

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 Instruktoern. 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 Straßenporsches 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 Instruktoern, 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-