



Stabile Seitenlage: Auf zwei und vier Rädern ziehen Teilnehmer des Sicherheitstrainings ihre Runden im LUK Driving Center auf dem Gelände des Baden Airparks.

Fotos: Bechtle

Lustfaktor und Lerneffekt

Klack, und zwei der vielen gelben Hütchen haut's um. Gut, dass es Pylonen waren und nicht Menschen. Praktisch, dass es auf einer Test- und Trainingsstrecke passierte und nicht im Straßenverkehr. Denn dafür ist die Übung gemacht: beschleunigen auf rund 80 Sachen, ab einem bestimmten Punkt voll in die Eisen steigen, bei gedrücktem Pedal nach links ausweichen und dann gleich wieder rechts gegenlenken. Leicht gesagt.

Keiner von uns hat das jemals gemacht – erst recht keiner das, was danach kommen soll. Wir schlucken: zehn Frauen und Männer, verteilt auf fünf schweren Sport-Geländewagen, BMW X5, über zwei Tonnen schwer, knapp 300 PS unter der Haube. Ort: **Baden Airpark** bei Hügelsheim, ein paar Kilometer von Baden-Baden entfernt, im hintersten Winkel der ehemaligen kanadischen Air Base. **LUK Driving Center**. Die Teilnehmer: geladene Gäste der Eventagentur **Sokoll & Friends**

(Karlsruhe) in Kooperation mit **BMW**, darunter **Roswitha Karst** und **Eric Großmann**. Hintergrund: Die Marketing-Experten der Volksbank sollen ausloten, ob es eventuell eine Möglichkeit gibt, mit Partnern aus der Region ein **Sicherheitstraining für Fahranfänger** auf dem Baden Airpark anzubieten. Natürlich nicht mit dem X5 oder der Top-Version der Dreier-Baureihe, dem M3, von denen an diesem sonnigen Nachmittag ein halbes Dutzend erwartungsvoll in der Boxengasse kauern, bereit für Gummi fressende Ausritte. Wer will, schnappt sich unter Anleitung von Profis eines der BMW-Superbikes. Nichts für uns, wir bleiben bei vier Rädern.

Mit zunehmender Zahl der Versuche steigt das Selbstbewusstsein. **Peter Müller** findet immer mehr Gelegenheit, die Teilnehmer zu loben. Müller ist einer von zwei Instruktor des BMW-Teams, im Hauptberuf Polizist und Fahrausbilder für Spezialeinheiten; der andere ist



Aufmerksam verfolgen auch die Volksbank-Marketing-Experten Eric Großmann und Roswitha Karst (von links) die Instruktionen von Günther Schillinger (rechts).

Günther Schillinger, Ingenieur der M-Abteilung in München – er wird uns später die Top-Dreier mit 420 PS anvertrauen. Und beide werden uns zum Abschluss als Piloten von Renn-Taxis zeigen, wo der Grenzbereich der Boliden anfängt.

Voll in die Eisen

„Hopp, auf gehts.“ Müllers Stimme kommt über Funk. Er steht am Bremspunkt. Mit Vehemenz setzt sich der schwere X5 in Bewegung. Es kostet Überwindung, die Bremse nicht zu lockern. „Vergesst, was Ihr über Stotterbremsung gelernt habt – das ABS kann mehr, als Ihr denkt“, schärft er uns ein. So werden es vielleicht dereinst Pforzheimer Fahranfänger mit ein paar weniger stark motorisierten Modellen praktizieren.

Auf keinen Fall werden sie einen dezenten Hinweis von der Art hören: „Das ist keine Kaffeeahrt, wo

man langsam an die rote Ampel ran rollt“, rüffelt Schillinger einen Zauderer, der instinktiv auf die Bremse steigt, als bei der nächsten Übung ein imaginäres Hindernis vor ihm auftaucht. Der M3 soll auf 80, 90 Ki-

lometer pro Stunde beschleunigt und zum blitzschnellen doppelten Spurwechsel gezwungen werden – ohne anfangs zu bremsen. Geht das? Es geht: Das PZ-Duo wedelt mit 97 Stundenkilometern – die Lichtschranke beweist es – durch die Hütchen-Kombination. Alle Pylonen bleiben stehen. „Mein Gott, was für ein Fahrwerk“, raunt der Beifahrer mit belegter Stimme. Dann ist auch er an der Reihe.

„Ich steig' nicht aus“

Doch jeder Spaß hat sein Ende. Gleichwohl stellt sich PZ-Fotograf Markus Bechtle anfangs leicht bokkig: „Ich steig' nicht aus“, mault er, umfasst noch einmal mit beiden Händen das breite Sportlenkrad und die Ledersitze, verlässt schließlich das Cockpit und tätschelt das Dach. Das tun sonst nur italienische Verkehrspolizisten rund um Modena, wenn sie mit gespielter Strenge

einen Ferrari, Lamborghini oder Maserati anhalten und bewundernd unter die Motorhaube blicken...

Aroma von Gummi

Das Beste hat sich das Event-Team bis zum Schluss aufgehoben: eine Runde als Beifahrer mit Müller oder Schillinger. Noch nie, das ist sicher, werden die Teilnehmer in einem solchen Tempo und in so atemberaubenden Driftwinkeln über eine Strecke geflogen sein. Es riecht nach verbranntem Gummi. So unterschiedlich die Reaktionen nach dem Schleuder-Durchgang sind – der Respekt ist den Profis sicher. Mit wackeligen Knien und erhöhter Herzfrequenz schält sich einer nach dem anderen aus dem Renn-Taxi.

Diesmal ist es der Redakteur, der sich nicht trennen kann: „Ich will nicht raus“, ruft er. Da ist er nicht alleine. Olaf Lorch-Gerstenmaier



Einlenken, gegenlenken: Peter Müller zeigt, wie's geht.



Driftwinkel: Die Profis zeigen im M3-Renn-Taxi, wo der Grenzbereich liegt.