

## Biturbo-Boxer-Kampf – Das Auge des Tigers

Auf der Geraden entlang der Boxengasse lieferten wir uns ein brandheißes Duell mit einem schneeweißen Porsche GT3. Er versuchte links an uns vorbeizukommen, aber wir hielten ihn auf Distanz. Dann kam uns die tückische 'Castrol S' entgegen, und ich ließ ihn vorbei, um in seinem Windschatten der Ideallinie zu folgen. Er zog vorbei, scherte ein und bremste mit seinen modernen Carbon-Bremsen scharf ab.

Ich versuchte mit meinen Stahl-Scheibenbremsen gleichfalls eine Vollbremsung. Dieser Tritt hätte einen Elefanten gegen die Wand geklatscht ! Dennoch verkürzte sich unsere Distanz weiter, sein Heck kam uns bedrohlich nahe. Oh, verdammt ! Zwischen unseren beiden Rennern lagen nun mal 25 Jahre Bremsen-Entwicklung, und die zehrten jetzt die letzten freien Zentimeter Abstand im Zeitraffertempo auf !

(Standbild,  
die Zeit bleibt stehen,  
die Handlung ist eingefroren;  
dramatische Hintergrundmusik ertönt;  
der Kommentator spricht aus dem Off.)

**Jeder Autofahrer ist auf seinen kühlen Kopf angewiesen.  
Manchmal wünschte ich, der meine würde nicht ständig überhitzen,  
wobei ich leider nur zu oft auf allerlei exzentrische Ideen verfalle.  
Ich heiße Thomas Wahl und bin seit über zwanzig Jahren ein an sich  
ganz braver, harmloser, unauffälliger und defensiver Golf-2-Fahrer.  
Sie werden sich daher mit Recht fragen, wie ich dann in diese absolut  
extreme Situation hineinschlittern konnte.**

Geborene Siegertypen sind selten, auch innerhalb der Spezies der ganz flachen und breiten, tief über die Piste fliegenden Rennwagen. Aber dieser hier ist einer: Der unvergleichliche Porsche 956. Seit seiner Geburt im Jahr 1982 in Weissach ist er der erfolgreichste Langstrecken-Rennwagen aller Zeiten. Der ungeschlagene und unschlagbare Champion hat seit damals bis 1994 innerhalb der neu geschaffenen Gruppe C alle Gegner abgehängt, versägt, besiegt, deprimiert und demoralisiert, die je den kapitalen Fehler begangen haben, ihn in der High-Speed-Arena zum harten Zweikampf ohne Limit herauszufordern.

War er erst einmal mit explosivem Antritt über die Startlinie der Rennpisten dieser Welt hinausgeschossen und hatte seine breiten schwarzen Sprintschuhe qualmen lassen, so zeigte er sofort mit heiß pochendem Herzen, rauh dröhnendem Sound und atemberaubendem Speed auf der Geraden wie in den Kurven jedem Zeugen seiner Vorstellung, was an Kraft, Energie, Potential und Fähigkeiten in ihm steckte.

Nach gerade neun Monaten Entwicklungszeit und lediglich zwei Testläufen trat der neue Renner der Gruppe C gleich beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans an. Mit seinem starken Motor und dem revolutionären Wing-Car-Chassis, durch einen geschwindigkeitsproportionalen Ground-Effect gegen den Boden gepreßt, preschte er gleich zum Dreifach-Sieg vor und besetzte alle freien Plätze auf dem Podium.

Die Konkurrenz merkte oft erst hinterher, was da mit ihr gespielt worden war, nachdem sie es endlich geschafft hatte, die Schockstarre hinter sich zu lassen. Deren Fahrer kreierte umgehend eine neue, wenig sportliche Disziplin: Das tief frustrierte Verbeißen im eigenen Lenkrad. Nicht selten mußten Bolzenschneider, Schweißgerät und Zahnarzt in Aktion treten, um eine halbwegs schmerzfreie Trennung der in tiefer wechselseitiger Abneigung verbundenen Partner zu erreichen.

Die Häufung solcher Auftritte sorgte für reichlich Irritationen bei den Offiziellen, und der strahlende Sieger aus Weissach wurde prompt der seelischen Grausamkeit bezichtigt. Die Bürokraten traten auf den Plan und strickten eifrig am Reglement, um eine Möglichkeit zu finden, dem Überflieger aus dem Hause Porsche den Weg zu Ruhm und Ehre zu verbauen.

Nun sind seit dem ersten Auftritt des rasanten und heißen Porsche 956 schon fast drei Jahrzehnte Menschheitsgeschichte gelebt und niedergeschrieben worden, und noch immer ist er in unserem Bewußtsein präsent, in unserer Erinnerung lebendig, als eine ewig lebende Legende unvergessen, eingedenk der Schlachten, die er so bravourös geschlagen und eindrucksvoll für sich entschieden hat.

Trotz seiner grandiosen Erfolgsserie blieb dieser Siegertyp selten und kostbar; nur 28 Exemplare waren von ihm gebaut worden. Manche von ihnen überlebten ihre Renneinsätze infolge Karambolagen mit konkurrierenden Rowdies nicht. Andere wurden optisch verändert und nur noch als Kunstobjekt zur Schau gestellt.

Einige von ihnen erlitten nach ihrer aktiven Ära das unverdiente Schicksal, in privaten Museen in einen ewigen Dämmer Schlaf fallen zu müssen, bewundert nur von den scharfen Blicken ihrer eifersüchtigen Bewacher. Aber zum Glück setzten unbeirrbar Idealisten alles daran, daß einige wenige Exemplare dieses exotischen Rennwagens bis heute in ihrem physischen Originalzustand überlebten und den ihnen zustehenden Platz auf der Piste zurückerobern durften.

Einer dieser verdienten Männer ist Alexander Seibold aus Denkendorf bei Stuttgart. Der Besitzer und Chef einer Auto-Werkstatt konnte 2005 den Porsche 956 mit der Chassis-Nummer 104 aus der Sammlung eines Privatmannes erwerben, um ihn sogleich in den voll einsatz- und fahrfähigen Originalzustand zurückzusetzen und zu neuem Leben zu reanimieren. Seit jenem Tag tritt die lebende Legende bei diversen historischen Rennen der Gruppe C wieder an; auch bei Demo-Fahrten und Ausstellungen kann man ihn bewundern.

Dann kam ich ins Spiel. Aber es war nicht mein Verdienst. Ein Tip meines Bruders Matthias, der mich besser kennt als jeder andere, löste die komplette Ereigniskette bis zu meiner schicksalhaften Begegnung mit dem Porsche 956-104 aus. Kaum über die Chance informiert, in diesem Gruppe C-Renner mitfahren zu können, machte ich mich auf den Weg zu einem ersten Besuch bei seinem neuen Besitzer.

Unterwegs hatte ich wieder einmal einen meiner extraordinären Einfälle: Es müßte doch möglich sein, diesen einzigartigen Traumrenner auch selbst in die Hand zu bekommen ! Aber wie sollte ich den Besitzer dahingehend überzeugen, sich auf dieses aus seiner Sicht ziemlich unkalkulierbare Risiko einzulassen ?

Alexander Seibold ist Rennprofi. Also durfte ich ihm von meiner Teilnahme an diversen illegalen Autorennen nichts auftischen. Bei jener hemmungslosen Sau-Raserei auf nächtlichen Autobahnen war es seinerzeit um verdammt viel Geld gegangen, ganz anders als bei diesen Rühr-Spiegel-Weicheiern, die unter dem Gumball-Label nur die öffentliche Aufmerksamkeit suchen. Es waren ja auch nicht allzu viele Rennen gewesen, die ich als Erfahrungsschatz hätte vorweisen können.

Das "South-Line" 1990, bei dem ein weißer Lamborghini Countach 5000 S Quattrovalvole mein treuer Gefährte gewesen war, begann in München, verlief über Stuttgart, Wiesbaden und Mainz, und es endete morgens um vier Uhr in Saarbrücken beim Italiener, der die ausgepowerten Piloten mit reichlich Pizza, Lambrusco, Marsala, Eis und Tutti-Frutti wieder in Form brachte. Für Platz vier von 18 Teilnehmern hatte es immerhin knapp gereicht, aber dieser Achtungserfolg brachte mir keinen einzigen Pfennig ein.

Auf dem Rückweg machte ich einen kurzen Besuch bei Bundeskanzler Helmut Kohl zuhause in Ludwigshafen-Oggersheim und fuhr dann ins Hotel zurück. Am Ziel war ich dann so erledigt, daß ich es nicht mehr auf mein Hotelzimmer schaffte. Ich schlief im Countach mitten in der Tiefgarage ein, von den anderen Hotelgästen als noch nie gesehene Attraktion neugierig beäugt und ausgiebig belacht.

Das "Spring-Ride" 1991, bei dem ich mit einem nagelneuen roten Ferrari Testarossa antrat, konnte im Widerspruch zu seiner Bezeichnung infolge Indiskretionen erst im Spätherbst stattfinden. Immerhin konnte ich den dritten Platz erringen. Schon kurz nach Sonnenuntergang, lange vor dem Start um Mitternacht, wurde es bitter kalt; das Dach meines Wagens überzog sich mit Rauheif, und die vorwinterliche Kälte kroch unaufhaltsam ins Innere herein.

Meine Absicht, die Zeit bis zum Start schlafend im Auto zu verbringen, um die für einen Sieg notwendige mentale Synchronisation zwischen Mensch und Maschine herbeizuführen, wurde deshalb durchkreuzt. Immer wieder wachte ich bibbernd auf und durfte den Testarossa zu seiner und meiner Aufwärmung ein paar schnelle Kilometer fahren.

Beim "BW-Karree" 1992 mußte ich dann aussetzen, weil das Getriebe des gelben Lamborghini Diablo auf perfide Weise sabotiert worden war. Ein Zusatz zum Öl im Getriebe ließ dieses in der Wärme, vermutlich katalysiert durch den feinen Abrieb der Zahnräder, zu einer roten kristallinen Masse erstarren. Anschließend waren die Synchronringe am Ar..., will sagen, am Arbeiten nachhaltig behindert gewesen, und die Zeit reichte nicht mehr, um aus Sant' Agata Ersatz zu bekommen. Ein böser Streich eines diabolischen chemischen Genies hatte all meine Ambitionen restlos atomisiert. Wieso passiert so etwas immer mir ?

Beim "Scorpion Star three" 1995, wo ich einen roten Ferrari F40 in den Händen hatte, war nur noch ein einziger Wagen - ein bananengelber Renault Alpine aus Brandenburg mit einem offenbar irrsinnigen Triebwerk - schneller gefahren als ich; daher durfte sein Fahrer den ganzen Pott mit 7,4 Millionen Mark in die Tasche stecken. Sowas kann passieren !

Schließlich gab es noch das "Rhein-Ruhr-Derby" 2003, das aber schon vor seinem Start ins Wasser fiel. Die "Schmier" - so nennen die Kölner voller Zuneigung und Liebe ihre Polizei - hatte kurz zuvor einen anonymen Tip bekommen, daraufhin den Treffpunkt und alle Einfallstraßen zum Großraum Köln bewacht und die anreisenden Teilnehmer anhand ihrer Supersportwagen identifiziert und prompt hoppgenommen.

Ich hatte damals das Riesenglück gehabt, daß sie mich erst vor dem Haus meines guten Freundes Gunter Wolf schnappten. Er konnte damals glaubhaft bezeugen, daß ich mit meinem Le Mans-homologierten, extrem tiefgelegten roten Ferrari F40 lediglich seiner privaten Einladung zu Grillparty, Konsum geistiger Getränke und philosophisch tiefschürfender Konversation gefolgt sei, und so mußten sie mich zähneknirschend wieder vom Haken lassen.

Dabei hätten sie nur meine schwarze Lederjacke, die ganz unschuldig im Fußraum des Beifahrersitzes zusammengefaltet lag, anheben müssen, anstatt mit großem Eifer und ihren starken Stabtaschenlampen nur den Motor und den Stauraum unter der Fronthaube zu inspizieren. Dort lagen nämlich mein schwarzer Rennhelm mit eingebauten Kopfhörern, mein CD-Player und ein paar heiße Scheiben verborgen, um den für einen Sieg benötigten hormonellen Ausnahmezustand herbeizuführen und das Blut zum Kochen zu bringen. Hätten sie diese Utensilien gefunden, wäre ich mit Sicherheit dran gewesen.

Nein, die Präsentation dieser dunklen Kapitel würde einer glatten und endgültigen Selbst-Disqualifikation gleichkommen. So würde es ganz sicher nicht funktionieren !

Alexander Seibold prüfte wie zu erwarten mit großer Sorgfalt, ob es wirklich zu verantworten war, diesem risikofreudigen Fremden seinen heißesten Renner anzuvertrauen und auf die Rennstrecke loszulassen. Mein nicht allzu großer Erfahrungsschatz mit verschiedenen Straßen-Sportwagen und einigen rasanten Formel 1-Flitzern konnten ihn schließlich überzeugen, das vielleicht nicht ganz so unkalkulierbare Wagnis einzugehen. Anschließend durfte ich den heißen Renner kurz in seiner Garage besuchen; damals nahm er aber von mir noch keine Notiz.

Schließlich stand der große Tag vor der Tür: Meine erste Begegnung mit dem Porsche 956 würde am 12. Oktober 2007 auf der Grand-Prix-Strecke des Nürburgrings stattfinden, und zwar während der Trainingsphase für das "Steam Racing". Endlich sah ich mich am Ziel meines heißen und sehnlichen Begehrens.

À propos heißes und sehnliches Begehren: Mir wurde siedendheiß bewußt, daß ich meiner jungen Traumfrau Sheena-Alexa noch kein Wort über dieses bald auf mich zukommende Abenteuer berichtet hatte. Jede Wette, auch sie würde den rasanten Porsche 956 selbst fahren wollen ! Diese Gelegenheit würde sie sich nie und nimmer entgehen lassen !

Ich kannte Sheena-Alexas glühenden Ehrgeiz, mich im Pilotieren von Autos, Booten und Flugzeugen übertreffen zu wollen, nur zu gut, und sie würde alle Fähigkeiten und Kräfte mobilisieren, um es auch beim Porsche 956 zu schaffen. Ich brauchte mir nur kurz in Erinnerung zu rufen, welche Todesängste ich als ihr Sozium auf ihrer heißen BMW schon hatte ausstehen müssen, um eine sehr konkrete Vorstellung davon zu bekommen, wie sie erst mit einem reinrassigen Rennwagen auf dem Nürburgring loslegen würde.

Da bliebe unter Garantie kein Auge trocken und kein Nervenkostüm unversehrt, da gäbe es Haarausfall, Ausschlag, Dreiecks-Sprünge und Kollapse in nie gekanntem Ausmaß, und die Ärzte aller Disziplinen hätten alle Hände voll mit den Opfern dieser extremen Darbietung zu tun.

Für jeden Kratzer, den Sheena-Alexa in die Karosserie des 956-104 pflügen würde, hätte meine arme Brieftasche ihr sorgsam gehütetes Innenleben auszuschütten. Würde ich Evenstar diesen einmaligen tollen Ausritt aber verschweigen, so erlitt unser Verhältnis eine schwere, vielleicht sogar nachhaltige Eintrübung. Also galt es hier klug abzuwägen, welche Alternative für mich weniger schwer zu schultern war.

Ich weihte sie nach reiflicher Überlegung in mein Geheimnis ein, und es zeigte sich, daß sie zu ihrem allergrößten Bedauern - und meiner grenzenlosen Erleichterung - an diesem Tag infolge einer unaufschiebbaren Prüfung im Rahmen ihres Studiums im fernen Berlin leider unabkömmlich war. Eine Sorge weniger !

In den endlos langen Tagen und Nächten des Wartens und des Harrens fesselte mich die Vorstellung, wie es wohl sein würde, mit dem Porsche 956-104 über den Rennkurs zu jagen. Schließlich war der große Tag gekommen, der alle Fragen endgültig beantworten sollte.

Am 12. Oktober 2007 früh morgens um 4.30 Uhr traf ich mich mit Heinz Ruess, dem Chef der Firma "Video Factory", an der Autobahn-Einfahrt Backnang-Mundelsheim. Er würde meine Exkursion in die Welt der Porsche-Rennfahrer mit der Kamera einfangen und für die Ewigkeit auf eine DVD bannen.

Mit seinem Geländewagen erreichten wir um 7.00 Uhr das Hotel "Pitlane" mitten in Nürburg. Auf dem Parkplatz davor stand der Transporter mit dem Objekt der Begierde innen drin, dem vermutlich bereits von mir erzählt worden war und das daher schon ungeduldig auf mich wartete.

Trotz der großen inneren Anspannung hatte ich großen Appetit auf ein reichhaltiges Frühstück. Zuerst gab es einen Obstsalat, dann Toast mit Nutella und Streichkäse, dazu heiße Schokolade. Einen aufputschenden Kaffee hatte ich an diesem Morgen absolut nicht nötig. Alexander Seibold und die technischen Experten Mike Hofmann und Wolfgang Suhren, alle in gelbe Pullover mit dem Schriftzug "Porsche 956-104" gekleidet, setzten sich auch dazu und hielten tüchtig mit.

Nach unserer Stärkung lotste das rote Renntaxi des Hotels uns zur Rennstrecke hinüber. Der Rennwagen-Transporter folgte, den Schluß bildete der Geländewagen. Am Eingang zur Rennstrecke ließen zwei Posten den Transporter anstandslos durch, aber uns fragten sie nach dem heute gültigen Codewort, das wir natürlich nicht wissen konnten. Keck antworteten wir: "Porsche 956". Leider stellten sich die beiden Typies temporär taub. Natürlich wußten sie genau Bescheid, daß wir zum Porsche-Team gehörten, aber sie mußten ihren Scherz unbedingt durchziehen.

Die Boxen waren alle schon belegt, daher etablierten wir uns auf dem riesigen Parkplatz innerhalb des Rundes der Rennstrecke, den ich von den "Ferrari Racing Days 2006" her noch kannte. Dieser war bei unserer frühen Ankunft noch ziemlich leer, aber er sollte sich im Lauf des Vormittags schnell fast bis zum Bersten füllen.

Wie vom Wetterbericht versprochen zogen dichte graue Wolken von Nord nach Süd über den Himmel. Sie hingen fast bis zum Boden herab und verbreiteten eine etwas triste Atmosphäre. Es begann auch leicht zu nieseln, so daß der Boden klatschnaß wurde. Auch das noch ! Sollte meine Fahrt tatsächlich nur wegen der mangelnden Kooperationsbereitschaft der Naturgewalten platzen ? Zum Glück bewirkte aber die gespeicherte Wärme eine rasche Verdunstung, so daß der Boden schnell wieder ganz trocken wurde, als später von oben kein Wasser mehr nachkam. Also durften die Regenreifen im Regal drinbleiben.

Während der heiße Porsche 956 mittels Rampe vorsichtig aus seinem Transporter herausgerollt wurde, zog ich hinter dem Geländewagen meine Renn-Kombi an. Dann sauste ich in den dritten Stock des gläsernen Towers hinauf, wo ich von einer freundlichen Dame Instruktionen für meinen Renneinsatz entgegennehmen und per Unterschrift zusichern durfte, mich an die hier geltenden Regeln zu halten. Das dauerte weniger als zehn Minuten, und voller Anspannung und Ungeduld rannte ich in unser Lager zurück.

Inzwischen war mein heißer Renner für seinen kommenden Einsatz komplett zusammengebaut worden. Die Frontabdeckung hatte ebenso ihren Platz gefunden wie die Heckverkleidung mit ihrem gewaltigen Spoiler daran. Die für die aktuellen Einsatzbedingungen optimalen Reifen waren schon zuvor anmontiert worden.

Gerade erhielt der Tiefflieger einen großen Schluck aus der Pulle eingefüllt; sein Durst war mit fast 50 Liter Saft pro 100 Kilometer bei Vollgas schlichtweg enorm. Seine vier Reifen wurden von den kundigen Händen Mike Hofmanns mit dem richtigen Luftdruck beatmet.

Es traf mich wie ein Stromstoß, als ich den Porsche 956-104 zu allem bereit dastehen sah. Schon zu Beginn seiner aktiven Zeit hatte er eine Lackierung in Gelb-Schwarz-Weiß erhalten, die Farben des Mode-Labels "NeW MaN", was sich auf dem Kopf stehend völlig identisch lesen ließ. In diesem Look wirkte er gleich doppelt aggressiv und dreifach gefährlich, verstärkt noch durch die schwarze 7 auf weißem Grund.

Dies waren die Farben des Tigers, Mann ! Und er zeigte auch die Augen des Tigers ! Sie fingen meinen tastenden Blick ein und hielten ihn eisern fest. Stechend und klar erwiderten sie ihn. Mein Herzschlag beschleunigte sich, und meine Knie begannen zu zittern. Ich stand fast hilflos unter seinem Bann. Und schließlich sprach er sogar auf telepathischem Weg zu mir.

Eine mentale Stimme meldete sich mit dominanter Präsenz direkt in meinem Kopf, ein Echo von mühsam verhaltener Stärke und kaum zu bändigender Energie, keinen Zweifel gestattend und keinen Widerspruch duldend: "Du willst mich also fahren, ja ? Mach' das gefälligst anständig, sonst erlebst du dein blaues Wunder !"

Zum ersten Mal kamen mir leise Zweifel an meiner Absicht. Möglicherweise könnte ich mich mit diesem Hochleistungs-Tiefflieger etwas übernehmen.

Bei seinem Anblick kam mir unwillkürlich Rocky Balboa in Erinnerung. Der hatte auch alle Gegner der Reihe nach umgehauen. Apollo Creed war der erste gewesen, dann folgten Clubber Lang, Ivan Drago, Machine Gunn und, schon im reiferen Alter, auch noch Mason Dixon. Selbst als Klassiker war er noch unschlagbar gewesen.

Ich meinte schon jetzt die Fanfaren zu hören, die 'Gonna Fly Now' spielten, und hier würden sie für mich spielen. Mit dem Porsche 956-104 würde es die Fahrt des Jahrhunderts werden, da war ich mir jetzt schon ganz sicher. Aber ich würde mein Bestes geben müssen, sonst erklänge der Abgesang für den Jung-Rennfahrer in einem düsteren Tritonus-Moll mit leise wimmerndem Finale con dolore.

Der Renner war bereit. Alle technischen Organe und Elemente des Porsche 956-104 waren intakt, überprüft und auf die Einsatzbedingungen hin einjustiert worden. Alexander Seibold startete den Motor, der mit einem kraftvollen Grollen seine Tätigkeit aufnahm. Selbst für das breite renn-erprobte Publikum stellte dieser turbo-verstärkte Sound eine ungewohnte und nur selten genossene Symphonie furioso dar. Die Leute strömten in Scharen herbei und bildeten einen dichten Kordon um dieses phantastische und legendäre Rennfahrzeug, und sie fotografierten mit aller verfügbaren Leidenschaft.

Bescheiden hielt ich mich im Hintergrund als einer unter vielen. Ich würde noch früh genug in den Focus der allgemeinen Aufmerksamkeit rücken, und dann durfte ich keine Unsicherheit zeigen, auch wenn mir das Herz bis zum Hals schlagen würde. Jede Lücke, die sich in der Traube auftat, versuchte ich zu nutzen, um eine große Anzahl von Fotos aus jedem Blickwinkel und von jedem Detail des Super-Renners zu schießen. Später würde es vielleicht keine Zeit mehr dafür geben.

Leider blieb ich nicht sehr lange inkognito. Ein älterer Herr, der meine Rolle richtig eingeschätzt hatte, fragte mich, ob der Renner wirklich 1000 PS Leistung würde freisetzen können. Ich bestätigte ihm dies als durchaus erreichbar, wenn nur die Verdichtung und der Turbodruck entsprechend hoch eingeregelt würden. Er nickte zustimmend und betrachtete das tolle Auto mit noch glänzenderen Augen als zuvor.

Ich rief mir die technischen Daten dieses Wunderwerks, das hier startbereit auf mich wartete, noch einmal in Erinnerung: Der Porsche 956 ist 4,8 Meter lang, 2,0 Meter breit und 1,03 Meter hoch; der Radstand mißt 2,65 Meter, die Spurweite vorn 1,665 Meter und hinten 1,545 Meter. Sein gesamtes Leergewicht beträgt nur 815 bis 840 Kilogramm. Das Chassis ist als Duraluminium-Monocoque ausgeführt, und es wiegt für sich allein nur 59 Kilogramm. Die Bleche sind zum Teil zusammengenietet und zum Teil zusammengeklebt; auf Schweißungen wurde hier ganz verzichtet.

Die Karosserie besteht aus sieben GFK-Kevlar-Aluminium-Teilen. Die Fahrerzelle ist mittels Leichtmetall-Rohren als Überrollkäfig gestaltet. Der vollverkleidete Wagen besitzt zwei Flügeltüren, Platz für zwei Sitze, Scheinwerfer vorn und Rücklichter hinten, Sidepipes auf beiden Seiten mit je zwei Öffnungen für Turbo und Wastegate. Die Räder sind in die Karosserie voll integriert. Frischluft-Einström-Öffnungen für den Motor und die Kühler sitzen oben und seitlich darin. Die Form der Karosserie liefert einen sehr niedrigen CW-Wert zwischen 0,3 und 0,4.

Das Wing Car enthält unten in den Seitenkästen invers arbeitende, umgekehrte Flügelprofile, die durch Unterdruck Abtrieb erzeugen und dadurch den Wagen auf die Piste saugen, was die Wirkung des gigantischen Heckspoilers noch enorm verstärkt. Der resultierende Ground-Effect ermöglicht dieser Super-Rakete extremste Kurvengeschwindigkeiten, ohne auszurechnen. Prescht der Renner mit satten 270 km/h durch die Kurven, so treten bis zu 2,5 Gravos Querbesehleunigung auf, die den Piloten seitlich in den Sitz pressen. Auf dem Paul-Ricard-Kurs wurden sogar 3 Gravos maximal gemessen; das ist fast schon Kampffjet-Niveau. Also war mir ganz klar bewußt, auf was ich mich da einließ.

Das starke Aluminium-Motorblock-Herz des tollen Porsche 956 ist ein imposanter Sechszylinder-Biturbo-Boxermotor, luftgekühlt, mit 2649 cm<sup>3</sup> Hubraum-Volumen bei Bohrung 92,3 × Hub 66,0 mm, wassergekühlten Vierventil-Zylinderköpfen, je zwei obenliegenden Nockenwellen pro Zylinderbank, siebenfach gelagerter Kurbelwelle, zwei KKK-Turboladern Typ K26 mit Wastegate-Ventil und einer vollelektronischen Bosch-Motronic-Einspritzung. Bei 8000 Touren und einer Verdichtung von 7,2 zu 1 liefert er 630 PS Turbopower-Leistung, bei 5400 U/min mit 628 Nm sein maximales Drehmoment, und dies bei einem saftigen Verbrauch von 48 bis 52 Litern Benzin pro 100 Kilometer. Kein Wunder also, daß der Schluck aus der Pulle vorhin so großzügig ausgefallen war. Hier war Sparsamkeit ein Fremdwort.

Die Turbopower des Motors wird durch ein vollsynchronisiertes 5-Gang-Getriebe transformiert und zur Hinterachse mit starrem Titan-Durchtrieb ohne Differential weitergeleitet, optimal für schnelle gerade Strecken. Auch die Schuhgröße dieses heißen Renners ist beeindruckend. Auf der Vorderachse messen sie 305/600 × 16, auf der Hinterachse sogar 350/650 × 16. Das Fahrwerk besitzt Doppelquerlenker mit Titanfedern und Bilstein-Stoßdämpfern, vorne außenliegend und hinten innenliegend. Die innenbelüfteten Scheibenbremsen besitzen je zwei Vierkolben-Bremssättel pro Stahl-Bremsscheibe.

Mit diesen Standard-Leistungsdaten schaffte der Porsche 956 tatsächlich knapp 400 km/h in Le Mans, die sich bei veränderten Justierungen am Biturbo-Triebwerk noch erheblich steigern lassen. Der Tank bietet 99 Litern Kraftstoff Platz, und die sind bei Vollgas schon nach 200 km restlos verfeuert. Jeder kann sich nun leicht ausrechnen, wie oft der Tank nachgefüllt werden mußte, als der 956 bei den 24 Stunden von Le Mans antrat, die immerhin 4900 km Fahrstrecke beinhalteten.

Damals im Jahr 1982 kostete ein Porsche 956 noch um die 640000.- DM. Für alle interessierten privaten Rennfahrer war dies schon ein großer Brocken, aber sie erhielten dafür traumhafte Gegenleistungen geboten. Heute liegt der Wert des 956 unter Sammlern von fahrfähigen Original-Exemplaren bei enormen drei bis vier Millionen Euro. Dies entspricht bei nicht ganz dreißig Jahren Zeitdifferenz einer Wertsteigerung von sage und schreibe 938 bis 1250 Prozent. Das können nicht viele Autos auf dieser Welt vorweisen.



Entwickelt wurde dieses Traum-Geschoß in den Jahren 1981 und 1982 in Weissach, der berühmten Renn- und Sportwagen-Schmiede der Firma Porsche für Straße und Rennpiste. Der Vorstands-Vorsitzende Peter W. Schutz erteilte damals den Auftrag, den zukünftigen Sieger von Le Mans zu entwickeln, und das Entwicklungs-Budget für den Porsche 956 wurde freigegeben. Als Projektleiter wirkte Norbert Singer, den Motor brachten die Experten Hans Mezger und Valentin Schäffer in Form, die anderen Entwicklungsaufgaben flossen bei Roland Kussmaul zusammen. Als erster Werksfahrer ließ Jürgen Barth den Renner auf der hauseigenen Piste ausgreifen, und Rennleiter Peter Falk ließ es sich nicht nehmen, dem Flitzer höchstpersönlich eine Kostprobe teuren Schaumweins über den rasanten Körper zu gießen.

Die Anzahl der Siege des Porsche 956 liegen im Hunderter-Bereich, und es würde diesen Bericht sprengen, sie alle zu erwähnen. Viele berühmte Rennfahrer ihrer Zeit wie Barth, Bell, Bellof, Haywood, Holbert, Ickx, Krages, Ludwig, Mass, Schuppan, Stuck und Wollek errangen mit ihm sensationelle Erfolge.

Der vor mir stehende 956-104 hatte seinen Anteil an dieser beeindruckenden Gesamtbilanz eingefahren. Die Piloten Henri Pescarolo, S. Johansson und Ayrton Senna fuhren ihn bei den 1000 km auf dem Nürburgring 1984 zu Erfolg und Ruhm, Bob Wollek wurde 1983 mit ihm Europameister, und John Winter gewann 1986 die Interserie. Seit 2005 fährt ihn Alexander Seibold, selbst erfolgreicher Rennfahrer seit über dreißig Jahren, auf historischen Rennen ganz wie in alten Zeiten, und die IG 956-104 kümmert sich um Erhalt und Pflege dieses einzigartigen Renn-Geräts.

Ja, so war das gewesen ! Und jetzt war es an mir, seine Geschichte in wenigstens einem kleinen Neben-Kapitel würdig weiterzuschreiben. In wenigen Minuten würde es losgehen; dann würde mir die historische Stunde schlagen.

Alles war bereit. Als letzte Maßnahme wurde nur noch die Batterie aufgeladen. Jetzt mußte ich mein Versteckspiel aufgeben und meine erste Sitzprobe absolvieren. Als ich mich der rechtsseitigen Flügeltür näherte, die einladend offenstand, spürte ich die brennenden Blicke des gesamten Auditoriums auf mir ruhen. An dieser geballten Begehrlichkeit war es ganz klar erkennbar abzulesen: Der Besitz eines originalen Porsche 956 definiert wahren Reichtum.

Jetzt erfolgte mein Einstieg, der erste meines Lebens bei diesem Super-Renner. Der 956 wird rechts gesteuert, also kann der Sitz des Piloten nur durch die rechtsseitige Tür erobert werden. Wer es dennoch auf der linken Seite versuchen will, landet prompt auf der Feuerlösch-Anlage und spürt die Zündanlage und das Gerät für das Einspritz-Management im Rücken. Es ist aber durchaus möglich, dort einen zweiten Sitz für wagemutige Passagiere zu installieren. Taxi-Fahrten für interessierte rennsportbegeisterte Fans bietet Alexander Seibold sogar ganz offiziell an. Wer es einmal versuchen will, der wähle 0711 / 3460347. Wie schon vorhin eingestanden war das mir aber nicht genug gewesen.

Der Einstieg war nicht ganz einfach zu bewerkstelligen. Als langjähriger statischer Schreibtisch-Mensch hatte ich etwas Rost angesetzt, und die hier und jetzt benötigte Gelenkigkeit mußte mir in den letzten Jahren irgendwie abhanden gekommen sein. Alexander Seibold ließ den sperrigen Fahrshüler aber nicht im Stich. Ich folgte seinen Instruktionen, um vor dem gespannt auf der Lauer liegenden Publikum keine schwache Figur abzugeben.

Zuerst hob ich mein linkes Bein über den Schweller und setzte es auf den Sitz, senkte dann meine Kehrseite auf den Schweller ab und hielt mit beiden Händen abstützend das Gleichgewicht, bis ich auch mein rechtes Bein in den dunklen Innenraum hinunter befördert hatte. Dann verlagerte ich mein Gewicht auf den rechten Unterarm und schob den restlichen Körper hinterher, die Beine dabei fast ganz durchgestreckt, damit sie ihren Weg zu den Pedalen hinab finden konnten.

Schließlich glitt ich ganz von selbst immer weiter in die Tiefe und landete wie geplant im Pilotensitz. Dabei zog ich den Kopf ein, um nicht am Türrahmen hängenzubleiben, aber das wäre gar nicht notwendig gewesen. Die Kopffreiheit ist sehr großzügig bemessen; der Renner hätte sogar noch mindestens zehn Zentimeter flacher bauen dürfen.

Das war geschafft ! Mein Einstieg in den Porsche 956 war vollzogen. Jetzt mußte sich nur noch zeigen, ob ich in ihm auch schnell heimisch werden konnte. Über die Mühen des späteren Ausstiegs machte ich mir jetzt noch keine Gedanken. Zur Not würde ich eben wie eine Ameise herauskrabbeln müssen, oder ich würde eben drin sitzenbleiben, wie Alexander Seibold es mir großzügig anbot.

Der schwarze, dünn gepolsterte Sitz ist eng gebaut und liegt wie eine angepaßte Klammer hervorragend am Körper an. Seine weit überstehenden Seitenwangen sichern die bei den brachialen Querbeschleunigungen obligatorische Seitenführung.

Das kleine Momo-Lederlenkrad liegt gut in den Händen. Die Tatsache, daß es fest angeschraubt und nicht für eine schnelle Demontage nur aufgesteckt ist, behindert den Einstieg aber in keiner Weise. Die Distanz zwischen ihm und mir war genau richtig; ich konnte es gut erreichen, ohne die Arme durchstrecken zu müssen.

Mike Hofmann erklärte mir Ort und Funktion aller Anzeigen und Schaltelemente. An der Lenksäule sitzt links der Blinkerhebel mit Fernlicht-Schaltfunktion und rechts der Scheibenwischerhebel. Beide sind etwas schwergängig und rasten mehrstufig, wie ich bei einem Test erkannte. Der Nieselregen hatte die stark gewölbte, wie der Viertelsausschnitt eines Geoids geformte Frontscheibe mit tausenden Wasserperlen bedeckt. Der Scheibenwischer tat seine Pflicht und sorgte für eine freie Sicht. Zu beachten ist, daß der Wischer in Nullstellung links liegen muß, nicht rechts.

Die Instrumente, Indikatoren, Warnlampen und Schalter, die die gesamte Breite des Armaturenbretts einnehmen, sind allesamt sehr gut einzusehen und zu erreichen.

Hinter dem Lenkrad in gerader Blickrichtung sitzt rechts der Tourenzähler und links der Ladedruck-Indikator für die beiden Turbos. Jeder ist mit den drei Zylindern einer Bank gekoppelt und wird von ihrem heißen Abgas durchflutet. Zwischen diesen Primär-Anzeigen sitzt eine rosarot leuchtende Warnlampe, die das Erreichen des kritischen Drehzahl-Bereichs von über 8200 Touren anzeigt. Alexander Seibold schärfte mir ein, diesen Betriebszustand dem Motor unbedingt zu ersparen.

Links von ihnen sitzt die Zwillingsanzeige für die Öltemperatur im Motor und im Getriebe, dann schließt sich die Wassertemperatur in beiden Kühlern links und rechts an, die im Zuge meiner Fahrten aber kaum angestiegen war. Noch weiter links befindet sich die Anzeige für den Öldruck und ganz außen der Indikator für den Benzindruck. Einen Tacho für die Geschwindigkeit gibt es nicht, aber dies trifft generell auf die meisten Rennwagen zu.

Unterhalb dieser Reihe sitzen die Schaltelemente. Der große silberne Zündschlüssel ist im Zündschloß mit der linken Hand im Uhrzeigersinn um zirka 90 Grad zu drehen, um das elektrische Bordnetz zu aktivieren und den 6-Zylinder-Biturbo-Boxermotor zu starten.

Rechts davon ist der runde Zugschalter für die rote Nebelschlußleuchte angebracht, und links davon sitzt der Zugschalter für die Scheinwerfer vorn und hinten. Wegen des trüben Wetters hatte ich bei meinen Fahrten alle Lichter aktiviert.

Noch weiter links ist der Reserveschalter für die Benzinpumpe angebracht, und ihm schließt sich der Schalter für die Heizung der Frontscheibe an. Daneben und etwas weiter oben sitzt der rückfedernde Druckschalter für das Warnblinklicht, und neben ihm ganz links außen folgt der schwarze Kippschalter für die Beleuchtung aller Instrumente. Genau darunter ragt der Griff für die Feuerlösch-Anlage heraus.

Die verschiedenfarbigen Warnleuchten an Bord mußten mir später nur selten Hinweise geben. Bei aktiviertem Blinker leuchtet eine kleine blauweiße Lampe auf, die links vom Öl-Temperatur-Anzeiger sitzt.

Der Schalthebel für das Getriebe sitzt rechts vorn genau am Türrahmen, und die Schaltstange verläuft in einem Schutzrohr auf dem Schweller bis nach hinten zum Heck rechts im Renner. Trotz des weiten Weges lassen sich die Gänge präzise einlegen. Das Getriebe ist vollsynchronisiert, und die Betätigung der Gänge erfolgt in der gängigen H-Konfiguration. Der ellipsoidische Knauf ist mattschwarz eingefärbt, der kurze kräftige Schaft besteht dagegen aus blankpoliertem Metall.

Im vorderen Anschlag der linken Schaltgasse liegt der Rückwärtsgang, der aber nur durch die Überwindung einer kinematischen Bewegungssperre eingelegt werden kann. Im hinteren Anschlag sitzt der 1. Gang, der im Vergleich dazu relativ einfacher einrückt. Die Gasse R-1 wird aber nur dann zugänglich, wenn der Schalthebel entgegen der Federkraft, welche diese Gasse gegenüber den anderen absichert, kräftig nach links gedrückt wird. Man muß hier also entschlossen zupacken und etwas Kraft aufwenden.

In der Mitte befindet sich die Schaltgasse 2-3; im vorderen Anschlag greift demnach der 2. Gang, im hinteren der 3. Gang. Rechts davon liegt die Schaltgasse 4-5; hier beißt im vorderen Anschlag der 4. Gang, im hinteren der 5. Gang zu.

Zwischen diesen beiden Gassen wirkt keine Feder, so daß der Schalthebel keine definierte Neutralstellung besitzt. Die Gänge zwei bis fünf sind mit relativ geringerem Kraftaufwand einzulegen. Im Stand können nicht unbedingt alle Gänge geschaltet werden, sofern die Klauenverzahnungen gerade nicht fluchten und daher die Schiebemuffe klemmt. Bei laufendem Motor tritt dieses Problem nicht mehr auf.

Die Pedale kann man sitzend nicht einsehen, nur mit den Füßen ertasten. Ihr Querabstand und die äußere Fußraum-Begrenzung sind ausreichend, so daß eine genaue Erfassung und Fußführung gegeben sind. Die Gängigkeit der Pedale ist auch akzeptabel. Das Gaspedal besitzt eine merkliche Kraftschwelle, bevor es nachgibt. Bei der Bremse ist der Pedalweg eher kurz, bei der Kupplung im Vergleich dazu etwas länger. Ich konnte sie aber ganz durchtreten, so daß der Sitz nicht extra verstellt werden mußte.

Ein ungewohntes Detail sprang mir sofort ins Auge: Es gab keinen Innenspiegel. Er hätte auch wenig Sinn gemacht, da auch keine Heckscheibe vorhanden war. Damit war für den Jung-Rennfahrer eine zusätzliche Komplikation aufgetreten, mit der er auch noch zurechtkommen mußte.

Mir wurde die Absurdität meiner Unternehmung in aller Deutlichkeit bewußt. Drei Umstände sprachen dagegen, daß unsere Fahrt ein einfacher Spaziergang werden würde: Der Grand-Prix-Kurs des Nürburgrings war absolutes Neuland für mich, eine Begehung und Einprägung markanter Streckendetails hatte zuvor nicht stattfinden können. Der rechtsgesteuerte Porsche 956 war mir ebenfalls fremd, obgleich ich nicht daran zweifelte, daß wir uns schnell verstehen würden. Und die Konkurrenz, allesamt geübte Rennprofis und Werksfahrer, würden einen Neuling mitten auf der Piste vielleicht gar nicht auf der Rechnung haben. Auf der Rennstrecke gilt keine StVO, da wird auf Biegen und Brechen auch rechts überholt. Ergo hieß es für mich doppelt und dreifach aufzupassen !

Eines war sicher: Mein Porsche 956-104 war hier und heute das mit Abstand stärkste, schnellste und extremste Rennauto auf dem Platz. Keiner aus der großen Riege der Konkurrenz, keiner der anderen Porsche, kein Mercedes, BMW, Lamborghini und wer auch immer sonst noch hier mitmischte, hatte gegen ihn auch nur den Hauch einer Chance. Aber leider war der 956-104 auch mit dem ungeübtesten Piloten unterwegs. Wie würden wir dann als dynamisches Duo abschneiden ? Wie gut standen unsere Chancen gegen die Konkurrenz wirklich, wenn wir uns innerhalb des Trainings beim "Steam Racing" auf die Piste wagen würden ? Durfte ich sein gesamtes Potential denn auch voll ausschöpfen ?

Die Zuschauer, die von meinen Erwägungen keine Ahnung hatten, warteten schon gespannt auf unseren Start. Auch einige Vertreter der Konkurrenz hatten sich eingefunden, um die Lage zu sondieren. Zum Glück konnte niemand von ihnen fremde Gedanken lesen. Sie waren zu sehr mit ihren eigenen beschäftigt.

Noch immer hing die Batterie, die unter dem rechten Türschweller untergebracht ist, am Netz. Für ihre Versorgung mit elektrischer Energie war ein Kabel, beginnend bei dem Boxen-Komplex, quer über den ganzen Platz gelegt worden. Zum Glück war keiner darüber gestolpert und hatte es durchtrennt. Die benötigte Beladungszeit von einer halben Stunde Minimum war schließlich vorüber.

Nun durfte ich zum ersten Mal die Zündung aktivieren und den Motor starten. Das noch kalte Triebwerk zeigte sich etwas unwillig, eine stabile Leerlaufdrehzahl zu halten. Es brabbelte zunächst noch in hartem Stakkato, aber das gab sich schnell, als die Experten mehrmals rhythmisch am Gaszug zogen, um die Pferdchen munter zu machen. Das heiser röhrende "Vroam-Vroam" des Biturbo-Boxers ließ die Luft rings um uns periodisch vibrieren. Es fehlte nicht viel, und sie würde Feuer fangen.

Ich stimmte in seinen kräftigen und durchdringenden Sound mit einem herzhaften und lauten "Brumm-Brumm" mit ein. Wenn der Porsche 956-104 erkannte, daß auch ich seine Sprache beherrschte, dann würden wir umso schneller zueinander finden. Die Experten waren mit dem Klang, den sie da hörten, fast ganz zufrieden; sie stellten den Motor ab und justierten hie und da noch ein paar Kleinigkeiten nach.

Heinz Ruess hatte die Zeit genutzt und die interne Filmkamera links von mir im Cockpit aufgebaut. Sie würde aber erst später aktiviert werden, wenn mein Fahrstil etwas sicherer und repräsentabel war.

Nun stand das Briefing vor dem Start an. Alexander Seibold ging mit mir den kompletten Grand-Prix-Kurs durch und wies auf besonders enge und gefährliche Kurven und Stellen hin. Zeit hatten wir noch genug, wir durften bis 14.00 Uhr fahren.

Er untersagte mir aber kategorisch, gleich zu Beginn ein hohes Tempo vorzulegen und einen neuen Rundenrekord anzustreben. Diese Gefahr bestand aber angesichts meiner relativen Unsicherheit ganz gewiß nicht.

Beim Verlassen des Rennkurses würde ich den Blinker aktivieren; je mehr Informationen das Verfolgerfeld von mir erhalten würde, desto größer war die Sicherheit, daß mir keiner ins Heck donnern würde.

Zuerst sollte ich aber eine langsame Runde auf dem Parkplatz drehen, um ein erstes Gefühl für diesen Renner zu bekommen, bevor es richtig zur Sache ging.

Daraufhin wurde mir der rote Fünf-Punkt-Gurt angelegt. Bei ihm mußten noch die Stranglängen passend eingestellt werden. Nach dem Einrasten der Schösser wurden die Stränge so straff gezogen, so daß ich meinen Oberkörper nicht mehr bewegen konnte. So mußte sich eine Schildkröte auf dem Rücken liegend fühlen.

Durch seitliches Neigen des Kopfes nach rechts zur offenen Tür hin erhielt ich genug Freiraum, um meinen weißen Rennhelm aufzusetzen, der in farbigen Lettern den Codenamen 'TurboSpeeder' aufweist, der zu diesem Renner ganz hervorragend paßte. In Erwartung hellen Sonnenlichts hatte ich das getönte Visier angeschraubt, aber ich würde es heute ganz sicher nicht brauchen. Auch mein geschütztes Haupt hatte nach oben zum Dach hin noch genug Platz. Die Entwickler hatten wirklich an alles gedacht. Als letztes zog ich mir noch meine Rennhandschuhe über und band sie fest um die Handgelenke.

Als letzte notwendige Maßnahme fehlte jetzt nur noch die Einstellung der beiden Außenspiegel. Alexander Seibold führte diese Aufgabe entsprechend der Gesten durch, die ich ihm von meinem Platz aus übermittelte. Der rechte Spiegel ist dabei der wichtigere; er bietet eine gute Sicht über die Heckseite des Renners und seinen Spoiler hinweg. Der linke Spiegel zeigt infolge des viel größeren Winkels zwischen Einfall- und Ausfallstrahl einen deutlich kleineren Ausschnitt, und der tote Winkel ist bei ihm leider ziemlich groß.

Mit geringer Anstrengung legte ich den ersten Gang ein. Ich hielt mich dabei genau an die Instruktion von Alexander Seibold, mit dem Schalthebel zuerst den zweiten Gang einzulegen und erst dann den ersten, weil es so leichter ginge. Das dabei auftretende metallische Knirschen war aber nicht als problematisch einzustufen.

Jetzt wurde es ernst ! Die alles entscheidende Hürde würde mit Sicherheit auch beim Porsche 956-104 das Anfahren aus dem Stand darstellen. Die Kupplung weist bei allen Rennwagen stets nur einen minimalen Übergangsbereich auf, in dem das Einkuppeln ohne Stoß und Ruck erfolgen kann. Diesen zu erfühlen und exakt zu treffen ist eine Herausforderung für sich. Hier würde sich in aller Klarheit erweisen, ob meine vorgebliche Erfahrung mit Rennwagen der Wahrheit entsprach oder nicht.

Beim Vorgang des Einkuppelns bei einem Rennwagen kann man mehrere Fehler begehen, die je nach ihrer Art auch unterschiedliche Konsequenzen zeitigen. Läßt man die Kupplung zu schnell schnalzen und gibt dabei zu wenig Gas, so stirbt der Motor mit einem minimalen Ruck des Wagens ab, weil seine Schwungmasse nur gering ist. Dieser Anfängerfehler ist folgenlos und noch am ehesten verzeihlich.

Läßt man die Kupplung schnell kommen und gibt dabei aber viel Gas, so macht der Rennwagen wie von einem Katapult abgefeuert einen riesigen Satz nach vorn, mit dem der unerfahrene Fahrer nie und nimmer rechnen würde. Wehe dann den Personen oder Gegenständen, die ihm dabei im Weg gestanden hatten ! Bei einem entsprechend ungleichmäßigen Fahrbahnbelag würde der Renner zusätzlich schlingierend ausbrechen, sofern der Fahrer nicht schnell genug reagierte. Die hieraus folgenden Schäden können dabei immens sein.

Läßt man die Kupplung aber nur langsam kommen und tritt dabei voll auf das Gaspedal, so kann das Lamellenpaket in der Kupplung infolge hoher Gleitreibung überhitzen und verbrennen. Vor Jahrzehnten war dies noch der sicherste Weg gewesen, eine Kupplung erfolgreich zu ruinieren, aber die neuen Werkstoffe sind gegenüber solch hohen Beanspruchungen etwas härter im Nehmen. Angesichts des Geburtsjahres des Porsche 956 war von einem entsprechenden Experiment Abstand zu nehmen.

Richtig war, die Leerlaufdrehzahl des Motors etwas anzuheben und dort zu halten, während man das Kupplungspedal in Millimeter-Schritten kommen läßt, bis man den Übergangsbereich erreicht und das Absacken der Motordrehzahl erkennt.

Dann kommt das Schwierigste: Der Druck auf das Gaspedal ist weiter zu verstärken und der Druck auf das Kupplungspedal ist weiter abzuschwächen, und beides so synchron und perfekt aufeinander abgestimmt, so daß der Renner ruckfrei anrollt. Ohne eine gewisse Übung ist das nicht hinzubekommen.

All diese Gedanken schossen mir durch den Kopf, als sich unser ganz persönlicher Countdown der Null näherte. Alexander Seibold winkte kurz, und trotz des Helms auf dem Kopf konnte ich sein Kommando gut verstehen:  
" Also, dann können wir !"

Meine linke Hand erfaßte den Zündschlüssel und drehte ihn um 90° nach rechts. Die Zündung arbeitete, und das Biturbo-Boxer-Herz sprang brabbelnd an, als es durch leichtes Gasgeben etwas Unterstützung bekam. Ich würde ihm etwas Zeit geben müssen, bis es seine Laufruhe gefunden haben würde. Ein leichter Druck auf das Gaspedal, und der Motor stabilisierte sich bei einer leicht erhöhten Drehzahl. Jetzt konnte ich an das Anfahren denken. An das gebannt zusehende Auditorium dachte ich in diesen Sekunden nicht mehr. Meine Konzentration war absolut, der faszinierende Porsche 956-104 beherrschte mich vollkommen. Ich weilte in einem anderen, völlig autarken Universum, völlig entrückt, vollständig abgetaucht.

Jetzt ging es ans Anfahren ! Die Motordrehzahl war vermutlich hoch genug dafür, und falls nicht, würde ich es gleich merken. Langsam ließ ich das Kupplungspedal los. Zunächst geschah nichts, dann sackte die Motordrehzahl plötzlich ab. Ich gab mehr Gas und konnte das Triebwerk vor dem Absterben retten. Der Renner rollte langsam an, als ich die Kupplung noch etwas weiter kommen ließ. Diesmal gab ich rechtzeitig noch etwas mehr Gas, so daß die Drehzahl nicht mehr einbrach.

Nun setzte ordentlich Schub ein, so daß der Renner vom Parkplatz preschte. Ich konnte das Kupplungspedal ganz loslassen, und die Tourenzahl rutschte dadurch nicht mehr in den Keller ab. Jetzt wußte ich Bescheid. Die Kupplung biß also wie zu erwarten ziemlich direkt zu; der Übergangsbereich war klein, aber doch beherrschbar.

Es hatte geklappt. Der Porsche 956-104 rollte, und keiner der Zuschauer hatte bemerkt, daß ich ganz schön zu kämpfen hatte. Mir war es etwas heiß unter dem Helm geworden, so daß ich das getönte Visier wieder hochklappte. Im Cockpit herrschte eh Windstille, so daß ich es nicht brauchen würde.

Zuerst sollte ich also eine große Runde über den riesigen Parkplatz drehen. Ich bog nach links auf die Straße ab, die quer zum Parkplatz in Ost-West-Richtung verlief. Nach hundert Metern ging es wieder nach links in die 180°-Kehre. Nun lag eine sehr lange Gerade vor mir, die aber von Fußgängern nur so wimmelte. Öfters mußte ich etwas abbremesen, was meinem Renner nicht sehr gefiel. Trotz des noch immer eingelegten ersten Gangs fiel die Drehzahl auf unter Leerlauf-Standard ab, und das Auto dröhnte und vibrierte, so daß ich schleunigst wieder die Kupplung treten mußte. Mit ihm würde man sich also nur mühsam durch den Stadtverkehr quälen können.

Der Parkplatz war echt rappellvoll. Hier hatten sich einige andere Renntreiber etabliert, aber die PKW-Fraktion, die die Zuschauermassen hergebracht hatte, stellte hier eindeutig die überragende Mehrheit. Da war der Porsche 956-104 eine absolute Ausnahmeerscheinung, ein Ding aus einer anderen Welt. Wie zu erwarten erregte unser Auftritt großes Aufsehen. Jetzt merkten alle, wer heute der große Star war. Blitzschnell wurden die Kameras gezückt und diese einmalige Szene festgehalten.

Ich machte mir schon Sorgen, daß die Kehre zur Parallelstraße hinüber ganz hinten am anderen Ende des Areals möglicherweise auch blockiert war. Dann würde ich irgendwo ein Wendemanöver durchführen müssen, und das würde verflüchtigt werden. Zum Glück für mich zeigte sich, daß sie die Querverbindung streng nach Vorschrift frei gelassen hatten. Ich konnte im weiten 180°-Bogen wenden und auf der Parallelstraße wieder zu unserem Lager zurückfahren.

Dort hielt ich kurz an. Alexander Seibold öffnete die rechtsseitige Tür; er überzeugte sich davon, daß ich mit seinem Super-Renner gut zurechtkam. Dann ging es auf dieser Straße weiter geradeaus, aber an ihrem Ende bog ich diesmal nach rechts ab. Nach einer kurzen Steigungsstrecke näherten wir uns der noch geschlossenen Schranke, die den Rennbereich von der übrigen Umwelt separierte.

Der Pförtner ließ sich Zeit, so daß ich stoppen mußte. Dem Porsche 956-104, der voller Ungeduld auf die Rennpiste strebte, paßte diese neuerliche Verzögerung überhaupt nicht. Er schmolte, und sein Herz stellte seine Tätigkeit abrupt ein. Dabei konnte ich nun wirklich nichts dafür! Jetzt mußte ich auch noch das Anfahren am Berg üben, und das ohne eine Handbremse!

Der Pförtner hatte die Schranke inzwischen hochfahren lassen, weil er begriffen hatte, daß wir wirklich auf die Rennstrecke gehörten. Ungeduldig wedelte er mit den Armen durch die Luft, als wollte er einen ganzen Karpfenteich ausschöpfen. Jetzt ging es ihm nicht schnell genug. Ich zerbiß ein 'Kompliment' an ihn zwischen den Zähnen.

Jetzt hätte ich drei Füße haben sollen ! Mit dem ersten müßte ich die Kupplung betätigen, damit der erste Gang geschaltet bleiben konnte. Mit dem zweiten wäre die Bremse zu drücken, damit der Renner nicht rückwärts den Berg hinunterrollte. Mit dem dritten wäre Gas zu geben, um die Motordrehzahl für das Anfahren auf dem nötigen Niveau zu halten. Die Rennfahrer-Profis schaffen es tatsächlich, mit der Geschicklichkeit eines Gibbons drei Pedale mit zwei Füßen zu handhaben, aber daran dachte ich im Moment leider nicht.

Also mußte der erste Gang wieder raus, und der linke Fuß wurde auf die Bremse gesetzt. Ich startete den Motor und brachte ihn durch Kitzeln des Gaspedals auf Touren. Dann wechselte mein linker Fuß blitzschnell auf die Kupplung, der erste Gang wurde eingelegt, und mein Renner bewegte sich mit einem freudigen Satz nach vorn, nachdem er zuvor einige Meter rückwärts gerollt war. Zum Glück hatte sich hinter uns keine Schlange gebildet, sonst wäre es ziemlich knapp geworden.

Nach einer scharfen Rechtskehre rollten wir gemächlich durch die Boxengasse, so wie es die Vorschriften verlangten. Auch hier waren zwischen den wartenden Rennfahrzeugen Leute zu Fuß unterwegs, die Fahrer, Mechaniker und vielleicht auch Medienvertreter. Die Konkurrenz merkte sehr wohl, wer da gerade die Bühne der extremen Geschwindigkeiten betreten hatte. Wird's euch schon langsam heiß und kalt ? Einem von ihnen war ich wohl zu schnell unterwegs; er winkte hektisch herüber, das Tempo zu drosseln. Am Ende der Boxengasse ging es im sehr spitzen Winkel auf den Rennkurs hinaus. Die dortige Ampel zeigte kein 'Rot', also war der Weg zur Piste frei.

Einige scharf prüfende Blicke in die Spiegel zeigten mir, daß sich hinter uns kein anderes Rennfahrzeug näherte. Ich beschleunigte und verließ die Einfädel-Spur. Mit großer Gier nahm der Porsche 956-104 die angebotene Sprit-Dosis an, transformierte die chemische Energie in kinetische Energie und legte mit wildem Aufbrüllen seines Herzens enorm an Tempo zu.

Jetzt gab er eine erste Kostprobe seines enormen Potentials. Da tauchte vor uns die 'Castrol S' auf, eine scharfe Haarnadelkurve nach rechts mit deutlichem Gefälle, ein bei zu hohen Geschwindigkeiten unberechenbarer und gefährlicher Knick. Ich bremste scharf ab, die Piste hinter mir stets im Auge behaltend, lenkte am Innenbogen ein und folgte dem Kurvenverlauf fast innerhalb der Ideallinie.

Direkt danach schließt sich die 'Mercedes-Arena' an, ein in einer Achse gestreckter linksdrehender Dreiviertel-Kreis mit einem ziemlich scharfen Rechtsknick an seinem Ausgang. Hier könnte der Porsche 956-104 aufgrund seines Wing-Car-Chassis mit weit über 200 km/h hindurchfegen, aber ich war noch weit davon entfernt, seine Grenzen austesten zu können. Außerdem lag gerade hier eine Menge an abradierten Reifenkrümeln herum. Bei einer solchen Fahrbahn würde wohl jeder Hochleistungs-Renner nach außen rutschen. Da hatte wohl jemand vergessen, mit dem ganz großen Besen die Trümmer der letzten Orgie zusammenzufegen !

Einige Rivalen, die schon lange vor mir auf dem Kurs ihre Runden drehten und die mich inzwischen eingeholt hatten, schien das überhaupt nicht zu stören. Sie fegten mit einem Affenzahn links an mir vorbei, als ginge von diesen überdimensionalen Radierkrümeln überhaupt keine Gefahr aus.



Mit aufkommendem Zorn biß ich die Zähne zusammen. Für die anderen war ich gegenwärtig lediglich ein rollendes Hindernis. Zweifellos hatte ich den rasantesten und tollsten Tiefflieger von allen Teilnehmern in den Händen, aber leider war ich zur Zeit noch der langsamste Fahrer. Das konnte und durfte so nicht bleiben !

Ich ließ den Ausgang der 'Mercedes-Arena' hinter mir und durchfuhr mit ziemlich hohem Tempo die 'RTL', eine weit gestreckte Rechts-Links-Kurve. Trotzdem wurde ich wieder überholt. Dann tauchte die 'Ford' vor uns auf, eine gefährlich enge 120°-Rechtskurve, die mit Vorsicht durchquert sein wollte. Eine schöne Gerade folgte, die mein Porsche 956-104 mit brachialem Schub unter die Räder nahm.

Dann mußte ich schwer in die Eisen steigen, weil die 'Dunlop', eine nicht sehr enge, aber dafür schwer einsehbare 200°-Haarnadelkurve nach rechts, unseren Schwung stoppte. Sie definiert den westlichen Wendepunkt des Grand-Prix-Kurses; ab hier geht es wieder zurück in Richtung Osten.

Der kurzen Geraden folgte die 'Shell', eine schnelle Links-Rechts-Kurve, die man ohne zu bremsen durchfegen kann. Auch hier wurde ich wieder überholt. Auf das nächste gerade Stück schloß sich die 'Bit' an; bei ihr handelt es sich um eine ausgeprägte Links-Rechts-S-Kurve mit zwei 90°-Richtungsänderungen. Ich war weit davon entfernt, die Brems- und Einlenkpunkte sauber zu treffen, so daß ich mich weit rechts hielt, um der Konkurrenz Platz zu machen, die auch hier mit allem durchheizte, was die Autos hergaben.

Dahinter breitete sich eine schöne lange Gerade aus, die in ihrer Mitte eine nur leichte Rechtskurve besitzt, den sogenannten 'Hatzenbecks-Bogen'. Dieser Abschnitt kann mit sehr hoher Geschwindigkeit durchrast werden, was mein heißer Renner natürlich ganz genau wußte und nur zu gern auch getan hätte, mir aber erst später klarwerden sollte. Beim ersten Durchlauf war ich entgegen seinem Drängen noch vorsichtig gewesen, und das sollte uns prompt zugute kommen. Es folgte nämlich die 'Veedol', eine enge und tückische Links-Rechts-Schikane. Darin geht es verdammt eng zu, was die Profis aber nicht zu beeindrucken schien; links und rechts stoben sie an mir vorbei.

Die nächste Gerade führt deutlich aufwärts, und nach rechts zweigt die Ausfahrt zu den Boxen ab. Mein Tiefflieger folgte aber weiter dem Rennkurs und durchfuhr die 'Coca-Cola', eine weite und schnelle 135°-Rechtskurve, die auch den östlichen Wendepunkt des Grand-Prix-Kurses markiert. Dann erreichten wir endlich meinen späteren Lieblingsabschnitt der gesamten Rennstrecke: Die schnellste und längste Gerade, die parallel zur Boxengasse verläuft. Erst kurz vor der 'Castrol S', die weit hinter dem Horizont liegt, mußte wieder stark abgebremst werden.

Meine erste Runde hatte ich mit Bedacht und eher niedertourig zurückgelegt. Zwar hatte ich den Rennkurs zuvor ausgiebig studiert und mir auch eingepägt, aber es besteht eben doch ein himmelweiter Unterschied zwischen einem Plan und der realen Strecke mit all ihren kniffligen Details und Überraschungen, die nicht protokolliert worden waren.

Als ich drei Runden bei allmählich gesteigertem Tempo zurückgelegt hatte, lenkte ich den Porsche 956-104 bei betätigtem Blinker in die Ausfahrt hinein, die in einer ansteigenden Rechtskurve in die Gerade übergeht, die dann bis zu den Boxen führt.

Etwas davor befindet sich das Häuschen des Schrankenwärters, der diesmal die Schranke rechtzeitig hochgeleiert hatte.

Das war aber nicht seiner Aufmerksamkeit zu danken gewesen, sondern dem Team von Alexander Seibold und dem Kameramann Heinz Ruess, die meine Fahrt genau beobachtet und uns an der Schleuse erwartet hatten. Mein Renner rollte ganz brav hindurch und zurück in unser Lager. Er zeigte sich nicht verschuppt infolge des nur kurzen gemeinsamen Trips; er wußte ja, daß wir auf die Piste zurückkehren würden.

Ich zog eine kurze Zwischenbilanz: Die Rivalen, darunter vor allem die anderen Porsche, Mercedes, BMW und Lamborghini, hatten mir deutlich gezeigt, daß es für mich noch ein weiter Weg zum perfekten Rennfahrer war. Bei kaum einer Kurve hatte ich die Ideallinie getroffen, und die anderen waren wie die wilde Jagd links und rechts an mir vorbeigeprescht. Vereinzelt hatten sie mich sogar scharf geschnitten.

Nun stand das Zwischen-Briefing an. Alexander Seibold erläuterte präzise, wo und wie ich meinen Fahrstil noch würde verbessern können. Da ich aussah, als wäre ich gerade einem finnischen Dampfbad entstiegen, bekam ich eine Flasche Sprudel hereingereicht. Alexander Seibold bot mir scherzhafterweise auch einen Schnaps an, aber der hätte mir sicher nicht geholfen. Stattdessen fragte ich nach einem Napf voll Benzin, aber das war keines mehr da; mein Renner hatte schon alles in seinem Bauch drin, zur Verdauung bereit.

Prompt erschien ein ganzer Trupp von Fans. Auch ihnen war nicht entgangen, daß der gelb-schwarz-weiße Tiefflieger die Piste verlassen hatte und nun in aller Ruhe aus der Nähe bewundert und gefilmt werden konnte.

Eine junge hübsche und rotbraunhaarige Schönheit inmitten der Zuschauermenge hatte einige Fotos geschossen und wollte jetzt noch ein paar Details aus der Nähe erhaschen. Sie kam mir irgendwie bekannt vor. War das etwa tatsächlich Vala Mal Doran vom SG1-Team aus der TV-Serie 'Stargate' ? Oder war es doch ihre hübsche Zwillingsschwester ?

" Für dieses Fahrgerät braucht man echt eine ganz große Brieftasche !" sagte sie gerade zu ihren Nachbarn, die ihre Ansicht teilten.

Darin war ihr durchaus zuzustimmen, allerdings traf diese Diagnose ganz sicher nicht auf mich zu. Dies konnte Vala Mal Doran aber nicht wissen. Deshalb trat sie ganz nah an den Renner heran, beugte sich herab und streckte breit lächelnd und interessiert den Kopf zu mir herein.

" Hey, junger Mann ! Haben Sie denn eine große Brieftasche ?" wollte sie prompt von mir wissen.

Junger Mann ? Ich ? Wie kam die Hübsche denn auf diese schmeichelhafte Kategorisierung ? Ich erinnerte mich gleich an einen Auto-Werbepot im Fernsehen, wo Sean Connery mit jedem gefahrenen Kilometer immer jünger wurde. Am Ziel teilte ihm ein völlig perplexer Kollege mit: 'Mister Connery, Sie haben sich verändert', worauf er ganz souverän antwortete: 'Das ist der Wagen'.

War bei mir etwa dieselbe wunderbare Wirkung aufgetreten ? Das mußte an dem tollen Porsche 956-104 liegen, der während unserer Fahrt meine erhebliche Anzahl an Jahresringen durch relativistische Effekte stark reduziert haben mußte. Hoffentlich hielt sein Einfluß auf mich auch an !

" Nun ja, offen gesagt, seit ich ihn fahre, ist sie es mit Sicherheit nicht mehr", antwortete ich ihr schließlich der Wahrheit gemäß und tätschelte dabei demonstrativ liebevoll meinen heißen Renner.

Vala Mal Doran lachte. Diese Antwort leuchtete ihr absolut ein. Jetzt war es an mir, einen Gegenvorstoß zu unternehmen, schon um meine Rolle als Draufgänger auf allen Rennpisten dieser Welt glaubhaft weiterzuspielen.

" Wollen Sie mitfahren ?" fragte ich sie.

" Aber ja, klar ! Gerne !" rief sie zurück.

" Leider ist bloß auf meinem Schoß Platz !" schränkte ich ein.

" Ah, so !" rief Vala Mal Doran zurück.

Sie lachte wieder, aber von diesem sehr direkt servierten Angebot wollte sie offenkundig lieber keinen Gebrauch machen. Dabei blieb es völlig ungeklärt, ob sie mir als Rennfahrer mißtraute oder ob ihr vor meinen sonstigen Qualitäten nicht ganz geheuer war. Für einen Moment bedauerte ich Sheena-Alexas Abwesenheit; sie hätte unter Garantie ganz anders entschieden, und das nicht zum ersten Mal.

Alexander Seibold war fest entschlossen, diesem unverantwortbaren Ansinnen, Trachten und Begehren seines Rennfahrer-Schülers einen Riegel vorzuschieben. Der Porsche 956-104 war entschieden viel zu kostbar, um ihn bei einem Joyride aufs Spiel zu setzen.

" Herr Wahl ! Jetzt übernehmen Sie sich aber, oder ? Und dann noch Schalten und Lenken und Bremsen und Kuppeln und das Mädle, ich glaube nicht, daß das was wird."

Darin hatte er natürlich absolut recht. Alle lachten, und ich stimmte mit ein. Diesen freundschaftlichen Nasenstüber hatte ich mir redlich verdient. Eine große Lippe riskieren, obwohl das Herz so ziemlich in die Hose gerutscht war, das paßte bestimmt nicht gut zusammen !

Vala Mal Doran strich weiter wie eine hungrige Tigerin um den Porsche 956-104 und schoß einige Nahaufnahmen von ihm und mir. Offenbar wurde sie mächtig von ihm angezogen. Oder war es etwa doch meine dynamische Ausstrahlung ?

" Das fällt jetzt nicht nur unter Spionage ?" fragte Wolfgang Suhren.

" Nö, na ! Nää ! Das ist persönliches Interesse !" antwortete sie lachend.

Ihre nachfolgenden Bemerkungen konnte ich leider nicht mehr verstehen, weil gerade in diesem Augenblick ein Renner auf der Piste zurückschaltete und hochdrehte. Ich hätte doch nur zu gern erfahren, wem denn nun Valas persönliches Interesse vorrangig galt.

Jetzt stand unser zweiter Einsatz auf dem Plan, und er würde besser verlaufen als der erste. Mein toller Biturbo-Boxer-Renner hatte soviel Power anzubieten, so daß kein einziger Konkurrent mithalten konnte. Normalerweise müßte ich alle anderen der Reihe nach versägen. Zumindest auf den Geraden würde mich keiner mehr überholen, das schwor ich ihm und auch mir selbst.

Alle Fragen waren geklärt. Heinz Ruess aktivierte die bordinterne Kamera. Alexander Seibold gab mir noch einen auffordernden Klaps auf die Schulter mit auf den Weg. Jetzt ging's mit Karacho zurück auf die Piste ! Achtung, liebe Kollegen ! Wir kehren zurück und fordern Revanche !

Der Pförtner ließ sich wieder einmal viel Zeit mit dem Heben seiner Schranke; dann fuchtelte er hektisch mit den Armen herum. Merkwürdig, dieser 'Thannhauser' schien mich nicht sehr zu mögen ! Diesmal war ich aber darauf vorbereitet. Ich nahm den ersten Gang heraus und setzte den linken Fuß wieder auf die Bremse. Der Motor blieb in Betrieb, und ich konnte glatt anfahren, als der Weg zum Raceway endlich freigegeben wurde.

Als ich die Boxengasse hinter mir gelassen hatte, gab ich dem Drängen meines heißen Renners nach und ließ ihn nach Herzenslust sprinten, wo ich es auch verantworten konnte. Bei der 'Castrol S' und der 'Veedol' hielt ich ihn noch zurück, aber durch die 'Mercedes-Arena', die 'Dunlop' und den 'Hatzenbecks-Bogen' ließ ich ihn nach jeder Runde weiter ausgreifen und schneller laufen.

Die eigenwilligen Charakterzüge des Porsche 956-104 im oberen Geschwindigkeits- und Leistungsbereich lernte ich ziemlich schnell kennen, als unser wechselseitiges Vertrauen groß genug dafür war. Zu Beginn war ich noch im dritten Gang durch die Kurven gebraust, jetzt konnte ich die meisten im vierten Gang packen. Auch bei einem starken temporären Touren-Abfall besaß der Biturbo-Boxer genug Elastizität, um schnell wieder hoch zu drehen.

Die Turbo-Progression schlug erst ab 4500 bis 5000 U/min durch, aber sie setzte eine derartig infernalische Urgewalt frei, daß mir die Luft wegblieb und der heiße Renner nur zwei Sekunden später bereits im verbotenen Bereich drehte und die Warnlampe rosarot aufleuchtete. Schleunigst schaltete ich hoch und ließ ihn weiter beschleunigen. Alexander Seibold hatte mich ja darauf hingewiesen, daß die Schub-Freisetzung im oberen Arbeitsbereich des Motors derart explosiv erfolgte, daß man besser gleich die rechte Hand auf dem Schalthebel ruhen lassen sollte.

Es dauerte einige Beschleunigungs-Sequenzen, bis ich den Vorgang des optimalen Hochschaltens intus hatte. Erfolgten Auskuppeln und Gasrücknahme synchron, so zuckte die Motordrehzahl kurz durch eine Spitze. Also mußte die Gasrücknahme einen Sekundenbruchteil vor dem Auskuppeln erfolgen.

Bei den hohen Geschwindigkeiten, die ich den Porsche 956-104 jetzt laufen ließ, zeigte er ein merkliches Schwänzeln an der Hinterachse, wohl infolge lokalen differentiellen Schlupfs. Dies hatte er aber mit allen Rennwägen gemeinsam.

Jetzt war er endlich in seinem Element ! Ich spürte es genau, mit jeder Faser meines Körpers. Der Porsche 956-104 ist ein geborener Sieger, und jetzt durfte er es endlich wieder allen zeigen. Er fordert seinen Piloten zum atemberaubenden Rock'n'Roll. Er würde niemals zum sanft-behägigen Wiener Walzer laden.

Man kann ihn nicht domestizieren, und man sollte es auch niemals versuchen. Sein Feuer und seine Begeisterung sprangen auf mich über. Ich wehrte mich auch gar nicht gegen die mentale Okkupation durch dieses heiße Geschoß. Wir wurden synchron. Nun fahren wir richtig ! Jetzt hatten wir beide diesen Ausdruck im Auge. Das war das Auge des Tigers, Mann, das wir jetzt zeigten ! Und wir zeigten auch seine Zähne ! Der Chor der Fanfaren spielte jetzt für uns 'Gonna Fly Now' !

Die Rivalen bemerkten, daß sich etwas verändert hatte. Und sie reagierten auch darauf. Auf den Geraden überholte uns tatsächlich keiner mehr, niemand machte mehr den Versuch. Alle erkannten, daß es sinnlos war. Nur in den Kurven ließ ich den anderen den Vortritt, weil ihre Fahrtechnik die bessere und routiniertere war.

Auf der Geraden entlang der Boxengasse lieferten wir uns ein brandheißes Duell mit einem schneeweißen Porsche GT3. Er versuchte links an uns vorbeizukommen, aber wir hielten ihn auf Distanz. Dann kam uns die tückische 'Castrol S' entgegen, und ich ließ ihn vorbei, um in seinem Windschatten der Ideallinie zu folgen. Er zog vorbei, scherte ein und bremste mit seinen modernen Carbon-Bremsen scharf ab.

Ich versuchte mit meinen Stahl-Scheibenbremsen gleichfalls eine Vollbremsung. Dieser Tritt hätte einen Elefanten gegen die Wand geklatscht ! Dennoch verkürzte sich unsere Distanz weiter, sein Heck kam uns bedrohlich nahe. Oh, verdammt ! Zwischen unseren beiden Rennern lagen nun mal 25 Jahre Bremsen-Entwicklung, und die zehrten jetzt die letzten freien Zentimeter Abstand im Zeitraffertempo auf !

Da lenkte mein Vordermann nach rechts ein. Während der GT3 dem Innenbogen folgte, ließ ich meinen Renner tangential weiterrasen, bevor ich auch einlenkte. So kamen wir heil an ihm vorbei. Für einen Sekundenbruchteil zeigte mein Porsche 956-104 Untersteuern, aber er fing sich sofort, passierte die Kurve und folgte dem jüngeren Halbbruder. Es war gut gegangen, aber der Schreck war mir mächtig in die Glieder gefahren.

Nach einigen weiteren Runden beendete ich meine Fahrt, ohne ein Signal dazu erhalten zu haben. Ich hätte vermutlich noch besser werden können, aber nur um den Preis eines erhöhten Risikos. Das wäre aber vielleicht der entscheidende Fehler gewesen.

Wir verließen den Rennkurs, diesmal endgültig. In unserem Lager brauchte ich ein paar Minuten der Erholung, bis ich aussteigen konnte. Ich tätschelte den wuchtigen Heckspoiler des Porsche 956-104 und murmelte, so daß nur er es hören konnte: " Danke, Kumpel, daß ich es überlebt habe."

Später besuchte uns der Fahrer des weißen GT3. Zum Abschied rief ich ihm zu: " Vielen Dank, Herr Kollege ! Es war mir eine Freude, von Ihnen versägt zu werden."

Das kam bei ihm gut an. Beim Abschluß-Briefing bestätigte Alexander Seibold mir, daß ich für die Runden innerhalb des zweiten Durchlaufs 35 Sekunden schneller gewesen sei. Im übrigen hätte ihm meine Vorstellung sehr gut gefallen. Wieviel Zeit mich aber noch vom Streckenrekord trennte, wollte ich lieber nicht wissen.

Der Renner wurde wieder demontiert und verladen. Auch er hatte unsere Fahrt gut überstanden. Anschließend spendierte ich am Stand für alle eine Portion Gegrilltes mit Pommes Frites. Auf der Rückreise fielen mir dann die Augen zu.

Am Wochenende danach kam Sheena-Alexa aus dem fernen Berlin zurück, wo sie fleißig studierte, und sie ließ sich meine Begegnung mit dem Porsche 956-104 in allen Details ausführlich berichten. Sie bekam glänzende Augen, und sie bekräftigte ihren Entschluß, sich auch einmal mit ihm auf die Rennpiste zu wagen.

In der gleichen Nacht hatte ich einen bösen Alptraum. Ich durchlebte die Fast-Karambolage in der 'Castrol S' noch einmal, und diesmal ging es nicht gut für mich aus. Mein Wagen brach aus, schleuderte aus der Kurve heraus und über die Wiese und knallte anschließend gegen eine Mauer. Mit lautem Gebrüll schreckte ich hoch und brauchte einige bange Sekunden, bis ich mich wieder in der Realität zurecht fand. Ich mußte es vor mir selber zugeben: Diese gefährliche Situation steckte mir noch immer in den Knochen.

Sheena-Alexa zeigte sich voller Verständnis, und sie hatte auch gleich eine ihr sehr zusagende Lösung parat. Sie meinte:

" Oh, Mann ! Der Renner hat dich ja mehr geschafft als ich es jemals könnte.

Weißt du was ? Das nächste Mal fahre ich ihn, und du darfst mir dabei zugucken."

Ich war zu matt, um zu widersprechen. Na schön, dann sollte sie eben das nächste Mal ran. Ich war nur neugierig, wie sie Alexander Seibold von ihren Qualitäten als Rennfahrerin überzeugen wollte. Vielleicht würde sie mit ihrer schweren BMW eine Extravorstellung geben, oder sie würde ihren alten Herrn bitten, ihr den schwarzen Porsche Carrera GT aus dem Fuhrpark jener IT-Firma auszuleihen, von der er stiller Teilhaber war. Ja, das würde sie fertigbringen. Und wie !

Die nächtlichen Schreckensbilder zogen sich bald darauf von mir zurück, aber meine Gier auf den tollen Porsche 956-104 war auf Dauer entfacht, und auch die Entzugerscheinungen hielten noch an. Das Geld, diesen heißen Renner zu kaufen, habe ich noch immer nicht. Aber ich sah eine Möglichkeit, mein Ziel zu erreichen.

Großtante Elfie Eulalia verfügte über ein großes Vermögen; es war fast so umfangreich wie jenes in Dagobert Ducks Geldspeicher in Entenhausen. Schließlich hatte Großonkel Egbert in seiner aktiven Zeit ganz hübsch was zusammengescheffelt. Da müßte man doch etwas abzapfen können ! Gedacht, getan. Ich führte ihr den Film vor, der von meinem Einsatz gedreht worden war. Er müßte sie doch davon überzeugen können, daß ich diesen Tiefflieger ganz dringend für mein ferneres Lebensglück brauchte !

" Huch, was ist das denn ?" fragte sie nach einer langen Phase der Sprachlosigkeit.

" Das ist ein Auto, liebe Tante. Ein ganz extremes, zugegeben, aber doch ein Auto.

Und das hätte ich gern. Ich brauche es ganz dringend !" lautete meine Antwort.

" Du kannst mir viel erzählen, mein Junge ! Dieses Ding da sieht mir doch eher nach einer Mondrakete aus. Und so etwas brauchen doch normale Leute nicht !"

Normal ? Ich ? Welche Verkennung der Fakten ! Es war keine Normalität gewesen, die mich in diese Situation, direkt hinter das Steuer des Porsche 956-104 getrieben hatte. Es war eine Art von Wahnsinn gewesen, Faszination gemixt mit Besessenheit.

Na, schön ! Der erste Anlauf ging daneben. Aber noch gebe ich nicht auf. Um mit Humphrey Bogart in 'Casablanca' zu sprechen: Unsere Fahrt war mit Sicherheit der Beginn einer wunderbaren Freundschaft ! Und es sollte noch lange nicht das Ende sein ! Darin waren wir uns beide einig !