

CLASSIC DRIVER

Fast forward im FSZ Lüneburg



„Wer ständig begreift was er tut, bleibt unter seinen Möglichkeiten!“ Diese Weisheit mag in einigen Lebenslagen treffend sein, hinter dem Steuer gilt sie indes nicht. Schon gar nicht hinter dem Steuer eines Sport- oder Rennfahrzeugs, welches kurz vor der Haftungsgrenze über den Rundkurs fliegt. Das Classic Driver Team unterzog sich dieser besonderen Fahrprobe und absolvierte den Lehrgang des Deutschen Motor Sport Bundes zum Erwerb der DMSB Lizenz National A. Ein Erlebnisbericht.

Die Suche nach Perfektion kennt viele Beispiele. Was beim Golf der perfekte Schwung, in der Fliegerei die kussweiche Landung oder beim Segeln die saubere und schnelle Wende, ist beim Motorsport das fließende Fahren auf der Ideallinie. „Perfekt fährt derjenige, der auf dem gesamten Kurs bei maximal möglichem Tempo die Ideallinie trifft“, sagt Claus-Peter Wilkerling, Fahrtrainer, selbst jahrelanger Sportfahrer und Ausbilder beim Deutschen Motor Sport Bund. „Erst das vorausschauende, fließende Fahren ermöglicht schnelle Rundenzeiten. Driftende Fahrzeuge sehen spektakulär aus, verlieren aber Zeit. Und mit Rasen hat sportliches Fahren auch nichts zu tun. Rasen ist Fahren ohne Hirn!“





Klare Worte. Wer einen Lizenzlehrgang des Deutschen Motor Sport Bundes zum Erwerb der Fahrerlizenz National A besucht, kann seine Vorstellungen vom sportlichen Fahren zumindest teilweise revidieren – so zumindest der Eindruck, wenn man in manche Gesichter der Teilnehmer blickt. Wir sind im [ADAC Fahrsicherheitszentrum Lüneburg](#) bei Embsen. Ein kalter Novembertag. Schnee und Nachtfrost haben den schwarzen Asphalt zu einer rutschigen Kreisbahn verwandelt. „Macht nichts“, sagt Wilkerling, „zunächst kommt ohnehin die Theorie und dann eine schriftliche Prüfung.“ Später soll es noch ein stärkendes Lunch geben und danach, so das Wetter will, erst danach soll es raus auf die Strecke gehen.



Schnelles Fahren als Kür. Für die Teilnehmer ist das nicht neu, haben sie doch zuvor meist schon Grund- und Aufbaukurse für sportliches Fahren belegt und wissen, wie man ein leistungsstarkes Auto auch zügig fährt und bändigt. Die nächste Erkenntnis: auch die Theorie ist aufschlussreich, klärt sie doch eine Reihe von Fragen rund um die Fahrerlizenz A National auf. „Mit der Fahrerlizenz kann man bei nationalen Motorsportveranstaltungen teilnehmen, beispielsweise bei Rundstreckenrennen, Bergrennen, Leistungsprüfungen oder Rallyes. Möglich sind ferner Teilnahmen bei sogenannten „NEAFP“ Markenpokalen. Das Kürzel steht für „National Event with Authorized Foreign Participation“, also die genehmigte Teilnahme von hiesigen Teilnehmern bei ausländischen Rennen. Trainer Wilkerling informiert über weitere wichtige Abkürzungen bei Ausschreibungen, „ZZ“ zum Beispiel. „Das heißt zerstören, zahlen. Jeder haftet für den von ihm verursachten Schaden. Man darf getrost davon ausgehen, dass bei freiem Fahren auf der Rennstrecke im Regelfall keine Versicherung eintritt. Schließlich ist die Straßenverkehrsordnung ausgehebelt.“



Flaggenkunde – auch die gehört dazu. Wilkerling hat alle Fahnen dabei. Die schwarze Flagge mit großem Punkt in Orange steht nicht etwa für „Sushi-Stopp“, sondern signalisiert einen technischen Defekt am Fahrzeug, welches zügig die Box anfahren sollte. Eine blaue Flagge wiederum zeigt die Überholabsicht eines folgenden Rennteilnehmers an. Weitere Begriffe und Fragen machen die Runde: „Was genau ist eigentlich eine Bewerberlizenz? Welche Unterlagen muss man zur Dokumentenprüfung vor einem Rennen mitbringen? Ist die Teilnahme am „Drivers Briefing“ Pflicht? Darf man das Safety Car überholen, wenn im Heck eine grüne Leuchte aufblitzt? Und: kann man nach dem Rennen noch disqualifiziert werden, wenn man bereits im Parc fermé die Startnummer vom Wagen abzieht?





Dann endlich. Es geht raus auf die Strecke. Die Wintersonne hat den Schnee tatsächlich getaut. Trocken ist die schwarze Piste deswegen nicht. Die Reifen dürften es schwer haben, hier Grip aufzubauen. „Wir fahren zunächst mal einen Slalom Parcours, um uns mit Fahrzeugen und Untergrund vertraut zu machen“, sagt Wilkerling. „Wer sich überschätzt, hat hier genügend Auslaufläche.“ Classic Driver Teamkollege Richter fährt den weißen Porsche Carrera warm, ein frühes 3,0-Liter Exemplar mit kräftig Druck auf der Hinterachse. Schnell kommt das Heck, Reaktionsvermögen ist gefragt. Kaum anders der blaue [944er Renn-Porsche](#) aus dem Angebot der [Thiesen KG](#). Der Vierzylinder-Frontmotor Porsche treibt mächtig nach vorne, verlangt aber am Steuer eine sensible Führung. Ganz anders verhalten sich [BMW M3 Cabriolet](#) und [Porsche Cayenne GTS](#). Hier greifen elektronische Systeme ins Geschehen ein, stabilisieren die Fahrzeuge zur rechten Zeit. Reichlich Motorleistung verhilft zum schnellen Antritt auf geraden Streckenabschnitten. Es ist offenkundig: die Klassiker verlangen deutlich mehr Fahrereinsatz. Wiederum anders verhalten sich die Renn-Lupos. Die kleinen Flitzer sind sehr leicht, stehen auf Semi-Slicks und verlangen besonders sensible Lenkeingriffe.





„Wir fahren den belgischen Kreisel“, gibt Wilkerling über Funk durch. In dieser Formation fahren alle Fahrzeuge auf die Rundstrecke und reihen sich hinter dem Pace-Car ein. Dieses fährt voraus, während nach jeder Runde das jeweils folgende Fahrzeug sich in einer Auslaufzone zurückfallen lässt und am Ende der Kolonne neuen Anschluss sucht. Überholen ist dabei streng untersagt. Was nicht bedeutet, dass hier Schlafwagen gefahren wird. Im Gegenteil. Einige der Fahrzeuge sind noch auf Sommerreifen unterwegs und auf der ständigen Suche nach Traktion. Das Tempo ist hoch. Die Anspannung steigt. Einzige Übung ist die Suche nach der Ideallinie. „Den richtigen Bremspunkt finden, das Auto stabilisieren, gefühlvoll einlenken, zur rechten Zeit voll beschleunigen und das Fahrzeug zum Kurvenausgang treiben. Und dabei die ganze Fahrbahnbreite nutzen“, meldet sich Wilkerling über Funk. „Darum geht es! Und zu jeder Zeit wissen, was man tut.“





Die Hatz auf der Ideallinie geht bis in die späten Abendstunden. Unter Flutlicht und unter Aufsicht des Lehrgangsleiters feilen die Teilnehmer ehrgeizig an der perfekten Runde. Schließlich packt Coach Wilkerling die Zielflagge aus. Geschafft! Die Teilnehmer halten ihre Urkunde in den Händen, die bestätigt, dass sie erfolgreich am Fahrlizenzlehrgang teilgenommen haben. Die Bescheinigung ist neun Monate ab Ausstellung gültig. Jetzt steht nur noch eine ärztliche Untersuchung an, ein Termin beim Fotografen und dann gleich im Januar ab in die Post mit den Dokumenten. Empfänger: der Deutsche Motor Sport Bund. Die stellen die begehrte Lizenz National A aus, die dann bis zum Ende des nächsten Jahres gilt. Für den Rest ist jeder Fahrer selbst verantwortlich.

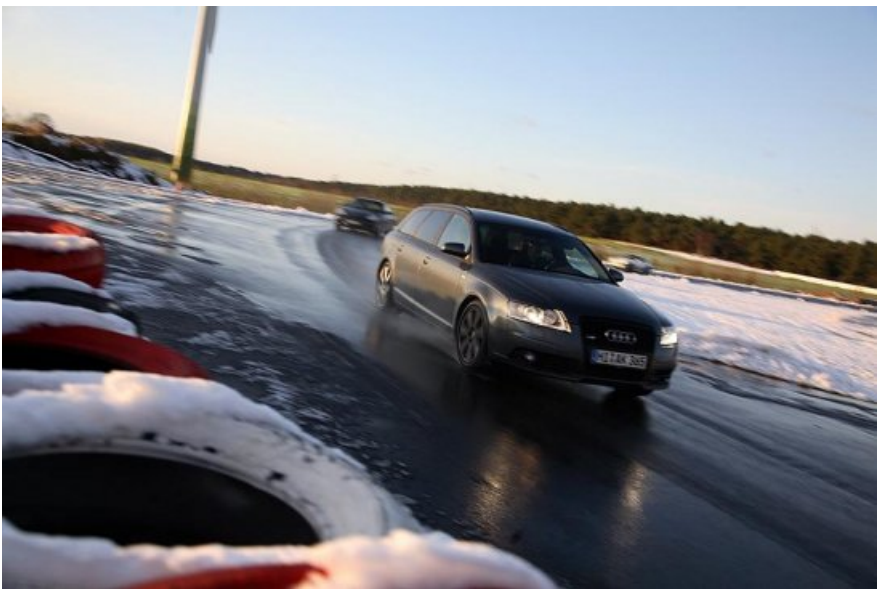
Das ADAC Fahrsicherheitszentrum Lüneburg bietet Lizenzlehrgänge des DMSB zum Erwerb der Fahrerlizenz National A an. Für weitere Infos besuchen Sie die Website des FSZ Lüneburg unter www.fsz-lueneburg.de.



















Text: [Mathias Paulokat](#)
Fotos: [Nanette Schärf](#)

ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter
[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)
Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/fast-forward-im-fsz-l%C3%BCneburg>
© Classic Driver. All rights reserved.