wie von selbst ausgehen. Merkspruch der Instrukto- ren: „Wenn es nicht mehr schiebt und ruckelt, bist du auf der Ideallinie.“

Auf dem Weg dorthin kann jeder noch so kleine Anhaltspunkt hilfreich sein: Curbs, Gully-Deckel, Asphaltwechsel, an Fangzäunen befestigte Tafeln, sogar Graffiti weisen den Weg auf dem goldenen Pfad zur Ideallinie. Auf 26 Kilometer Gesamtlänge (auch der GP-Kurs wird mitgefahren) bedeutet das ein Gedächtnistraining so anspruchsvoll, wie es einst die Kraniche des Ibykus in der Tafelprüfung waren.

Und weil bei der Abschlussprüfung nicht die beste Rundenzeit, sondern die ambitioniert gefahrene Ideallinie zählt, wird von den Mehrfach-Teilnehmern jeder Zentimeter diskutiert. Das Überfahren von Curbs und Rattersteinen ist unter den Herrenfahrern so verpönt, als würde man in einem Haubenlokal in den Ohren bohren.

Mit steigendem Lernerfolg kann man sich jedenfalls mit dem erstaunlich sicher liegenden und gut im Futter stehenden Astra OPC in den freien Trainingsstunden wilde Gefechte mit M3 und sogar zögerlich gefahrenen GT3 liefern, wobei man beim Hinterherfahren genau merkt, wer welche Sektionen schon geübt hat.

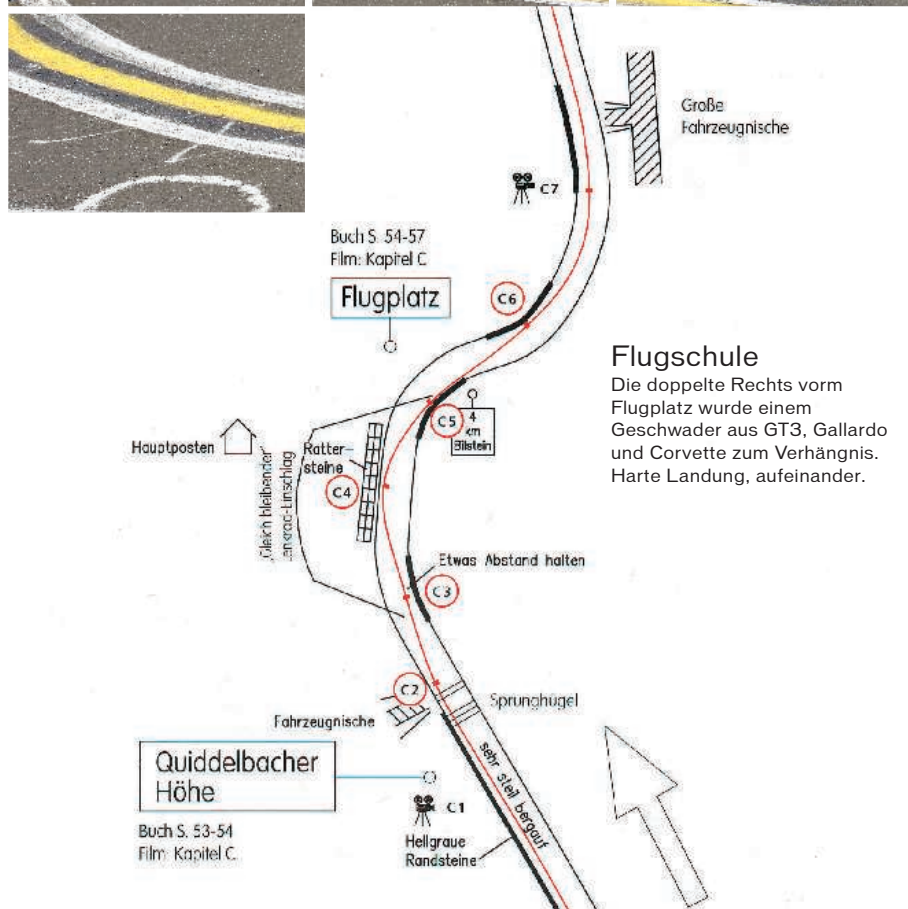
Es wurden zwei wundervolle Trainingstage, ganz Nürburgring-untypisch bei brütender Hitze. Das wahre Ringwetter meldete sich erst Mittag des Abschlusstages zurück, und so nahm die Tragödie ihren Lauf. Zu Beginn der letzten freien Trainingseinheit begann es zu regnen, und unser Instruktor, Böses ahnend, gab uns noch den Tipp: „Geht lieber zuerst was essen, jetzt wird es lustig da draußen.“

Eine Dreiviertelstunde später ergab sich auf meiner letzten Kontrollrunde dann tatsächlich eine Situation, die wie der Anfang eines Witzes klingt: Treffen sich ein Gallardo, eine Corvette und zwei GT3 am Flugplatz ... Der Flugplatz ist eine Doppelrechts, die mit etwa 180 genommen wird, im dahinter befindlichen Kiesbett lagen die vier genannten Fahrzeuge, sorgfältig ineinandergefaltet. Fünf Kilometer weiter steckte ein Ferrari Modena im Zaun, etwas weiter hatte ein echter Carrera RS – Baujahr '72, Abteilung Weltkulturerbe – breit- seits voll die Betonmauer der Breitscheid-Brücke genommen. Macht auf acht Kilometern einen Gesamtschaden von Minimum einer halben Million Euro, noch bevor der Abschlusswettbewerb überhaupt begonnen hatte.

Um's kurz zu machen: Es wurde ein guter Tag für alle Porsche-Aktionäre. Bei strömendem Regen hatten die GT3-Piloten in etwa die Ausfallquote einer Jagdfli- egerstaffel im WK II zu beklagen. ESP und Frontantrieb waren bei diesen Verhältnissen die tollste Sache der Welt, und nach den vergangenen persönlichen Rennkatastrophen war ein zweiter Platz in der Rookie-Wertung bzw. Neunter von knapp 200 Teilnehmern bei den Sportfahrern ein wahres Labsal fürs angekratzte Ego.



Immer der Reihe nach
Ohne die Auslaufzonen des GP-Kurses werden Massenstarts gemieden. Anstellen und Warten ist fixer Bestandteil des Programms.



Flugschule
Die doppelte Rechts vorm Flugplatz wurde einem Geschwader aus GT3, Gallardo und Corvette zum Verhängnis. Harte Landung, aufeinander.