

Auf dem Papier sieht alles ganz leicht aus: Mark Claussner demonstriert richtiges Parallelfahren an der Schultafel (oben). Die Schüler, alles gestandene Rennfahrer, hören aufmerksam zu. Darunter: AUTO BILD motorsport-Redakteur Oliver Hilger blickt mit seiner „Spotterin“ Linda Cherna vom Tribünendach des EuroSpeedways aus auf das Highspeed-Trio. Ganz unten: die erste Testfahrt durch die Steilkurve in Privatautos



# Total schräger Unterricht

Für das erste Tourenwagen-Ovalrennen in Deutschland mussten die Piloten noch mal in die Schule. Wir lernten mit

Wer etwas Wichtiges zu sagen hat, macht keine langen Sätze. Mark Claussner ist da keine Ausnahme. „Ist ein Auto neben euch – Spur halten. Sonst kracht es“, doziert der Amerikaner mit Stidstaaten-Akzent und schiebt die buschigen Augenbrauen in die Stirn. Mit zwei Modellautos fährt er an der Tafel immer wieder durch eine aufgemalte Steilkurve.

Und die müssen sich erklären lassen, wie man Autorennen fährt? Ich, als einziger Journalist im Klassenzimmer, muss schmunzeln. Am 6. Juli fährt die V8STAR auf dem EuroSpeedway Lausitz ihr erstes Rennen im Steilkurven-Oval. Wie in Amerika die Modellautos fährt er an der Tafel immer wieder durch eine aufgemalte Steilkurve. 16 Schüler im Seminarraum hören so aufmerksam zu, als seien sie Fahranfänger. Tatsächlich sitzen hier Motorsportgroßen wie Ex-Formel-1-Pilot Pedro Lamy, Kurt Thiim und Michael Bartels sowie Jungstars wie Thomas Mutsch. Das komplette Starterfeld der V8STAR-Renn-

serie. Und die müssen sich erklären lassen, wie man Autorennen fährt? Ich, als einziger Journalist im Klassenzimmer, muss schmunzeln. Am 6. Juli fährt die V8STAR auf dem EuroSpeedway Lausitz ihr erstes Rennen im Steilkurven-Oval. Wie in Amerika die Modellautos fährt er an der Tafel immer wieder durch eine aufgemalte Steilkurve. 16 Schüler im Seminarraum hören so aufmerksam zu, als seien sie Fahranfänger. Tatsächlich sitzen hier Motorsportgroßen wie Ex-Formel-1-Pilot Pedro Lamy, Kurt Thiim und Michael Bartels sowie Jungstars wie Thomas Mutsch. Das komplette Starterfeld der V8STAR-Renn-

Meine Handflächen sind klatschnass. Wir üben Positionswechsel und Windschattenfahren. Und lernen, wie wichtig „Spotter“ sind: Jeder Fahrer ist am Leben, weil sie Claussners Worte vergaßen. Auch ich soll hier und heute gemeinsam mit den V8STAR-Profis meine Fahrprüfung im Oval ablegen. Schon beim ersten Training in Privatautos mit Tempo 120 geht es verdammt eng zu. 30 Zentimeter rechts neben mir die Mauer, 30 Zentimeter links ein anderes Auto. Der Abstand zum Vorder- und Hintermann ist kaum größer. Ein falscher Dreh am Lenkrad – und schon gibt es Beulen. Bestenfalls.

Meine Handflächen sind klatschnass. Wir üben Positionswechsel und Windschattenfahren. Und lernen, wie wichtig „Spotter“ sind: Jeder Fahrer ist am Leben, weil sie Claussners Worte vergaßen. Auch ich soll hier und heute gemeinsam mit den V8STAR-Profis meine Fahrprüfung im Oval ablegen. Schon beim ersten Training in Privatautos mit Tempo 120 geht es verdammt eng zu. 30 Zentimeter rechts neben mir die Mauer, 30 Zentimeter links ein anderes Auto. Der Abstand zum Vorder- und Hintermann ist kaum größer. Ein falscher Dreh am Lenkrad – und schon gibt es Beulen. Bestenfalls.

Starter die grüne Flagge hochreißt, beschleunige ich voll ... Doch durch die weit hinten positionierte Sitzschale im V8STAR habe ich keine Chance, die Flagge zu sehen. Also gebe ich beim Funkbefehl „Go!“ Vollgas. Doch plötzlich verheddert sich die gelbe Flagge mit der grünen.

Meine Spotterin Linda ist verwirrt, zögert. Ihr „Achtung!“ höre ich erst, als ich bereits voll auf dem Gas stehe. Trotz brutaler Vollbremsung krache ich ins Heck meines Vordermanns Siegfried Ryll – wie in der NASCAR-Serie sind die Bremslichter abgeklemt. Vielen Dank

auch! Mein Puls ist auf Tempo 200, doch über Funk kommt die Entwarnung von Team-Ingenieur Andreas Lautner: „Deine Stoßstange hat nur ein paar Risse. Fahr weiter.“ Gott sei Dank, bis auf den Schreck hab ich nichts abbekommen. Ein Frontalcrash in die

Mauer mit 260 Sachen hätte mir nicht so gut gepasst. Deshalb fährt bei den abschließenden freien Runden auch die nötige Portion Respekt mit. Lieber zehn Zentimeter mehr Abstand zur Mauer als einer zu wenig. Dennoch fehlen mir nur knapp drei Sekunden auf die schnellsten

Nudeltopf-Racer Sascha Bert und Thomas Mutsch. Und: Ich bin nicht einmal der langsamste Steilkurven-Schüler. Den Oval-Führerschein habe ich bestanden, doch ob ich auch beim Rennen an den Start gehen soll? Wäre 'ne ganz schön schräge Nummer. Oliver Hilger



Positiver Sturz der inneren Räder: Renn-Ingenieur Andreas Lautner (links) nimmt die V8STAR-Wagen im Oval asymmetrisch ab. Hilger im Cockpit

und mit den Unfallfolgen

## Das ist V8STAR

Die Tourenwagen der deutschen Rennserie V8STAR fahren mit Einheitsmotoren von US-Tuner Jack Roush. Eckdaten: 495 PS, 5,7 Liter Hubraum, 8 Zylinder, Topspeed 300 km/h. Die Karosserie-Silhouetten sind Jaguar S-Type, VW Passat, Audi A6, 7er-BMW, Lexus 200, Opel Omega und Ford Mondeo nachempfunden und werden den baugleichen Gitterrohrrahmen-Chassis einfach „übergestülpt“. Kaufpreis für einen Autobaustatz (ohne Motor): 165 000 Euro. Eine Saison kostet 70 000 Euro für zwei Autos (inkl. Motorleasing, Benzin, Reifen).



- **Formel 1:** Große Bilanz zur ersten Saisonhälfte
- **Formel-1-Interview:** Aussteiger Eddie Irvine attackiert Ex-Kollegen
- **DTM und Rallye-WM:** Aktuelle Reports aus Nürnberg und Zypern

Jetzt neu für 1,90 Euro am Kiosk

Fotos: H. Almonat, S. Raebitzke (2)