

Das erste Autorennen auf der Nürburgring-Nordschleife fand am 17. Juli 1927 statt. Die 10-Minuten-Marke auf der ursprünglich 22,835 km langen Strecke unterbot bereits 1936 Bernd Rosemeyer auf Auto-Union. Die 9:56,6 min bedeuteten eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 137,81 km/h. 25 Jahre später war die 9-Minuten-Schallmauer fällig. Phill Hill auf Ferrari fuhr 8:57,8 min (152,85 km/h). Erster Fahrer, der die Nordschleife in unter 8 min bewältigte, war 1969 der Belgier Jacky Ickx auf Brabham: 7:43,8 min (177,24 km/h). Dazwischen knackte 1965 Hubert Hahne auf BMW 2000 Ti die 10-Minuten-Schallmauer für Tourenwagen: 9:58,5 min (137,35 km/h).

1970 erzwang ein Boykott der Formel-1-Fahrer eine Umgestaltung der Nordschleife. Die Naturhecken als Streckenbegrenzungen wichen doppelstöckigen Leitplanken, beidseitig der Fahrbahn wurden breite Sicherheitsstreifen angelegt, die Piste streckenweise begrudigt, die Kurvenzahl auf 73 reduziert. Auf dieser Strecke fuhr den Rundenrekord Clay Regazzoni 1975 auf Ferrari in 7:06,4 min (192,8 km/h).

Der schwere Feuerunfall von Nicki Lauda im Folgejahr beendetete die Formel-1-Geschichte auf der Nordschleife. Es musste für die Königsklasse im Bereich der ehemaligen Südschleife ein neuer GP-Kurs gebaut werden. Den ersten Formel-1-Sieg auf dem neuen 4,542 km langen GP-Strecke feierte 1986 sinnigerweise Niki Lauda auf McLaren-TAG.

Damit die Nordschleife während des Baus der GP-Strecke in Betrieb bleiben konnte, wurde sie zwischen Hohenrain-Schikane und Eingang zum Sektor Hatzenbach kurzgeschlossen. Die noch heute so befahrene Nordschleife verkürzte sich auf 20,832 km. Den offiziellen Rundenrekord (es werden nur Rennrunden gezählt) für diese Strecke fuhr Stefan Bellof 1983 auf Porsche 956 in 6:25,91 min (194,33 km/h).

Touristenfahrten

Die Nordschleife ist an Abenden und an rennfreien Wochenenden für sogenannte Touristenfahrten (Pw/Motorräder) geöffnet. Eine Runde kostet 19 Euro; es können auch vergünstigte Mehrfahrtenkarten gelöst werden. Das Jahresabo für unbegrenzten Zutritt an Touristentagen gibt's für 895 Euro. Es empfiehlt sich ein Fahrzeug mit kräftigem Motor, da die Nordschleife Steigungen bis zu 17% und auf der ganzen Länge eine Höhendifferenz von 300 Metern aufweist. Die Fahrzeuge der Touristenfahrer müssen strassenzugelassen sein. Grundsätzlich gilt die Strassenverkehrsordnung, also das Rechtsfahrgebot, rechts überholen ist verboten. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung besteht auf dem grössten Teil der Strecke keine.

Die Nordschleife so kennenlernen ist schwierig. Es empfiehlt sich der Besuch eines Sportfahrerlehrganges, wie ihn etwa die Scuderia Hanseat anbietet. www.nuerburgring.de, www.scuderia-hanseat.de



Machts einfacher: Brems-, Einlenk- und Scheitelpunkte der meisten Kurven sind mit einem weissen Punkt markiert. (Fotos: AR)

Wer eine Rennstrecke wie die Nordschleife des Nürburgrings kennenlernen will, wendet sich am besten an eine Sportfahrschule. Auf eigene Faust ist's schwierig.

Zum Teil wie auf Schienen

CHRISTOPH SCHMUTZ

Als einer, der die «grüne Hölle» nur vom Hörensagen kennt, ist man nicht bereit, einer Rennstrecke im Voraus Demut zu erbringen. So erging es auch dem Autor, als er sich aufmachte, als Gast von Opel in einer Klasse der Sportfahrschule Scuderia Hanseat die Weihen als Nordschleife-Neuling zu empfangen. Auf der Anreise dankte ein Stopp bei der ersten Gelegenheit, die einen Blick auf die Rennstrecke möglich machte.

Es war am Pflanzgarten. Ein Abschnitt, der eine ganz schöne Portion Vertrauen ins Material und ins eigene Können erfordert, um einermassen volle Pulle den Hang runter- und in die anschließende Rechtskurve reinzubrettern. Aber das weiss nur, wer an der Stelle im Auto selber schon mal leer geschluckt hat und das Bremspedal so lange wie möglich nur ungern ignoriert.

So aus der Sicht eines Zuschauers glaubt man, schon steilere Strassenabschnitte gesehen zu haben. Dann kom-

men die ersten Autos – es sind gerade Touristentage. Wromm, wromm, wromm, mal lauter, mal leiser. Aber weder ausbrechende Hecks noch pfeifende Reifen. Etwas enttäuschend. «Das kann ja jeder», denkt man und fährt bald einmal weiter.

Es sollte das letzte Mal gewesen sein, dass uns am dreitägigen Abenteuer in der Eifel etwas es nicht gerade schnell vorgekommen sein sollte. **Die OPC-Palette wartet**

In der Boxengasse der GP-Strecke wartete dann fast die gesamte OPC-Palette von Opel darauf, über den Nürburgring gehetzt zu werden: Corsas, Astras, Vectras, Merivas. Wir weiss, dass sogar der Familien-Van Zafira von Opel als «verschnellerte» OPC-Version die 20,832 km der Nordschleife in respektablen 8:54,38 min schafft, kann sich denken, dass sich auch mit den anderen OPC-Modellen auf der Rennpiste niemand verstecken muss. Also Platz genommen in einem ardenblauen Vectra,

Helm auf und die 280 Pferdchen kräftig mit Bleifrei Super98 gefüttert.

Zum Glück ist unser Klassenlehrer Uli Wagner in der «grünen Hölle» sozusagen zu Hause. «Die Nordschleife verzeiht keine Fehler», schärft er uns bei jeder Gelegenheit ein. Zum Glück auch regnets am ersten Tag. Nicht dass man sich Regen wirklich erhofft hätte, aber die Instruktoren waren sich einig: lieber Regen am ersten Tag als am letzten. Die nasse Piste, gleich um einiges höllischer als trocken, kauft den Greenhorns schon mal ungebührlichen Schneid ab. Ausserdem lernen wir so gleich auch die Regenlichkeit für Taxifahrten mit Instruktoren. Ich setze mich zu Wolfgang Laffien in einen Opel Meriva OPC. Dem Wagen würde man anhand seiner Optik nicht zutrauen, auch in rasanten Kurven auf der Strasse zu kleben. Der Meriva wirkt eher hoch und schmal. Das scheint unseren Chauffeur nicht zu kümmern. Im Gegenteil, er spielt noch mit den wetterbedingten Widrigkeiten der Strecke. In den Kurven, wo er schlechten Grip vermutet, übersteuert er absichtlich, um zu zeigen, dass das Auto die Spur um keinen Millimeter verlässt. Weiter beweist Laffien, dass mit exakter Fahrweise mehr rauszuholen ist als mit Hunderten von PS. Mit seinem Meriva hetzt er einen gefährlich aussehenden Porsche dermassen durch die Wälder in der Eifel, dass der irgendwann die Nerven verliert und ihn passieren lässt.

Ideallinie ist Gold wert
Zwischendurch gibts die Möglichkeit für Taxifahrten mit Instruktoren. Ich setze mich zu Wolfgang Laffien in einen Opel Meriva OPC. Dem Wagen würde man anhand seiner Optik nicht zutrauen, auch in rasanten Kurven auf der Strasse zu kleben. Der Meriva wirkt eher hoch und schmal. Das scheint unseren Chauffeur nicht zu kümmern. Im Gegenteil, er spielt noch mit den wetterbedingten Widrigkeiten der Strecke. In den Kurven, wo er schlechten Grip vermutet, übersteuert er absichtlich, um zu zeigen, dass das Auto die Spur um keinen Millimeter verlässt. Weiter beweist Laffien, dass mit exakter Fahrweise mehr rauszuholen ist als mit Hunderten von PS. Mit seinem Meriva hetzt er einen gefährlich aussehenden Porsche dermassen durch die Wälder in der Eifel, dass der irgendwann die Nerven verliert und ihn passieren lässt.

nicht geübt wurden, werden zur Tortur und zum Ärgernis für alle dahinter, die die Strecke schon kennen. Volle Pulle auf eine Kuppe loszubrezeln, von der man nur weiss, dass die Strecke dahinter irgendwie weitergeht, aber nicht wie, ist nicht jedermanns Sache. Ausserdem stresst es, im Rückspiegel einen Pulk Autos zu sehen, von denen jedes schneller aussieht, als man selbst ist, und vor allem sieht man sich konfrontiert mit allerlei Mutproben. Wir sind am Punkt angelangt, an dem wir bereit sind, der Nordschleife Demut zu zeigen.

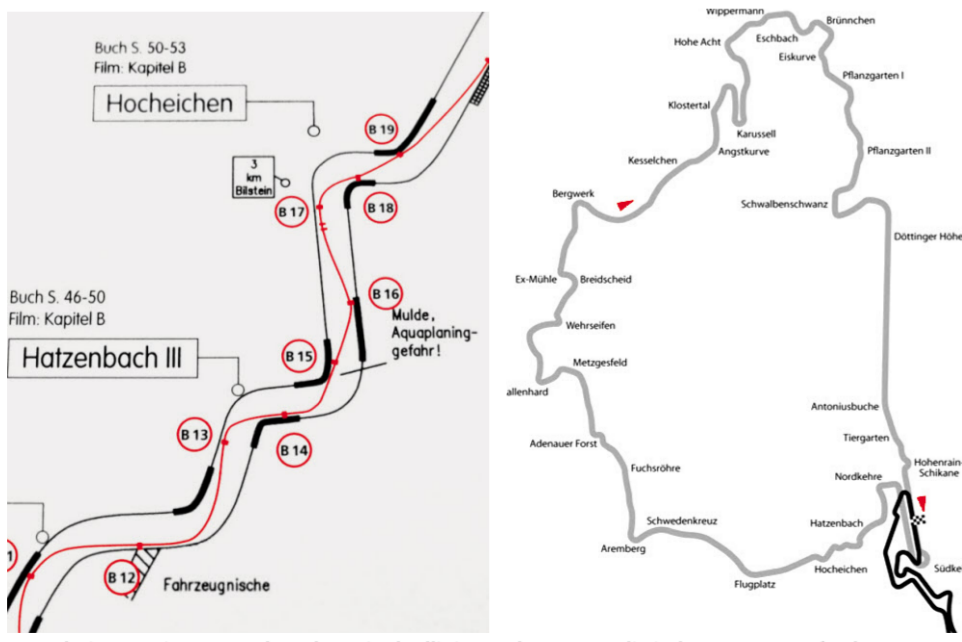
Der grosse Unterschied zwischen der «grünen Hölle» – der durchaus passende Begriff ist eine Erfindung des ehemaligen Formel-1-Weltmeisters Jackie Stewart, der auf seinem ersten Ritt über die Nordschleife die überall prächtig spriessende Vegetation wohl nicht mit den Augen eines Botanikers sah – und einem «normalen» Rundkurs wie z. B. der GP-Strecke des Nürburgrings sind die folgenden: Einen Rundkurs von 4 km Länge kennt man nach ein paar Runden. Da hats vielleicht zehn Kurven. Die Strecke ist übersichtlich, man sieht den Pistenverlauf weit über die angefangene Kurve hinaus, und ausserdem hats da überall grosszügige Sicherheitszonen. All das fällt bei der Nordschleife weg, und das macht das ganze so verdammt schwierig.

Das sektorenweise Üben auf der Strecke macht Sinn – anders gehts nicht –, aber es fehlen einem halt die Übergänge von einem Sektor zum anderen. Sicher ist: Auf der Nordschleife wird es mit einem potenten Auto nie langweilig. Es gibt keine langen Geraden als «Erholphasen» – ausser ganz am Schluss. Wer sich das Nasenbohren abgewöhnen will, muss Nordschleife fahren!

Das macht uns natürlich hungertig auf die eigene Fahrt über die ganzen rund 21 km Rennpiste. Es geht auch ganz flott los, aber bereits die ersten Meter, die in der Klasse noch

Worans noch hapert

Das macht uns natürlich hungertig auf die eigene Fahrt über die ganzen rund 21 km Rennpiste. Es geht auch ganz flott los, aber bereits die ersten Meter, die in der Klasse noch



Ausschnitt aus einem Streckenplan mit Ideallinie. Flurnamen, die jeder Motorsportfan kennt.

Tempo Teufel wäre deplatziert



Pfarrer mit Humor: «Aufschliessen bitte, ich fahre nicht schnell.» ...

Der Emmentaler **BRUNO MAST** hält schon mal Predigten im feuerfesten Rennkombi. So etwa 2003 als Gastprediger beim Bergslalom in Reitnau. Keineswegs nur Show. Mast ist der wohl schnellste Pfarrer der Schweiz. Allerdings war er zuerst Rennfahrer. Das lässt Spekulationen zu, dass dem 52-jährigen aus Hasle-Rüegsau auf der Rennstrecke etwas zugestossen ist, das ihn auf den richtigen Weg geführt hat. Falsch kombiniert! Auf der Rennstrecke sind Bruno Mast bisher nur positive Dinge zugestossen. Sein Palmares ist gespickt mit Klassensiegen, Streckenrekorden und Spitzenplätzen an nationalen und internationalen Rundstrecken- und Bergrennen, an Slaloms bei Clubrennen und an internationalen Drift-Challenges. Bruno Masts Boliden waren und sind dabei verschiedenster Natur: Nissan Cherry, VW Golf GTI, Chevrolet Camaro, Simca Rallye 2, Porsche 911S, Ford Sierra XR4i, Toyota MR2 usw.

Pfarrer und Instruktor

Mast machte seinen berufsbegeleitenden Pastor 1984 – 1991 vor allem wegen einer Bemerkung seiner Frau Dora. Sie könne sich ein Leben ohne Gott nicht vorstellen, sagte sie. Bruno Mast, dem bis anhin der Glaube als eine Einbildung vorgekommen war, machte die Probe aufs Exempel und lernte das Christentum von Grund auf kennen. Er habe schon vorher nicht alles falsch gemacht, meint Mast, aber heute lebe er die Grundsätze der Bibel bewusst. Ausserdem gebe ihm die Bibel Zuversicht und Hoffnung in schwierigen Lebenssituationen. So betrachtet eine perfekte Grundlage, um weiterhin Autorennen zu fahren.

Wir haben Bruno Mast Ende Mai auf dem Hockenheimring getroffen, wo er als Instruktor eines zweitägigen BMW-Intensivtrainings auf Z4-M-Coupees mitwirkte.

Auf Achse mit dem Prinzen

Wie kommt ein Mann Gottes als Instruktor zu BMW? Es ist nicht nur der Umstand, einen Verantwortlichen für das Wetter an Bord zu haben, wie seine Kollegen etwa scherzen, weil Bruno Mast den besten Draht nach oben habe. Auslöser war Masts Teilnahme an der Oldtimer-Rallye Mille Miglia 1995 zusammen mit Prinz Leopold von Bayern auf einem 1938er-BMW 328. Er hatte sich den Platz neben «Poldi» an einem BMW-Fahrtraining erstritten und ersetzte als Pfarrer so auch perfekt den Schutzengel, den der Prinz von Bayern gemäss eigener Aussage vorher 30 Jahre lang auf dem Beifahrersitz mit-



... und hinten kann man schon mal ins Schwitzen kommen.

Analyse der Rundenzeiten direkt vom Himmel

Ein gutes Niveau hat man als Rennfahrer erreicht, wenn man selber nicht mehr sagen kann, ob jetzt diese oder die letzte Runde die bessere war. Dann ist man auf digitale Hilfe angewiesen. Die Rundenzeit allein macht nicht immer glücklich, schliesslich will man wissen, warum man in der einen Runde schneller war als sonst. Auskunft darüber gibt die

Driftbox, die mittels Satellitennavigation die unterschiedlichsten Parameter während der Fahrt aufzeichnet. So sind bei der späteren Auswertung am PC alle Brems- und Beschleunigungsmanöver ersichtlich (mit Bremspunkten, Rollphasen und Beschleunigungspunkten), die Rundenzeiten, die Höchstgeschwindigkeiten, alle Fliehkräfte und



Zurück nach elf Jahren Pause: Nationalrat Philipp Müller ist auch wieder Rennfahrer.

Nationalrat **PHILIPP MÜLLER** (FDP) darf man zu den Parlamentariern der fixeren Sorte zählen. Und er ist auch ein Beweis dafür, dass Motorsportler anderes im Kopf haben als die Stellung des Gaspedals. Wir trafen den 55-jährigen Generalbauunternehmer aus dem Aargau bei einem Event von Wirz-Motorsport auf dem Circuit in Dijon-Prenois. Freies Fahren war angesagt, auf der Piste Tourenwagen und Formel-Racer, Anfänger und Routiniers. **Die Feinheiten des Fahrens**



Die Kleeblätter haben Müller Glück gebracht: noch nie verletzt.

Wer da wirklich Spass haben will, muss den Kopf bei der Sache haben. Oder wie es Philipp Müller sagt: «Ein Rennfahrer darf nicht dumm sein.» Er sagt

das bei Tempo 150 beim Überholen in der Courbe de Pouas vor der Zielgeraden. «Rennfahren hat viel mit Geometrie zu tun, mit Ausprobieren, mit im Kopf behalten», doziert Müller weiter. Wir auf dem Beifahrersitz seines Porsche GT3 sind froh, dass der FDP-Politiker bei knapp über 250 den Bremspunkt für die scharfe Doppelrechtskurve Ende der Zielgeraden im Kopf behalten hat. Und in einer weiteren Runde wird uns buchstäblich vor Augen geführt, was Müller auch gemeint hat. Unmittelbar vor uns dreht sich ein MGC GT um die eigene Achse und schießt dann unkontrolliert quer zur Fahrbahn weg. Müller kann ausweichen. «Der hat die Bremsen losgelas-

Rennvirus döste nur leicht

Der Aargauer weiss, wovon er spricht. Ausser Formel 1 sei er fast alles gefahren, und das ist nicht mal weit danebengehauen. Müller war 22 («zehn Jahre zu spät»), als er zum ersten Mal rennmässig einen Gokart bewegte. Es folgten 23 Jahre als Aktiver in der Formel Ford, in der Formel-3-Ralt-Meisterschaft, mit Toyota-Bemani in der Tourenwagen-EM und -WM, im Porsche Cup, als Werksfahrer für diverse Teams bei Marken- und Langstreckenrennen und schliesslich 1996 in der Ferrari Challenge.

«Eine Zeitlang habe ich den Motorsport inklusive als Testfahrer fast professionell ausgeübt», blickt Müller zurück. Gegen 500 Rennensätze mit um die 100 Siegen gingen an die Substanz. Die Tourenwagen-EM Mit Toyota Bemani habe man zwei Jahre lang sogar dominiert. «Entweder gabs Siege oder Ausfälle.» Dann wurde Müller die Reiserei zu viel: elf Jahre Pause. Das Rennvirus aber schlief nur. Peter Wirz hat es 2006 aufgeweckt, als er Müller anfragte, als Instruktor bei Wirz-Motorsport-Events hin und wieder einzuspringen. Und bereits fährt der auf Porsche GT3 wieder Rennen. Heuer sollens vier werden. Mal schauen, ob er es schafft, die Quote nicht zu übertreten. www.wirzmotorsport.ch, www.mueller-philipp.ch

