



Schleuder-Trauma

Praxis-Historie: erstes Sicherheitstraining am Nürburgring



Vertieft: Hans Stuck Junior und Senior fachsimpeln (1960).

Vergewissert: letzte Kontrolle vor dem Start; verfranst: von der Strecke abgekommen

Bruchpiloten sind nicht unter ihren Ausbildern - beweisen auch Sie, daß sportliches Fahren in erster Linie sicheres Fahren bedeutet.

Mit diesem Orakel lockte die "Scuderia Hanseat", als sie vor genau 30 Jahren zum ersten "Sportfahrer-Lehrgang" auf dem Nürburgring einlud. Günther Isenbügel und Helmut Rathjen, die Organisatoren des Spektakels, legten in den vier Tagen vom 21. bis zum 24. April 1958 einen Grundstein, auf dem das Gebäude des Sicherheitstrainings erbaut wurde.

Beide, Isenbügel und Rathjen, hatten einen gehörigen Schuß Benzin im Blut und schon einige Rennsport Trophäen in der Vitrine. Ihr gemeinsames Hobby, das Autofahren, brachte sie auf eine Idee: Sie wollten den fahrerischen Standard im Straßenverkehr erhöhen. Aber wie?

Die Antwort lag auf der Hand: Gefährliche Situationen sollten geübt werden – und zwar mit schnellen, aber alltäglichen Geschwindigkeiten. Für unrealistisch hielten es die zwei Draufgänger nämlich, die richtigen Verhaltensweisen im Schnecken tempo zu studieren.

"Wir wollen die Autofahrer an die eigenen Grenzen und die des Autos heranführen", beschreibt Helmut Rathjen heute die Zielsetzung. Als zum Üben wie geschaffen befanden sie den Nürburgring.

Der Hamburger ADAC, in dem sich Isenbügel und Rathjen engagierten, hielt nicht viel von diesem Konzept und winkte ab. Rathjen: "Das ganze war denen auch kaufmännisch zu riskant. Die Organisation und die Instruktionen haben ja eine ganze Menge Geld gekostet."

Inder Tat: Die Liste der Ausbilder aus den Gründerjahren liest sich wie ein Auszug aus dem "Who is who im Rennsport": Edgar Barth, DDR-Meister des Sports 1956; Erwin Bauer, Rennfahrer; Werner Engel, Tourenwagen-Europameister 1955; Richard von Frankenberg, Deutscher Sportwagenmeister 1956; Helm Glöckler, Deutscher Rennsportmeister 1949 und 1952; Hans Herrmann, dreimaliger Deutscher Sportwagenmeister; Heinz Meier, Deutscher Tourenwagenmeister 1954; Helmut Polensky, Deutscher Tourenwagenmeister und Rallye-Europameister 1953; Sven von Schroeter, Deutscher Tourenwagen-

meister 1955; Wolfgang Seidel, Deutscher GT-Meister über 1600 cm³; Hans Stuck, "Bergkönig" mit 403 Siegen und Weltrekorden; Wolfgang Graf Berghe von Trips, Formel-1-Pilot; Helmut Zick, Rallye Fahrer.

Isenbügel und Rathjen waren von ihrem Einfall nicht abzubringen. Kurzerhand gründeten sie deshalb die "Scuderia Hanseat" – was etwa so viel bedeutet wie "Hanseatischer Rennstall" – und organisierten den Sportfahrer-Lehrgang unter diesem Namen auf eigene Faust. Isenbügel wurde Vorsitzender der jungen Fahrer-Vereinigung, Rathjen Lehrgangsleiter und damit verantwortlich für den Ablauf am Nürburgring.

Damals, im April 1958, kostete die Startgebühr für vier Tage, Unterkunft, Verpflegung und Versicherung inklusive, 240 Mark. 166 Autofahrer kamen. Begierig, ja geradezu heiß waren sie alle darauf, sich zukünftig sportlich auf ihren vier Rädern zu bewegen – eben ohne das Schleuder-Trauma, als Bruchpiloten im Straßengraben zu landen.





**An der Piste:
Instruktoren Seidel,
Trips, Lindner
(1960, von links);
nach jeder Übung
gemeinsame
Manöverkritik:
Sicherheit und
Eleganz waren
gefragt.**



Seit jeher trat auch Prominenz an den Start der „Scuderia Hanseat“. Die „Motor-Rundschau“ vom 10. Mai 1958 wußte es genau: „Unter den Lehrgangsteilnehmern befand sich auch der bekannte Boxer Hein ten Hoff, welcher die Boxhandschuhe heute nicht mehr anzieht, sich aber dafür für den Automobil-Sport interessiert. Er fuhr mit Seidel eine Runde im Ferrari GT und liebäugelt seitdem mit diesem schnellen Wagen.“

Selbst, so verrät es das Programmheft vom April 1958, war der Hamburger Sportler in seinem US-Ford Customline zum Nürburgring gefahren. Schließlich mußte jeder Starter seine Erfahrungen im eigenen Wagen sammeln.

Deshalb spiegelt die Liste der 166 Autos nahezu die gesamte damalige Automobilwelt wider Abarth, Alfa Romeo, Austin-Healey, BMW, Borgward, Bugatti, Citroën, DKW, Fiat, Ford, Goliath, Jaguar, Karmann-Ghia, Mercedes-Benz, MG, Opel, Peugeot, Porsche, Renault, Simca, Triumph, Volvo und VW. Diese illustre Mischung glänzte natürlich durch die unterschiedlichsten Fahrzeugtypen noch bunter und strahlender, vom vielfältigen Motorendröhnen auf dem Nürburgring ganz zu schweigen.

In insgesamt 14 Gruppen wurden die Fahrer eingeteilt – je nach Stärke ihrer Autos. So blieb eine gewisse Vergleichbarkeit untereinander gewahrt.

Konkurrenten im eigenen Lager für Hein ten Hoff mit der Startnummer 206 waren der 1974 gestorbene Siegfried Breunle und Beifahrer Erich Prang.

Breunles Porsche Carrera trug die 197 auf dem weißen Blechkleid. Die beiden Tuttlinger, die seit 1955 stets gemeinsam Rallies führen, reizte das Erstmalige des Spofahrer-Lehrgangs, deshalb wollten sie auf dem Nürburgring dabei sein.

Erich Prang, inzwischen 77 Jahre alt, erinnert sich noch heute an die Situation: „Den Hein ten Hoff haben wir immer ein bisschen bestaunt“, meint er und zeigt mit seinen Händen, „so ein Schrank war der.“

Im Mittelpunkt stand jedoch das schnelle, sportliche Fahren. Die Instruktoren zeigten in den verschiedenen Segmenten, in die der Nürburgring unterteilt worden war, wie am flottesten gefahren werden konnte. „Der Trips hat uns das vorgemacht. Im dritten Gang raste der um eine Kurve – andere führen da im vierten Gang lange nicht so rasant“, erzählt Erich Prang.

Breunle und Prang gehörten damals mit ihren 42 und 47 Jahren zu den ältesten Teilnehmern zwischen Hatzenbach und Tiergarten. Aber sie zählten zu der „kleinen Clique“ (Prang) der Sportfahrer. Und die verstand sich gut. Abends, nach gelehrter Lektion hinterm Steuer, setzten sich die Fahrer beim Bier zusammen und redeten sich die Köpfe heiß – während draußen die Motoren langsam abkühlten. Die Kursteilnehmer wohnten in einem Hotel in Adenau, jenem kleinen Ort in der Eifel, der erst durch den Bau des Nürburgrings bekannt geworden ist.

Zum Abschluß der vier Tage absolvierten alle 166 Fahrer eine Prüfung. Siegfried Breunle, der seinen Führerschein schon seit dem 31. August 1933 in der Tasche hatte, fuhr mit seinem Porsche Carrera so elegant, daß er die Note „sehr gut“ auf seiner Teilnehmerurkunde erhielt. Bewertet wurde jedoch nur der Fahrstil nicht etwa das Tempo.

Fahrschul-Histörchen

Fahrerlehrgänge sind ein alter Hut – oder besser: ein alter Zylinder. Denn solche waren die übliche Kopfbedeckung jener Herren, die in den Anfängen der Motorisierung mit einem Auto durch die Welt kutschierten. Und schon damals stellte sich die Frage nach Verkehrssicherheit.

„Motor und Sport“ – Heft 8 aus dem Jahr 1927 bringt es auf den Punkt: „Sicherheit ist heute das Problem des Automobilverkehrs. Nicht nur in den Vereinigten Staaten, sondern auch in Europa ist die Frage der Hebung der Verkehrssicherheit so brennend geworden, daß großzügige Versuche, die gegenwärtigen Zustände zu bessern sich als nötig erwiesen haben.“

Auch die Gefahrenquelle war erkannt, das beweist der Schreiber dieser erkenntnisreichen Zeilen ein paar Absätze später: „Aber im Laufe der Jahre hat man Erfahrung gesammelt, die das Automobil zu einem beinahe unfehlbar sicheren Apparat gemacht haben – wenn – der rechte Mann am Steuer sitzt.“

Der rechte Mann also ist gefragt, ja, wenn er nur immer am Steuer säße, ja, wenn.

Nun fuhr, als die Autos laufen lernten, natürlich nicht jedermann in einem Motor-Vehikel. Dazu gehörte ein gewisses Privileg – und das nötige Geld.

Das erkannte schon die „Auto-Fachschule Opel“ in Berlin, Courbière-Straße 14, im Jahr 1911. Damals nämlich hatten die Fahrschul-Lehrmeister eine spezielle Einladung verfaßt: „Nachdem bereits ein ähnlicher Kursus, der unter Beteiligung einer größeren Anzahl Herren stattfand, einen ganz vorzüglichen, alle Teilnehmer hoch befriedigenden Verlauf genommen hat, haben wir beschlossen, auf Grund an uns ergangene Wünsche, einen derartigen Kursus für Aerzte und Tierärzte einzurichten und veröffentlichen umstehend das Programm dieses Kurses, zu dem wir hier höflichst einladen.“

Grund für einen solchen Lehrkursus war eine neue Verordnung des „Bundesrats über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen“. Danach mußte jeder Führerscheinanwärter nachweisen, „daß er den Fahrdienst in einer von der Behörde ermächtigten Schule oder Automobilfabrik erlernt hat.“

Der Unterricht war kostenlos – lediglich, wer die Führerscheinprüfung anstrebte, mußte 30 Mark bezahlen. Zusätzlich berechnete die Opel-Fachschule die stolze Summe von 20 Mark. Sie kam den Angestellten zugute. Und damit war es genug für das Personal. Ausdrücklich schreibt die Einladung den Fahrschülern vor, wie sie mit ihrem lieben Geld umzugehen hätten: „die Entrichtung von Trinkgeldern an Angestellte wird nicht erwünscht.“

Vom 19. bis zum 25. April vor 77 Jahren bimsten also 25 Herren, „Aerzte und Tierärzte“, wie wir wissen, den richtigen Umgang mit dem Automobil.

Und eine Erfolgsgarantie gab die Schule auch: „Nach Beendigung des Lehrkurses können sich die Teilnehmer der behördlichen Führerprüfung unterziehen, die wir in die Wege leiten und die bei der nötigen Eignung des Teilnehmenden trotz der Kürze des Kurses in den meisten Fällen mit Erfolg abgelegt werden wird.“

So einfach war das damals, im April 1911. Die Zeiten ändern sich eben doch.



An den Boxen: Siegfried Breunle in seinem Porsche Carrera und die Autos seiner Sportfahrer-Kollegen; die Startplaketten des Teams Breunle-Prang von 1958 (oben rechts).



Daran hat sich bis heute nichts geändert. „Wurde ein Instruktor die Zeit messen, wäre er sofort weg vom Fenster“, bekräftigt Lehrherr Rathjen. Auch wenn es manchmal im Gasfuß juckt: Ginge es um die beste Zeit, wäre auf der Stelle jeder Versicherungsschutz verloren – und das könnte ein zu teures Vergnügen werden. Einzige Ausnahme ist die Hatz über den Slalom-Parcours, die den Fahrer mit der Stoppuhr im Nacken durch die rotweißen Pylonen scheucht. Allerdings kann dabei nicht viel passieren. Das wäre auch schlecht, schließlich geht es ausschließlich um die Sicherheit.

Dennoch: Unfälle sind immer geschehen, auch schon bei der ersten „Scuderia Hanseat“ (siehe Seite 38). In den 30 Jahren des Lehrgang hat es gar zwei Tote gegeben: Einer allerdings starb an einem Herzinfarkt und der andere als Beifahrer – sein Fahrer hatte sich überschätzt und war von der Rennpiste abgekommen.

Um das Unfallrisiko zu vermindern, hatte sich die „Scuderia Hanseat“ ein straffes Programm einfallen lassen, das natürlich im Laufe der drei Jahrzehnte mehr und mehr verfeinert wurde. Auf den ersten Blick klingt es banal, was die Autofahrer alle üben müssen: lenken, bremsen, Kurven fahren, ausweichen – als ob sie das nicht schon jeden Tag ein paar dutzend Mal praktizieren.

Erst auf den zweiten Blick, nämlich aus der Perspektive hinter dem Steuer, während der Übungssituation, erkennen die erfahrenen Fahrschüler den Sinn. In der alltäglichen Praxis haben sich oft viele Fehler eingeschlichen, die es auszumerzen gilt. Dies sei

schwer genug, bestätigten die Teilnehmer vom Sicherheits-Trainings schwitzend – und verblüfft über das eigene Unvermögen. Übrigens tragen alle Lerneifrigen seit dem ersten Lehrgang im Auto einen Sturzhelm und sind angeschnallt.

Erich Prang gibt der Lehrmethode recht: „Nach dem Training habe ich mich mehr getraut, jedoch ohne etwas zu riskieren. Unbewußt habe ich oft richtig gehandelt.“

Trotz des großen Zulaufs – die „Scuderia Hanseat“ hat inzwischen die Teilnehmerzahl für ihre beiden Kurse im Frühjahr und Herbst auf 220 begrenzt, der Preis ist auf 1 200 Mark geklettert – dauerte es rund zehn Jahre, bis in Deutschland weiterer Fahrer-Lehrgänge angeboten wurden. So eröffnete zum Beispiel am 22. November 1969 Richard Beck seinen Trainingsplatz im schwäbischen Vaihingen/Enz. Andere Namen aus der Schleuderkurs-Szene sind Rob Slotemaker und Asmund Gahl. Anfang der 70er Jahre unterrichteten schließlich auch ADAC und ACE auf ihren Übungsplätzen.

Kritische Stimmen ließen nicht lange auf sich warten. Zwar werde die Fahrpraxis geschult, ein pädagogisch-psychologisches Konzept fehle jedoch völlig. Das Resultat sei Raserei und größere Risikobereitschaft durch Selbstüberschätzung. Es schlossen sich öffentliche Diskussionen über Sinn und Unsinn von sogenannten Schleuderkursen an: „Schleuderkurse sind kriminell“ (Beck).

Am 14. Juni 1972 setzt sich deshalb erstmals die Projektgruppe „Der junge Kraftfahrer“ des deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) zusammen und steckt ihre

Lernziele ab. Vom 5. bis zum 11. November 1973 – bis dahin dauerte die theoretische Ausarbeitung – wurden 100 Instruktoren durch eine DVR-Schulung geschleust. Eine zweijährige Erprobungsphase des neuen, verschulten Konzepts schloß sich an. 1976 rückten die Instruktoren jedoch vom Frontalunterricht à la Grundschule ab und lehrten nun in kleinen Gruppen: Fahrschüler und Lehrer diskutierten miteinander ihre Eindrücke und Fehler.

Außerdem gibt es heuer offiziell keine „Schleuderkurse“ mehr. Heute schleudern Autofahrer nur noch im „Sicherheitstraining“.

Seit den Anfängen im April 1958 erfreuen sich die Kurse wachsender Beliebtheit. Allein beim ADAC traten 1986 insgesamt 22 230 Autofahrer aufs Gas. 1975 waren es noch 5 209 gewesen.

Auch Automobilfirmen, zum Beispiel Audi, BMW und Porsche, bieten mittlerweile Fahrerlehrgänge an. Deren Konzepte stützen sich meist auch auf die Richtlinien des DVR – sind letztlich also auf die „Scuderia Hanseat“ zurückzuführen. Natürlich haben die Autobauer ganz nebenbei den markenbindenden Sinn solcher Kurse entdeckt.

Der drei Jahrzehnte andauernde Erfolg gibt der „Scuderia Hanseat“ ihre Bestätigung. Deshalb frotzelt Rathjen auch, wenn es um den Blick zurück geht, in die Tage, als die Autos schleudern lernten: „Wir waren unserer Zeit eben immer schon etwa voraus.“

Claus-Georg Petri

Der Nürburgring



- oben: Die traditionsreiche Nordschleife, Eröffnung 1927
- Länge: 20.832 km
- Kurven: 73
- Steigungen: max. 17.%, Stellstrecke 27%
- Gefälle: max. 11%
- links: Die Grand-Prix-Strecke Eröffnung 1984
- Länge: 4.542 km, verkürzte Streckenvariante = 3.029 km