

# Altes Blech am Grenzbereich

Im Oldtimer hilft im Notfall keine Elektronik, sondern nur eine schnelle Reaktion. Um diese zu üben, rief der Classic Car Club Safenwil zum Sicherheits-Fahrtraining. SonntagsBlick schleuderte mit.

VON TIMOTHY PFANNKUCHEN (TEXT)  
UND STEFANO SCHRÖTER (FOTOS)

**D**as grosse schwarze Ding vor dir ist zum Drehen da», quäkt es aus dem Walkie-Talkie, noch während ich innerhalb von zwei Sekunden jede Seite der Trainingspiste an mir vorbeiwischen sehe. So schnell kann es gehen: Ich sitze im 1958er-Austin-Healey und hatte beim Ausbrechen des Hecks hektisch am riesigen, spindeldürren Lenkrad gekurbelt – aber **mein Gegenlenken kam zu spät**. Im Verkehr hätte der Dreher fatale Folgen gehabt.

Blamage? Nein, Lerneffekt! Beim zweiten Mal klappt es tadellos – und hier und heute ist der Dreher ja quasi Programm: Der Classic Car Club Safenwil (cccsafenwil.ch) führt auf dem Fahr sicherheitsgelände im aargauischen Safenwil ein Sicherheits-Fahrtraining durch – für Autos aus einer Zeit, als ABS und ESP noch als verwegene Zukunftsträume erschienen. **Nicht kluge Elektronik, sondern nur eine rasante und richtige Reaktion rettete Autofahrer damals in Notsituationen** – und daran hat sich nichts geändert, nur weil Oldtimer meist behutsamer bewegt werden. «Gerade des-

halb ist ein Training fast ein Muss», findet Rolf Maritz (62), Rennfahrer und Chefinstruktor des Driving Center Schweiz, das den Kurs durchführt. «Umso wichtiger ist es, hier zu erfahren, was denn im Falle eines Falles passiert.»

Dann die nächste Übung: Vor mir ein Mini Cooper S und ein Triumph Spitfire, hinter mir ein Jaguar Mk II, ein Aston Martin DB5 und ein Buick mit spektakulärer Seitenneigung.

**Ausweichmanöver bei Tempo 50 auf Nässe.**

**Also los.** Noch ein paar Meter vor dem imaginären Hindernis bin ich damit beschäftigt, meine Füsse zu sortieren. Damals waren die Menschen und ihre



**Katzenslalom:**  
Zwei klassische  
Jaguar am Oldie-  
Schleuderkurs.



**Verliebt ineinander**  
und in ihren MG  
Midget: Teilnehmer  
Janina Valko und  
Remo Balaguer.



Füsse kleiner – **die Pedale im Healey liegen eng beieinander, sodass heutige Füsse gerne zwei zugleich erwischen.** Voll in die Eisen, Bremsdruck vermindern, sodass die Räder gerade wieder so rollen, statt voll zu blockieren. Links ums Hindernis rum, Vollbremsung, Stopp.

«Prima!», lobt Maritz diesmal übers Walkie-Talkie. Was ist eigentlich mit der berühmten «Stotterbremse», mit der Autofahrer in den Siebzigern das ABS zu simulieren versuchten?, frage ich. «Ich kenne keinen Rennfahrer, der es gemacht hätte», antwortet Maritz trocken. Viel zu viel Zeit – sprich Bremsweg – ginge da verloren.



Stau: Mitglieder des Classic Car Club Safenwil am Start zur Ausweihübung.



Oldie im Slalom: Autoreddaktor Timothy Pfannkuchen im 1958er-Austin-Healey.

Neben Übungen bis zum Slalom stehen ein Theoriekurs, Bremsen im Simulator und der Überschlagsimulator (in einem kopfstehenden Auto lernt man, sich richtig zu befreien) auf dem Programm für die gut 40 teilnehmenden der über 100 Klub-Autos. «Oldtimer meets Youngtimer» nennt sich dieser Event, bei dem die Teilnehmer zum Vergleich danach neue Autos fahren können – **viele Besatzungen kommen mit je einem alten Hasen und einem Jungspund**, auf dass auch der elektronikverwöhnte Oldtimer-Nachwuchs live erlebe, wie es einst war.

Nachwuchs wie Janina Valko (27) und ihr Freund Remo Bala-

guer (25). Die Musikstudentin aus Mühlethal AG ist im geliebten familieneigenen MG Midget von 1971 dabei und betont: **«Man ist im Oldtimer im Verkehr nicht nur beim Bremsen unterlegen. Ich bin im kleinen Midget auch schon übersehen worden und musste ausweichen.** Sicher haben viele Angst, ihrem Oldtimer könne bei einem Fahrtraining etwas passieren. Und natürlich tut es auch mir etwas weh, dem Midget ein hartes Fahrtraining zuzumuten», so die begeisterte Oldie-Fahrerin. «Aber lieber übe ich im geschützten Rahmen als erst im Notfall auf der Strasse, wo dann vielleicht richtig viel kaputt geht.» ●

## 24 Stunden von Le Mans

# Audi wittert eine Verschwörung



Audis R18 e-tron hat mehr PS als die Konkurrenz, dafür darf diese mehr Sprit tanken.

Grosser Stunk vor dem 24-Stunden-Rennen von Le Mans: Toyota darf mit mehr Sprit zum Langstrecken-Klassiker antreten. Konkurrent Audi fühlt sich benachteiligt.

**A**udi gewann 2012 in Le Mans und heuer bereits die Langstreckenrennen in Silverstone (GB) und Spa (B) – und gilt als der grosse Favorit am kommenden Wochenende in Le Mans. Nun sorgt aber eine kurzfristige, von der Motorsportbehörde FIA zusammen mit dem Veranstalter ACO getroffene Regeländerung für böses Blut. **Denn neu darf Toyota bei den 24 Stunden von Le Mans seine Boliden mit 76 statt 73 Liter Sprit betanken.**

Das bringt Audi-Sportchef Wolfgang Ullrich in Rage: «Wir sehen keinen Grund, warum diese Anpassungen gemacht wurden.» Er wittert eine Bevorteilung der Konkurrenz. «Mit diesen drei zusätzlichen Litern schafft Toyota in Le Mans vermutlich eine Runde mehr. Und um das zu kompensieren, müssten wir im Schnitt pro Runde eine halbe Sekunde schneller fahren!» In Le Mans

reichen auf dem 13,6 Kilometer langen Rundkurs drei Liter Sprit für etwa eine halbe Runde.

Sollte Toyota dadurch tatsächlich pro Tank abschnitt eine Runde mehr als Audi schaffen (12 statt 11), wäre sicherlich für Spannung gesorgt. Zumal Audi dieses Jahr in Le Mans mit einer Tankfüllung vermutlich sowieso nur zehn Runden absolvieren wird. Im Gegensatz zu 2012, als die Ingolstädter auf Verbrauchsoptimierung und möglichst grosse Reichweite setzten, **will die Audi-Truppe heuer die überlegene Leistung ihres V6-Dieselmotors nutzen.** Weiss man, dass 10 PS mehr in Le Mans pro Runde 0,8 Sekunden bringen, so sollte Audis rund 40 PS stärkerer R18-e-tron-Dieselenner gut drei Sekunden pro Runde schneller sein als Toyotas TS030-Hybrid-V8-Bolide.

Das bestätigte sich am letzten Sonntag beim ersten offiziellen Zeittraining auf der Original-Strecke, als der französische Audi-Pilot Loic Duval die Japaner mit einer Bestzeit von 3:22,583 schockte. **Der schnellste Toyota (mit dem Schweizer FI-Testfahrer Sébastien Buemi) war dagegen fast fünf Sekunden langsamer.** Bei Toyota bleibt man cool. «Die Trainingsbedingungen waren durch das

schlechte Wetter nicht optimal», sagt Toyota-Rennchef John Litjens. «Deshalb nutzen wir die Zeit vor allem für Abstimmungsfahrten.» Ausrede oder Taktik? Das nächste Wochenende wirds zeigen. ●

RAOUL SCHWINNEN

## Ab 2014 mischt auch Porsche mit

Diese Woche absolvierte der Porsche LMPI-Sportprototyp (Bild), der nächstes Jahr die Sportwagen-WM und auch die 24 h von Le Mans bestreiten wird, sein erstes Rollout. Werkspilot Timo Bernhard unterzog sein neues Arbeitsgerät auf der Porsche-Teststrecke in Weissach einem ersten Funktions-Check. **«Wir liegen hervorragend im Zeitplan»,** sagt der Projektverantwortliche Fritz Enzinger, fand das Rollout doch einige Wochen früher statt als geplant. Mehr verriet er aber (noch) nicht. ●

