

Wirtschafts Woche

Sicherheit: Boom für eine neue Branche
US-Industrie: Wohin nach der Wahl?
Report: Die Renaissance des Handwerks



Belgien bfr 55,-/Dänemark dkr 12,50/Frankreich FF 8,-/Großbritannien £ 1,10/Italien Lit 1800,-/Luxemburg lfr 54,-/Niederlande hfl 4,-/Österreich S 25,-/Schweiz sfr 3,20/Spanien Pts 150,-

FAHREN FÜR FORTGESCHRITTENE

Kleine Kür im Karussell

Unsere Autos werden immer sicherer, Führerscheineprüfungen immer strenger. Eine Vollbremsung, ein Ausbrechen oder Schleudern aber lernen manche nur ein (letztes) Mal kennen. Sicherheitstraining könnte da Abhilfe schaffen.

Den behelmten Kopf ratlos schüttelnd, ein gequältes Grinsen auf dem Gesicht, rutscht der Urologe Dr. Edgar Schäfer* aus seinem gerade eingefahrenen Porsche 928.

Rutscht, weil sich Sitz und Fahrzeug gut 60 Zentimeter über dem Boden befinden: Mit den Hinterrädern rittlings auf den letzten Metern der das „Karussell“ abschließenden feuerverzinkten Leitplanke.

Dem ernüchternden Totalschaden waren einige denkwürdige Sekunden und -bruchteile vorangegangen: eine ganz kleine Sekunde, in der Schäfer noch durch „Dichtnehmen“ versuchte, seinen Kurvenradius gegen die sich aufbauende Fliehkraft zu verringern, eine Erkenntnissekunde, in der im klar wurde, daß er aus der Kurve rausfliegen würde, einige Zehntelsekunden, in denen das hochmotorisierte Fahrzeug nur noch physikalischen Gesetzen gehorchte, und einige lange Sekunden, in denen der Wagen erst an die Planke knallte, sich halb überschlug, um schließlich kreischend und funkenstiebend auf der Leitplanke brutal Energie abzubauen.

Ort und Anlaß dieser Herausforderung an physikalische Gesetze, Mut und Fahrkönnen: ein Internationaler Sportfahrerlehrgang auf dem Nürburgring, ausgerichtet von einem der erprobtesten Veranstalter, der „Scuderia Hanseat e.V.“ in Hamburg.

Was Dr. Schäfer die 675 Mark Teilnahmegebühr (inklusive vier Ta-

ge Vollpension, Sportversicherung und möglicherweise einen Silberpokal) in bangen Sekunden um gut und gerne 60 000 Mark hochtrieb, widerfuhr – obwohl im reichhaltigen Kursprogramm in keiner Weise vorgesehen – in ähnlicher Form noch dem einen oder anderen der über 200 Teilnehmer.

Geflucht wird denn auch, dem internationalen Teilnehmerkreis entsprechend, in mehreren Sprachen; die unvermeidlichen Kommentare, Erklärungen und Rechtfertigungen sind auch so zu verstehen, sie drehen sich um Geschwindigkeit, Bremsen, Reifen, Drehzahlen und um neue und ungewohnte Begriffe wie Ablösepunkt, Seitenführungskräfte, Idealinie und Grenzbereich.

Im Gegensatz zu den routinierten Instruktoren und Gruppenleitern (alle mit praktischer Rennerfahrung und beeindruckenden Erfolgslisten) sucht der um Selbstbewußtsein oder teures Blech gebrachte Teilnehmer die Ursachen meist in irgendwelchen Schwächen seines Fahrzeugs. Die unbeirrbareren Hinweise der Instruktoren auf physikalische Gesetzmäßigkeiten, Fahrfehler oder falsche Reaktionen vermögen in den wenigsten Fällen gegen ramponierte Eitelkeit oder in den Grundfesten erschüttertes Fahrer selbstbewußtsein anzukommen. Dabei war es meist für den zuschauenden Rest der Gruppe offensichtlich genug, warum Kurve oder Kurvenausgang dem flott hereingedrehten Fahrzeug nicht standgehalten hatten.

Können parieren solche Situationen mit „kontrolliertem Driften“, oder sie haben den Mut und die Erfahrung für die oft einzige Rettung: beherztes, aber dosiertes Gasgeben.

Vorausgesetzt, der eingelegte Gang stimmt, der Motor befindet sich noch nicht im überdrehungsverdächtigen Drehzahlbereich, der Fahrer ist nicht schon intuitiv in die Bremsen gegangen oder hat durch hastiges „Nachgreifen“ versucht, den Kurvenradius zu verkleinern.

Das richtige Durchfahren von Kurven, die Suche nach der „Idealinie“, ist denn auch Hauptgespräch – und Lernziel – dieses Lehrgangs: Anbremsen, Einlenken, Gasgeben und dann mit unverändertem Lenkradeinschlag durch die Kurve.

Gelegenheit zur Praxis findet sich auf den 22,8 Kilometern des Nürburgrings reichlich: 33mal linksherum und 40mal rechtsherum. Faszinierend an der inzwischen 53jährigen Rennstrecke: Jede Kurve ist völlig anders in die hügelreiche Eifelandschaft gesetzt.

Wer indes noch nicht für jede einzelne Kurve den sogenannten Ablösepunkt und den weiteren Verlauf kennt, tut gut daran, die ersten Runden verhalten zu fahren; die am Eingang verpaßten wenigen Handbreiten multiplizieren sich mit der Geschwindigkeit bis zum Kurvenausgang. Und wenn es dort eng wird, geht der Wagen meist in die Büsche. „Botanisieren“ heißt das dann.

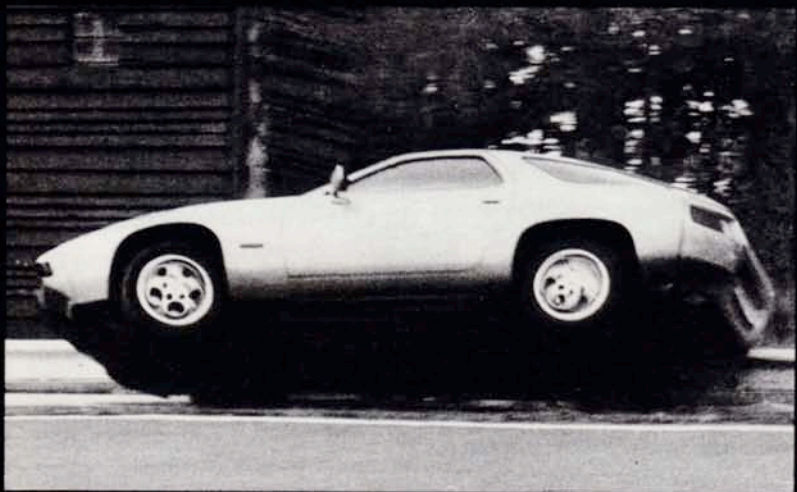
Können, davon gibt es bei jedem Lehrgang neben den Instruktoren einige, behaupten, daß sich erst nach 130 bis 150 Runden auf dem Nürburgring ein Gefühl der Ring-Vertrautheit einstellt (von Talenten, welche die Partitur nach dreimaligem „Durchlesen“ auswendig im Kopf haben, einmal abgesehen).

Gefahren wird grundsätzlich nur mit Helm und angelegten Sicherheitsgurten. Die Veranstaltung dient ausschließlich der Verbesserung von Fahrstil und Können und nicht der Erzielung von Höchstgeschwindigkeiten.

Rein straßenverkehrsrechtlich ist der Nürburgring eine Einbahnstraße, Haftpflicht- und Kaskoversicherung haben denn auch volle Gültigkeit während der vier Tage.

Nur in den offiziellen Pausen darf „geblasen“ werden. Für Neulinge ein schweißtreibender Kampf mit dem Rückspiegel: Denn nur da sieht man sie heranschießen, die von den Routiniern virtuos gespornten Porsches, BMWs, Turbos und italieni-

* Name aus einsichtigen Gründen von der Redaktion verändert.



schen Exoten. Der Helm reduziert die Außengeräusche auf das eigene Herzklopfen. Gefahren wird nur auf Sicht und (wer's noch nicht in der Fußspitze hat) mit Blick auf den Drehzahlzeiger. Wer nicht Platz macht, von der Ideallinie runtergeht, wird dann auch schon mal rechts überholt.

Bei diesen Trainingsrunden ist ein Blick auf die Uhr erlaubt: Rundenzeiten unter zehn Minuten (entspricht einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 137 Kilometern aufwärts) gelten in Sportfahrerkreisen schon als sehr akzeptable Grundlage für den abendlichen Plausch, wo auch sonst zurückhaltende Zeitgenossen schon vor dem ersten Bier ins Fabulieren geraten sein sollen... (Rundenrekord: Clay Regazzoni, 7.06.40 Minuten; entspricht einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 192,8 Stundenkilometern.)

Ab 7.30 Uhr kommt Leben ins Fahrerlager. Luftdruck und Ölstand werden gecheckt, Benzin nachgegossen und der eigene Druck reguliert. In disziplinierter Einerkolonne geht es dann gruppenweise für je zwei Übungsstunden in die abgesperrten und gesicherten Sektionen. Abschnitt für Abschnitt wird die „schönste und schwierigste Rennstrecke der Welt“ Kilometer für Kilometer durchgearbeitet.

Die Instrukturen, darunter Renncracks wie der Wuppertaler Jürgen Neuhaus, verstehen es, die Teilnehmer auf diesem Weg auch etwas näher an jenes fahrerische Können heranzuführen, über das (laut einer Untersuchung von 15 000 schweren Unfällen) derzeit leider nur 16,6 Prozent aller Autofahrer verfügen: Im entscheidenden Augenblick etwas zu tun, und zwar reflexartig das Richtige.

57,3 Prozent aller Fahrer aus der oben erwähnten Untersuchung waren mit ihrem Latein schon früher am Ende: Sie haben nicht einmal versucht zu bremsen. Das Fahrzeug des Könners, sagt man, steht in der Regel schon, wenn sich der Sonntagsfahrer erst in der Schrecksekunde befindet.

Der während des Lehrgangs gelegentlich kritisch hohe Adrenalinspiegel wird voll gerechtfertigt durch Fahrsicherheit, praktische Erfahrung und nicht zuletzt auch Spaß an der Sache.

Fotos: Faßnacht

Information: Neben der Scuderia Hanseat, Hamburg, veranstalten die Sportfahrschule Porsche, Ludwigsburg, sowie die BMW-Motorsport, München, Lehrgänge. Teilnehmen können Pkws aller Fabrikate.