

CLASSIC DRIVER



Porsche-Perfektionstraining Nordschleife: Einmal Hölle und zurück

10. September 2010 | Classic Driver



Kurz vor Beginn des Winterschlafs hat Classic Driver noch einmal richtig Gas gegeben. Porsche bat zum zweitägigen Perfektionstraining auf die Nordschleife. Dass dabei so manche Rille der Michelin-Breitreifen auf der Strecke blieb, ließ sich natürlich nicht vermeiden.

Die gesamte Eifel-Region ist geprägt von einem Wort: Nürburgring. Was 1927 mit einer kleinen, holperigen Piste durch die Eifellandschaft begann, hat sich im Laufe der letzten Jahrzehnte zur wohl bekanntesten und gefürchtetsten Rennstrecke der Welt gewandelt. Der 20,8 Kilometer lange Kurs, bei dem es sich übrigens um eine offizielle Einbahnstraße handelt, bietet mit seinen 300 Metern Höhenunterschied und 73 Kurven neben einem herrlichen Panorama auch eine der fahrerisch anspruchsvollsten Strecken der Welt. Wussten Sie schon? Gut dann fasse ich mich kurz: Die

Nordschleife ist Himmel und Hölle zugleich. Wer sie beherrscht, kommt immer wieder. Wer an ihr scheitert, verfällt in tiefe Depressionen. Schnell fahren heißt hier: präzise Fahren. Es ist nicht der Ort für das sinnlose Aufreißen der Drosselklappen, denn jede Kurve könnte das plötzliche Aus bedeuten. Nur wer mit dem richtigen Feingefühl Gas, Bremse und Lenkung dosiert, hat eine Chance, heil die Ziellinie in Nürburg zu überqueren.



Die erste Runde hinter Instrukteur Heinz im Porsche GT3 bringt es an den Tag: Fahren kann von dieser Gruppe kaum jemand richtig. Obwohl Heinz es mit dem Serien-Porsche gemütlich angeht, ist es mühsam schrittzuhalten. Die Streckenführung ist tückisch. Einmal den falschen Anbremspunkt erwischt, läuft der Wagen unrund durch die Kurve und trifft die rot-weißen Curbs überall, nur nicht auf der Ideallinie. Harmonischer Schwung sieht anders aus. Zwar ist die gefühlte Geschwindigkeit hinter Heinz recht flott, doch das Radieren der Reifen in den Kurven verrät den Anfänger. Dazu Panikattacken, wenn nach Bergaufpassagen, wie der Quiddelbacher-Höhe die Fahrbahn im Nichts zu enden scheint. Oder der Fahrbahnbelag in der Anbremszone vor der Arenbergkurve plötzlich erhebliche Verwerfungen aufweist. Gar nicht zu sprechen von dem unguuten Gefühl in der Magenkuhle, wenn es mit sportlichen 120 km/h in das leicht hängende Kurvengeschlängel am Brünnchen geht.



Gott sei Dank sind an diesem sonnigen Montag keine Zuschauermassen an der Strecke, die Zeuge meiner verzweifelten Bemühungen werden. Nach den ersten 20 Kilometern ist der Schuldige schnell ausgemacht: Nicht das Wetter (die Sonne hat mich vor der Kurve geblendet), nicht der unschuldig dreinschauende Porsche 911 Carrera 4S (mit dem Serienfahrwerk kann das ja nichts werden), sondern der Fahrer ist Verursacher des fahrdynamischen Dilemmas. Doch am Ende des zweiten Tages des Porsche-Perfektionstrainings soll damit Schluss sein, sagt Heinz.



Damit die Strecke sitzt, heißt es: Runde um Runde lernen. Wo geht es rechts, wo links lang, und wann folgt dieser unglückliche Sprunghügel, vor dem man kurz Anbremsen soll, um dann die richtige Geschwindigkeit für die Kurve dahinter zu haben? Heinz, immer noch im GT3 vorweg, kommentiert ruhig via Walkie-Talkie den Streckenverlauf. Bei flotten 150 km/h. Dabei versäumt er nicht, auf die Schönheit der Strecke hinzuweisen, die mir bei rund 200 km/h in der Fuchsröhre kurz vor dem Einlenken fast entgangen wäre. Doch unbemerkt schleicht sich das Gefühl für Auto und Strecke ein. Es wird schneller, die Reifen radieren weniger, man fährt runder. Die eben noch verzweifelten Versuche, dem Carrera 4S durch unmotiviertes manuelles Anwählen der unteren Gänge eine bessere Performance zu entlocken, weicht mit zunehmender Rundenzahl einer Reise durch die beruhigenden mittleren Regionen des Drehzahlbereichs. Fast immer ist der dritte oder vierte Gang eingelegt. Der Sechszylinderboxer brilliert dabei neben seinem satten Drehmoment auch mit herrlich sonorem Sound. Dass trotz der sich einschleichenden Rennatmosphäre Sicherheit an Bord groß geschrieben wird, belegt das gelegentliche Eingreifen des Porsche Stability Management (PSM). Allzu übereifrige Aktionen mit ungewissem Ausgang vermeidet das System durch einen beherzten Eingriff. Ganz so, als säße Heinz nicht im Wagen vor, sondern neben mir.



Doch die verspannten Handknöchel lassen schnell Defizite in Sachen Coolness erkennen. Denn wer den Nürburgring beherrscht, dem gleitet das Volant fast tänzerisch lässig durch die Hände, festes Umklammern ist da total out. Und tatsächlich, in Runde 10 ertappt man sich, wie der Porsche 911er plötzlich die ersten Teilstücke quasi selbstständig zu erschnüffeln scheint. Die verwindungssteife Karosse wirft sich in die Schräglage der Karussell genannten Steilkurve mit grausamem Rüttel Asphalt und findet ebenso selbstverständlich den korrekten Ausweg. Da bleibt es nur noch die innere Angst vor der nächsten Kurve zu überwinden und der Keramikbremse deutlich später das Signal zum Zupacken zu geben. Kurz einlenken und schon geht's zügig weiter. So geht's, danke Heinz.



Später, etwa ab Runde 25, ist die morgendliche Verzweiflung verfliegen. Flink wird beim freien Fahren dem einen oder anderen Audi R8 Paroli geboten, immer die Demut vor der gefährlichsten Rennstrecke der Welt vor Augen. Denn in den Himmel kommt nur, wer aus der Hölle wieder herauskommt.

Text / Fotos: [Sven Jürisch](#) / Classic Driver

ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter

Jetzt kostenlos abonnieren!

<https://www.classicdriver.com/de/article/porsche-perfektionstraining-nordschleife-einmal-h%C3%B6lle-und-zur%C3%BCck>

© Classic Driver. All rights reserved.