

F1



GQ fährt Formel 1

Ein Männertraum ist erfüllbar: Einmal wie Schumi sein, einmal nur in einem echten Formel-1-Flitzer sitzen. Und ihn auch fahren. GQ-Redakteur Detlef Dreßlein drehte zehn Runden mit 705 PS im Rücken **Fotos: Christian Kain**

274 GQ 3/02



Helm auf zum Gefecht. Die Bestie, ein 94er Lola-Larousse mit 705 PS, erhält ihre letzten Streicheleinheiten von einem Mechaniker (1), während der waghalsige GQ-Proband den geliehenen Helm auf dem Kopf befestigt (3 + 4). Rennanzüge gibt es in allen Größen (2). In fast allen. Denn wer länger ist als 1,96 Meter und/oder schwerer als 100 Kilo darf ohnehin nicht fahren



Nach der Rechtskurve geht es los. Vierter Gang, die Oberschenkel müssen enorme Anspannung aushalten. Langsam aufs Gas, progressiv, wie es vorher hieß. Hinter mir brummen 100 000 stählerne Hornissen, gefangen im Motorblock. Fünfter Gang, es dröhnt, es rumpelt, mein behelmter Kopf vibriert in alle Richtungen, wie ein Wackeldackel auf Kopfsteinpflaster. Der Fahrtwind pfeift scharf durchs spaltbreit offene Visier. Die lange Gerade ist vor mir. Ich trete das Gas einige weitere Millimeter, und sofort zieht es mich nach vorn, wie angesaugt von einem gigantischen Staubsauger. Aaaaaaaah – laut schreiend rase ich die Gerade entlang. Voller Todesignoranz betätige ich den Schalter am Lenkrad, und der sechste Gang rattert hörbar ins Getriebe. Der Punkt, an dem mir alles egal ist, ist längst erreicht, ich fahre 270 mit 705 PS unterm eingeschnürten Hintern. Egal. Was soll mir schon passieren? Jedes Schlagloch spüre ich potenziert am vergurten Körper, schließlich gibt es hier keine Stoßdämpfer. Es ist, als sei mein Verstand am Anfang der Gerade ausgeklinkt und abgehängt worden. Ich schreie wie ein Pirat. Ich entere eine neue Dimension für jeden herkömmlichen Autolenker. Für einen Moment

3/02 GQ 275



ist alles anders. Erst als mir zwei Pylonen am Rand der Asphaltpiste das Bremsen nahelegen, holt mich mein Verstand wieder ein, und ich trete voller Wucht aufs Bremspedal, so dass dieses Monster unter, hinter und neben mir sofort ruhiger wird, langsamer wird.

„Bei 8000 Umdrehungen kriegen Sie einen großen Tritt in den Hintern“, hat Walter Ackermann noch vor ein paar Stunden gesagt. „Vollgastrottel“ seien hier nicht gefragt, schließlich habe man einen „300 000-Fränkli-Motor im Rücken“. Ackermann ist das, was man einen Impresario nennt. Physiognomisch erinnert er an Miraculix, phonetisch an Emil Steinberger. Mit seinen kehligen „Ch“-Lauten und der langsamen Sprache erzählt er von der „brachialen, infernalischen Beschleunigung“ und davon, dass „ein Formel-1-Wagen auch an der Zimmerdecke fahren könnte, ohne herunterzufallen“. Wir sitzen in einem neonbeleuchteten Kämmerchen im ersten Stock eines Fertighauschächelchens an der Test-Rennstrecke von Lury-Lévis. Mitten in Frankreich und ganz weit ab vom Schuss. Es ist kurz nach acht, als die halbstündige Einweisung von Walter Ackermann beginnt. Nachdem sich jeder in den rot-schwarzen Anzug gezwängt hat und die wildledernen Schuhe trägt, wird durchgezählt. Wie in der Schule. „Habt ihr alle das Formular unterschrieben?“ brüllt Ackermann. Das Formular! Darin steht, dass „der Unterzeichnende sich der Besonderheiten des For-

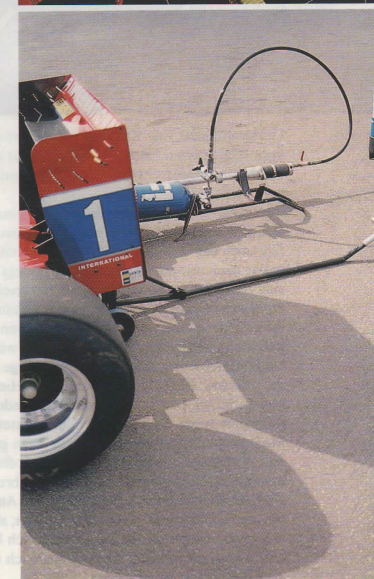
mel-1-Fahrens bewusst ist“. Das werden wir sehen. Außerdem verpflichte ich mich, keinerlei Schadensersatzforderungen zu stellen, bekomme aber versprochen, dass im Todesfall 35 000 Euro überwiesen werden. Das beruhigt. Dann erklärt Ackermann, wie man den Rennwagen zu handhaben hat. Von Selbstbeherrschung ist die Rede, vom Bremsen und davon, welch mysteriöses Wesen dieses Gerät ist. „Sehr, sehr teures Material“, sagt Ackermann andächtig. Und: „Das ist hier keine Micky-Maus-Veranstaltung.“ Früher war Ackermann Unternehmensberater und Hobbyrennfahrer. Dann kaufte er Anfang der 90er den bankrotten französischen Rennstall AGS und begann, die Königsklasse des Motorsports allen zugänglich zu machen. Jetzt instruiert er brave Menschen mit einem besonderen Traum für dessen Umsetzung. Geburtstagskinder sind hier, ein „Zwanzigster“, ein „Dreißigster“ und ein „Fünfzigster“. Zehn Runden im Monoposto erweisen sich als ideales Präsent für den Familienvorstand. Auch sehr Coole sieht man, wie Adrian aus der Schweiz. Der hat seinen eigenen Rennanzug dabei, eine ganz tolle Frisur und einen Kaugummi, den er gelangweilt malträtiert. Und es gibt Hasardeure wie den Punkrocker Zeljko aus Kiel, der lärmige CDs produziert und Immobilien verschelbelt und der sagt, „dass ein Mann ohne Tattoo kein Mann ist und ein Mann ohne Formel-1-Erfahrung erst recht nicht“. Ein Spaßchen.

Dennoch fällt auf, dass hier ist die Welt noch in Ordnung ist. Der wackere Mann bezähmt den feuer- und lärmspeienden Maschinendrachen, draußen steht die Frau (oder bei manchem auch die Mama) und zittert bang um ihn. Das gefällt den im täglichen Leben so gezähmten Mannes Männern, auch wenn sich das Bäuchlein über den Rennanzugsgürtel drückt. Von den 300, die sich pro Jahr das Vergnügen leisten, sind höchstens zehn Frauen. Andreas aus Frankfurt hat außer der Gemahlin sogar noch das Kind mitgebracht. Nach seinen ersten Runden qualmt es aus dem Motor, er muss an die Boxen. Aber schon jetzt ist ihm klar: Er muss sich noch weitere vier Runden dazukaufen. Der Scheck über 800 Euro ist schnell ausgefüllt. Zusätzliche Runden gibt's nämlich nur gegen Bares oder Euroscheck. Vorkasse ist selbstverständlich. Walter Ackermann wird wissen, warum.

Die Rennmaschinen hat Ackermann längst personalisiert, er spricht von ihnen wie von einem guten (und im Wortsinn „teuren“) Freund. „Der Formel 1“ heißt es dann immer liebevoll, in einer Mischung aus Respekt vor der „animalischen Kraft“ und der Angst um die Boliden. Auch wenn das Prunkstück im Ackermannschen Rennstall, der Benetton aus dem Jahr 1999, nur bestaunt und berührt, nicht aber bewegt werden darf. Und wir stattdessen mit eher zweitklassigen Möhren – man wird schnell übermütig als potenzieller Grand-Prix-Held – wie dem 1994er Lola-Larousse fahren müssen. Aber auch die kosten einige hunderttausend Euro in der Anschaffung. Allein 200 000 Euro bezahlt man für einen Motor, alle 1000 Kilometer ist eine Inspektion fällig. Die kostet auch immerhin 20 000 Euro. So verwundert es nicht, dass der sparsame Helvetier immer wieder an die Brems- und Schaltpunkte gemahnt, die am Rand der Strecke mit orangefarbenen Hütchen markiert sind, und sagt: „Eine bruske Gaspedalbewegung, und es macht wuuuum, und man ist weg vom Fenster.“ Das will ich natürlich nicht. Als ich endlich dran bin, bin ich bis obenhin angefüllt mit der Angst vor der „infernalischen Kraft“, der Angst, etwas falsch zu machen und den Motor abzuwürgen. Oder wie ein Sonntagsfahrer in die ersten Kurven zu hupeln. Alles schon dagewesen. Es riecht nach verbranntem Gummi, die Reifen kleben wie ein Fliegenfänger. Schon der Einstieg ist schwierig. Die Hüften scheuern an den

Drive it yourself

Selbsterfahrung in Sachen Formel 1 wird von mehreren Veranstaltern angeboten. Jahrelange Erfahrung und die beste Reputation hat Walter Ackermann mit seinen „F1-International“ und „AGS Formule 1“. Bei Letzterem fahren die Lern-Schumis in Le Luc bei St-Tropez, im ehemaligen Headquarter des AGS-Rennstalls, der von 1986 bis 1991 im Grand-Prix-Zirkus mitmischte, einen von zehn AGS-Boliden. „F1-International“ besitzt einen Arrows, einen Lola-Larousse und einen Benetton, die auf Kursen in Belgien (Spa), Frankreich (Magny Cours/Lurcy-Lévis) und Italien (Vallelunga) gefahren werden. Die billigste Variante kostet rund 2000 Euro. Infos: www.formula-one.com. Telefon: 00 42/3 23/3 26 80

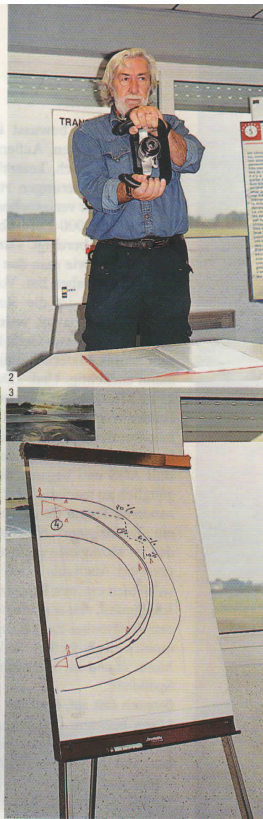


Seiten, den Sitz ersetzt eine löchrige Schaumstoffmatte, ich kauere unmittelbar über dem Boden. Man wird angeschnallt, „fester als bei einer Domina“, wie uns Punk-rocker Zeljko informieren kann, ungeachtet der Genitalien und der Atemluftzufuhr. Wenn der Gurt sitzt, ist es nicht mehr möglich, tief einzuatmen. Die Pedale sehe ich nicht, selbst mit geknacktesten Verrenkungen. Das Lenkrad wird montiert. Spätestens jetzt gibt es kein Entrinnen mehr, denn ich bin vollends eingeriegelt. Der Anlasser wird betätigt. Was bedeutet, dass zwei Mechaniker mittels einer Pressluftflasche und eines langen Aluminiumrohrs mit einem schrillen Pfeifton Luft in den Motor hinter mir injizieren. Stéphane, der Technische Direktor, gibt die Anweisungen zum Losfahren. Es ist der komplizierteste Part der Veranstaltung. Auch ist nurmehr Zeichensprache möglich, weil das Dröhnen alles übertönt. Erster Gang, Kuppelung kommen lassen, etwas Gas, aber nur nicht zu viel. Ein Ruckeln und der Wagen rollt. Viel zu schnell. Das Herz würde mir in die Hose rutschen, aber der brutal enge



Gurt verhindert das. Zwei riesige Reifenmonster auf Augenhöhe links und rechts vorn schüchtern mich zusätzlich ein. Jetzt in den zweiten Gang schalten, mit Zeige- und Mittelfinger rechts am Lenkrad. Ich sause über den Zubringer auf die Piste. Jetzt geht's los.

Nach der ersten Erfahrung der Geraden, des einzigen Streckenabschnitts, wo man richtig Gas gibt und wenig denken muss, wird man mutiger. Aber auch abseits der Geraden fährt sich das vermeintlich störrische Gerät sehr angenehm. Kuppeln muss ich nicht mehr; nachdem der zweite Gang eingelegt ist, wird nur noch geschaltet. Klar, man sitzt tiefer, hat keine Stoßdämpfer und reichlich wenig Innenraum, aber das ist alles nicht so schlimm. Nur richtig genießen kann man es kaum, die volle Konzentration ist gefordert. Aber ich nehme die Kurven von Runde zu Runde enger, bisweilen durchfahre ich sie im dritten Gang, auch wenn der Bolide unwillig rotzt und stottert. Und unfassbar laut röhrt. Ich beschleunige aus der letzten Rechtskurve in die Gerade, jedesmal der Höhepunkt der Runde. Hier hat man das totale und rauschvolle Formel-1-Gefühl. Der Streckenposten am Ende der Geraden, der sich anfangs noch aufmerksam mein Fahrverhalten betrachtete, sitzt jetzt gelangweilt auf seinem Monoposto, einem Gartenstuhl. Er kann gelassen sein, schließlich beherrsche ich den Wagen und gleite schumiesk durch die Kurven. Obwohl ich längst die Ackermannschen Bremspunkte ignoriere und bremsen und schalte, wann und wo ich will. Schließlich hat dieser Ackermann ja nur Angst um seine Kisten. Nach zehn Runden bin ich reif für die 300 Stundenkilometer, aber es ist vorbei. Ich rolle nach draußen, würgen den Motor ab, die Bestie steht. Ich hebele mich aus dem Cockpit. Die Haut vibriert allüberall, auch so etwas habe ich noch nie erlebt. Ich fühle mich zehn bis 20 Kilo leichter. Auch schön.



„In einem Rennwagen gibt man entweder Gas oder man bremst“, sagt Walter Ackermann (1). Manchmal lenkt man auch, wie er selbst hier demonstriert (2). Wann gebremst und geschaltet wird in so einer tückischen Haarnadelkurve, sollte man sich auch tunlichst vorher, anhand der nicht immer übersichtlichen Zeichnungen und Streckenpläne, einprägen (3). In der Kurve muss dann alles sitzen. Aber man kommt auch ins Ziel und zum Champagner (4), wenn man alles wieder vergessen hat. Und einfach nur fährt

