

Sicherheitstraining auf dem ADAC-Übungsgelände

Wenn Autos Pirouetten drehen: „Bremsse zu, Bremsse zu!“

Die zehnköpfige Gruppe ist bunt gemischt. Vier kommen von einer Firma aus dem Wetteraukreis, der etwas ältere BMW-Fahrer sitzt dem jungen Käfer-Piloten gegenüber, der erst vor einem halben Jahr die Führerscheinprüfung ablegte und sein 30 Jahre altes Vehikel selbst restaurierte. Dresden, Lich, Offenbach – das Einzugsgebiet ist groß. Die Anlage in Lieblos ist eine von vier in Deutschland. In der Männerrunde befindet sich eine Frau. Sie ist nicht zum ersten Mal auf dem Übungsgelände des ADAC in Lieblos. Sie und einige andere in der Gruppe haben bereits ein Pkw-Basis-Training absolviert und wollen im Intensiv-Training ihre Fähigkeiten am Steuer weiter verbessern.

Während sich unser Trainer Volker Schenk vorstellt, offenbart der Blick aus dem Fenster des Besprechungsraums einen Konvoi von Krankenwagen. Sind die am Ende zu unserem Schutz da? Wird das etwa gefährlich? Die einleitenden Worte des in eine ADAC-Jacke gehüllten Trainers lassen entsprechende Vermutungen aufkommen. „Was nicht glatt ist, machen wir glatt“, stellt Volker Schenk einen wenig erfreulichen Straßenzustand in Aussicht. Erst später erfahren wir, dass die Fahrer der Rettungswagen aus demselben Grund hier sind wie wir: zum Sicherheitstraining. Nach kurzer Vorstellungsrunde geht's ans Eingemachte. Trainer Schenk eröffnet, dass wir uns mit den Bereichen Lenken, Bremsen und beidem im Zusammenspiel befassen werden – und das alles auf unterschiedlichen Oberflächen. Dass wir uns anzuschallen haben, versteht sich von selbst. Dass schwere Gegenstände aus den Fahrzeugen entfernt werden müssen, lässt uns einen Teilnehmer besser kennen lernen: In seinem Auto liegt eine Ikea-Schublade – interessant. Mehr als interessant: Das Möbel könnte sich zum Geschoss entwickeln.

Auto. Kurze Besprechung: Sitzen wir eigentlich richtig? Genügend Platz zwischen Kopf und Himmel? Eine Faust muss dazwischenpassen. Nah genug am Lenkrad und an den Pedalen: Arme und Beine müssen noch leicht angewinkelt sein – sonst gibt's böse Verletzungen bei einem Aufprall. Rein in die Autos. Wir sollen das Bremsen lernen. Mit 50 Stundenkilometern fährt einer nach dem anderen auf zwei Kegel – Pylonen genannt – zu. Und bremst. Die Reifen quietschen kaum. Außer bei einem: Der Käfer legt eine satte Bremsspur hin. Doch nicht nur das. Die selbst gezimmerte Lautsprecheranlage im Kofferraum macht sich selbstständig. Eine Lautsprecher-Abdeckung fliegt durchs Auto. Kurze Pause: Die Anlage muss raus.

Und das Bremsen? Die Absolventen des Basis-Kurses wissen bereits, was Sache ist. Wer schnell zum Stehen kommen will, braucht Mut zum kräftigen Tritt. Schlagbremsung heißt das Zauberwort. Mit Wucht aufs Pedal und draufbleiben, bis das Auto steht. Das üben wir gleich nochmal und – nebenbei bemerkt – es macht Spaß.

Doch neben der Asphaltspur befindet sich eine Bahn, deren Farbe allein schon nichts Gutes verheißt. Sie ist weiß. Die Bahn, die vor jeder Benutzung gewässert wird, hat unter normalen Umständen die Haftfähigkeit einer festgefahrenen Schneedecke.

Die Minustemperaturen allerdings machen die Bahn fast zu einer Eisfläche. Drauflosfahren und Schlagbremsung: freies Gleiten – es entsteht der Eindruck von null Bremswirkung. Schon bei Tempo 50 scheint der Bremsweg endlos.

Weiter geht's in der Kreisbahn mit Kurvengleitfläche. Das sieht ganz einfach aus. Eine Wohlfühlrunde sollen wir fahren. Und schon die eskaliert für einige Fahrer zum „Schleudertrauma“. Die erste Pirouette – ein Aha-Erlebnis. „Bremsse zu, Bremsse zu“, tönt Volker Schenk immer wieder über das Funkgerät, wenn das Heck die Vorderachse überholt hat. Lehrreich: Wer die Kontrolle über sein Fahrzeug verloren hat, sollte eiligst „auf die Eisen“ gehen. Im nicht mehr lenkbaren Zustand zählt jede Reduzierung des Tempos.

In der zweiten, dritten Runde gelingt es immer besser, dem Fahrzeug das Ausbrechen abzugewöhnen. Frappierend dabei: Wir fahren nicht 150, nicht 100. Wir fahren 25 bis 30 Stundenkilometer.

Zurück zu Modul drei. Die Technik in der Bahn simuliert einen Reifenplatzer. Mit 40 Stundenkilometern fahren wir zwischen zwei im Boden eingelassenen flachen Kästen durch. Im richtigen Moment löst die Mechanik aus und verpasst dem rechten Hinterrad einen heftigen Schlag, das Heck driftet weg auf der schneegeglatten Fläche. Schrecksekunde, heftiges Kurbeln – für viele scheint es im ersten Durchgang aussichtslos, das Fahrzeug wieder abzufangen. Der BMW fährt viel zu schnell auf die Strecke – eine brenzlige Situation: „Bremsse zu, Bremsse zu“, schreit Trainer Volker Schenk.

Beim Mittagessen im lichtdurchfluteten Aufenthaltsraum der modernsten Trainingsanlage in Europa gesteht Schenk, dass sein

Adrenalinpiegel in solchen Situationen noch immer in die Höhe schnellte. Obwohl die Fahrzeuge auf dem Gelände versichert sind, und obwohl es ausgesprochen selten zu Schäden



ADAC



Hindernisse aus Wasser schonen Fahrzeug und Fahrer.

Trainer Volker Schenk (rechts) bereitet die Gruppe auf eine Schlitterpartie vor.



Bevor es auf die Piste geht: Vorbesprechung im Sicherheitszentrum.



Auf der Strecke wird unser Trainer Kontakt über „einseitigen Führungsfunk“ mit uns aufnehmen – jeder Teilnehmer bekommt ein Handfunkgerät mit ins Auto. Aber: „Sie können schreien, fluchen und machen, was Sie wollen – ich höre es nicht.“ Dann geht's raus in die Kälte. Vier Grad minus. Funkgerät an – auf dem Beifahrersitz angeknallt. Jetzt ist jeder auf sich allein gestellt. Im Konvoi bewegen wir uns zum Übungsmodul drei – reihen uns auf. „Wo ist das Auto mit der Ikea-Schublade“, lautet die erste Botschaft, die in das Innere der Fahrzeuge krächzt. „Die muss raus!“ Auch wir müssen schon wieder raus aus dem

kommt. Seit ein- einhalb Jahren ist Schenk, der in Birstein eine Fahrschule betreibt, als Trainer für den ADAC tätig.

Sein Hauptanliegen besteht darin, den Teilnehmern zu vermitteln, dass die Fahrphysik nicht zu überlisten ist – auch durch Techniken wie ABS und das recht neue elektronische Stabilisierungssystem ESP nicht. Die helfen zweifellos, sind aber nicht in der Lage, Naturgesetze aufzuheben. „Wir wollen den Fahrern helfen, ihre Grenzen zu erkennen.“

Die meisten Kursteilnehmer wollen ihr Auto austesten und sich für kritische Situationen im Straßenverkehr wappnen, erzählt Schenk. Viele Firmen schicken ihre Mitarbeiter zum Training und nutzen dabei die Zuschüsse der Berufsgenossenschaften.

Bei strahlendem Sonnenschein und mittlerweile auch angenehmen Temperaturen begeben wir uns wieder auf das weitläufige Gelände. Auf den 90 000 Quadratmetern können sich sechs Gruppen mit je zwölf Fahrzeugen bewegen, ohne sich gegenseitig in die Quere zu kommen. Unser Ziel ist Modul eins: die Gefällstrecke mit Kurvengleitfläche. Wasserfontänen simulieren hier rasch auftretende Hindernisse, denen wir ausweichen müssen. Ein Glück, dass Wasser so weich ist... Nach den Kapriolen auf der – wieder-rum glatten – Gefällstrecke machen wir nochmal einen Ausflug auf die Bremsstrecke: Anschaulich verdeutlicht Volker Schenk, warum Tempo-30-Zonen erhöhte Sicherheit bieten. Der Bremsweg ist gering. Wie das bei Tempo 50 oder gar Tempo 60 aussieht, erleben wir hautnah am Straßenrand. Und erfahren: Ein frontaler Aufprall mit 50 Stundenkilometern entspricht dem freien Fall aus zehn Metern Höhe.

Abschlussbesprechung: Der BMW-Fahrer freut sich, den Tag ohne Beule überstanden zu haben, „obwohl es einmal recht knapp war“. Der

Kontakt zum ADAC-Fahrsicherheitszentrum:
0 69 / 66 07-84 53 oder www.adac-fsz-rhein-main.de

Nächste Sonderveranstaltung:

Oster-Special – von Karfreitag bis Ostermontag erhalten alle Teilnehmer eines Fahrsicherheitstrainings eine kleine Osterüberraschung. Am Ostermontag steht ein Ferrari Modena für eine Übungsfahrt bereit. Anmeldeschluss ist der 14. März.



Von diesem Pult aus kontrolliert Volker Schenk die Wasserfontänen auf der Gefällstrecke.

Käfer-Lenker beschwert sich augenzwinkernd darüber, dass ihm beim „Rammen“ einer Wasserfontäne über Funk ausgerichtet wurde, da wäre im realen Verkehr jetzt wohl ein neuer Kotflügel vom Schrottplatz fällig gewesen. Die Teilnehmer zeigen sich durchweg zufrieden mit dem Tag. Und einer bringt zum Ausdruck, was eine Werbeschrift des Automobilclubs nicht besser verdeutlichen könnte: „Autofahren bedeutet permanentes Üben. Dieses Training hier müsste man zur Pflicht machen.“

Armin Wagner