

Underdog in der «Grünen Hölle»

Meldung vom 21.05.07 - 09:58



Porsche GT3 ist das angesagte Modell auf dem Nürburgring. Doch auch mit einem Opel Vectra OPC bietet das Fahrertraining auf der Nordschleife besondere Reize.

Von Thomas Flehmer

Die Übermacht ist fast erdrückend. Ein Jahr vor dem 50. Jubiläum der Scuderia Hanseat hat sich eine Porsche-Armada bei den Lehrgängen des Trainings-Spezialisten auf dem Nürburgring voll etabliert. 59 GT-Modelle aus Zuffenhausen stellen das Gros der insgesamt 300 Lehrgangsteilnehmer. Dass andere Modelle aus Zuffenhausen noch teilnehmen, verstärkt die Präsenz des vier Tage dauernden Lehrgangs.

22 Kilometer, 74 Kurven

Da gilt man schon als Exot, wenn man keinen Porsche, Ferrari, Corvette oder Dodge Viper fährt. Doch auch die OPC-Modelle von Opel geben auf dem Nürburgring, der am 19. Juni seinen 80. Geburtstag begeht, eine gute Figur ab. 280 PS reichen aus, um die über 22 Kilometer der Nordschleife zügig zu durchfahren. Doch darum geht es den Veranstaltern in erster Linie nicht. Die höchste Priorität besitzt die Sicherheit.

«Der Nürburgring verzeiht Fehler nicht, sondern er quittiert sie», sagt Instruktor Wolfgang Zwingel, der Spezialist für die Sektion «Adenauer Forst – Kallenhard». In elf Sektionen wurde die Nordschleife eingeteilt, um die Besonderheiten des schwersten Rennkurses der Welt kennen zu lernen.

Ideallinie gesucht



Fuchsröhre, Hatzenbach, Adenauer Forst, Kesselchen, Hohe Acht, Wippermann, Brünchen und Pflanzgarten sind die Namen, die die Herzen nicht nur von Rennsportbegeisterten höher schlagen lassen. Doch der Umsetzung in die Praxis geht ein harter Lernprozess voraus. «Jedes Auto erhält auf der Nordschleife mitleidslos seine Schwächen aufgezeigt», so Gruppenleiter Uli Wagner. Zweieinhalb Tage dauern die Einweisungen, doch schon nach den ersten Abschnitten kann man den ehemaligen Formel 1-Weltmeister Jacky Stewart verstehen, der den Rundkurs als «Grüne Hölle» bezeichnete.

Viele der 74 Kurven in herrlicher Eifel-Landschaft sind so genannte «blinde» Kurven. Der Fahrer muss sein Auto einlenken, obwohl er den Ausgang der Kurve nicht sehen kann. Um nicht den Mut zu strapazieren, helfen die Instrukturen den Teilnehmern die richtige Linie, die so genannte Ideallinie, zu finden. Bei wechselhaften Wetter, das der Nürburgring aufgrund seiner weiten Ausbreitung mit sich bringt, dauert es eine Weile, die Linie zu finden.

Weniger ist manchmal mehr



«Ihr müsst Euch gewisse Punkte einprägen», sagt Gruppenleiter Wolfgang Laffien. Der Kriminalbeamte zeigt dann schon mal auf einen Strauch oder einen Baum, der am Asphalttrand wächst und einen Einlenkpunkt markiert. Zumeist aber weisen die Kurbs oder Rattersteine den Weg durch die Kurve. Und diese Punkte müssen gut getroffen werden. Nicht nur, um den Ausgang der Kurve sicher zu finden, sondern auch zugleich das Auto auf die folgende Kurve einzustellen.

Darum sind PS-Zahlen und Geschwindigkeit nicht unbedingt der Gradmesser. «Manchmal ist weniger mehr», sagt Instruktor Michael Müller. Der Spezialist für die Sektion Schwedenkreuz sieht gerade in den PS-Brummen große Gefahren. Denn «manche sind mit ihrem Fahrzeug schlichtweg überfordert.»

Sauber fahren erste Devise



So können gerade in den Kurven die auf sportlich getrimmten Fahrzeuge aus Rüsselsheim punkten. Während auf den Geraden in Richtung Kesselchen oder der Döttinger Höhe Porsche und Co aufgrund höherer PS-Zahlen Adé sagen, ist besonders der schnittige Astra OPC in den Kurven auf Augenhöhe.

Doch letztendlich zählen nicht die PS-Zahlen, sondern die saubere Durchquerung der einzelnen Abschnitte. Und das ist für Opel genauso eine «Grüne Höllenqual» wie für andere Teilnehmer egal welcher Marke auch. Überholvorgänge sollten deshalb auch nicht aufregen, meint Müller. «Saubere fahren und die Dicken ruhig überholen lassen – wer weiß, ob sie die nächste Kurve überleben.»