

Auf Schleuderfahrt im Kälteloch

Porsche-Winterfahrtraining im österreichischen Lungau mit der Motorsport-Legende Walter Röhrl

Veröffentlicht 2019 in den Wochenend-Magazinen der Tageszeitungen
SÜDKURIER ▪ MAINPOST ▪ PFORZHEIMER ZEITUNG

Text: Gerd Lache – Fotos: Doris Löffler + Gerd Lache



Die Kraftübertragung auf Schnee und Eis ist für jedes Fahrzeug deutlich geringer als auf Asphalt.

©Foto: Gerd Lache

„**Langsamer fahren**, Gaspedal sanft betätigen, mit sehr viel Gefühl lenken, weich bremsen.“ So lauten die Anweisungen des bisher einzigen deutschen Rallyeweltmeisters. Wir sitzen in einem 911er Porsche und gleiten über die schneebedeckte Fahrbahn beim Wintertraining in Österreich. Gibt es eine derart defensive Fahrkommando, der vom dreifachen Formel-1-Weltmeister Niki Lauda als „wilder Hund“ und „Genie auf Rädern“ bezeichnet worden ist? Ja. Die ironische Philosophie von Walter Röhrl (Jahrgang 1947) lautet: "Man kann ein Auto nicht wie ein menschliches Wesen behandeln. Ein Auto braucht Liebe."

Für seine Sprüche ist die Motorsport-Legende ebenso bekannt, wie für ihr fahrerisches Können. Und deshalb weiß Röhrl: "Selbst ein Profi kann die Physik nicht außer Kraft setzen."



Besonders im Winter bekommen unerfahrene Fahrzeuglenker diese unumstößlichen Gesetze auf der Straße zu spüren - und landen gelegentlich neben derselben. „Man muss sich bewusst sein, auf Schnee und Eis hast Du, verglichen mit Asphalt, nur ungefähr ein Viertel der Möglichkeiten Kraft zu übertragen“, sagt Röhrli und mahnt: „Runter mit dem Tempo.“



Wer das Driften beherrscht kann auch brenzlige Situationen meistern, sagt Walter Röhrli.

©Foto: Doris Löffler



Rallye-Legende Walter Röhrli (links) gibt BadenPresse-Reporter Gerd Lache Verhaltenstipps für das Fahren auf schneebedeckten Straßen.

©Foto: Doris Löffler



Wir befinden uns im Lungau im Salzburger Land. Die Region wird auch als Kälteloch von Österreich bezeichnet. Dort, im Thomatal, geben Walter Röhrl und sein Team mit Thomas Walch und Reini Sampl auf einer mit Eis und Schnee präparierten Rundstrecke sogenannte Winterfahrtrainings. Der Rallaye-Weltmeister begrüßt die Österreichische Vorschrift, wonach Führerscheinneulinge in der Alpenrepublik dazu verpflichtet sind, ein Fahrsicherheitstraining zu absolvieren.

Seit mehr als 20 Jahren zeigen die Winterfahrtrainer im Thomatal, wie richtiges Verhalten auf verschneiten und vereisten Strecken funktioniert. Ein Schlagwort fällt dabei immer wieder: Driften. „Das ist die Kunst, einen instabilen Zustand stabil zu halten“, erklärt Röhrl, den die Fachwelt als „erfolgreichsten Querlenker der Nation“ bezeichnet.

Erst im instabilen Zustand stelle sich heraus, wer sein Fahrzeug unter Kontrolle habe. Wer also geschmeidig und kontrolliert quer zur gewünschten Fahrtrichtung in die Kurve rutsche, der beherrsche das Driften. Doch „wenn jemand in eine brenzlige Situation gerät und noch nie geübt hat, wie er sich verhalten muss, dann wird es gefährlich“, sagt Röhrl. Neulinge wie erfahrene Lenker sollten deshalb grundsätzlich ein Fahrtraining absolvieren.



Im Gänsemarsch zum Schleuderkurs.

©Foto: Doris Löffler

Mehr als ein Viertel Jahrhundert ist das Motorsport-Idol als Repräsentant und Testfahrer für Porsche unterwegs. Für unser Training auf dem österreichischen Winterparcours hat der Stuttgarter Autobauer fast die ganze Armada seiner Modelle vorfahren lassen. „Mit der



modernen Regeltechnik lässt sich vieles mit dem Gas erledigen. Ein Gasstoß, das Heck geht quer, wir driften, und können Radius und Tempo mit dem Gas kontrollieren“, erklärt Röhl.

Fahrzeuge mit Frontmotor neigen mehr zum Untersteuern, also dem Geradeausschieben über die Vorderräder. Mittel- und Heckmotor seien deutlich agiler, damit aber auch nervöser. „Wenn du den Baum siehst, in den du reinfährst, dann hast du untersteuert, wenn du nur den Schlag hörst, dann hast du übersteuert“, lautet die plakative Erklärung des Rallye-Weltmeisters.

Und beim intelligenten Allradantrieb laufe die kontrollierte Drift noch einmal deutlich anders ab, als beim reinen Heckantrieb. Indes ist für Röhl ein Auto mit lediglich zwei angetriebenen Rädern „nur eine Notlösung“. Fahranfänger kommen seiner Ansicht nach übrigens am besten mit einem Fronttriebler zurecht.

Einer hat bei der Porsche-Modell-Auswahl im Lungau gefehlt: Der neue Vollelektrische namens Taycan. Der allradgetriebene Bolide kommt 2020 auf die Straßen. Zuvor sind die Vorserienmodelle in mehr als 30 Ländern und unter Extrem-Temperaturen auf sechs Millionen Testkilometer geschickt worden.



Auch Porsche-Vorstandsmitglied Albrecht Reimold (3. von links) lässt sich von Trainer Thomas Walch (rechts) auf dem österreichischen Testparcours im Winterfahren unterweisen.

©Foto: Doris Löffler



In Skandinavien musste sich der Tesla-Herausforderer auf Schnee und Eis beweisen. Grundsätzlich hätten Elektrofahrzeuge einige Vorteile bei schwierigen Straßenverhältnissen, heißt es unisono von den Autotestern der Fachpresse. Das höhere Gewicht aufgrund des schweren Akkus drücke die Reifen satt in den Schnee. Elektronische Assistenten tun ihr Übriges. Sie greifen bei gefährlichen Situationen ein. Doch auch sie müssen „die physikalischen Gesetze akzeptieren“, warnt Röhl.



Per Sprechfunk wird BadenPresse-Fotografin Doris Löffler von Reini Sampl auf dem Porsche Cayenne ins souveräne Driften auf Schnee und Eis eingewiesen.

©Foto: Gerd Lache



10 Tipps von Walter Röhrl für das Fahren im Winter



©Foto: Doris Löffler

1. Winterreifen aufziehen. Sie bieten mit ihrem größeren Profil und einer weicheren Gummimischung deutlich mehr Grip.
2. Die Scheiben rundum großräumig von Schnee und Eis befreien. Nur ein kleines Guckloch freikratzen birgt hohe Unfallgefahr.
3. Vor dem Einsteigen die Schuhe gründlich abklopfen. Schneereste im Auto verstärken das Beschlagen der Scheiben.
4. Sitzposition: Nicht mit voll durchgestreckten Armen am Lenkrad drehen, Rücken leicht in die Sitzlehne drücken, denn dadurch spüre ich besser, was das Auto macht.

5. Keine Panik, wenn das Fahrzeug ins Rutschen kommt. Beim Gegenlenken reicht oft eine Viertel-Lenkradumdrehung, damit das Auto fährt, wohin es soll.
6. Beim Schwänzeln des Hecks oder beim Ausbrechen hilft oft, die Kupplung zu treten. Dadurch drehen die Antriebsräder frei und das Fahrzeug stabilisiert sich schneller.
7. Ausreichend Abstand zum vorausfahrenden Auto einhalten.
8. Lenken, Gas geben und Bremsen mit deutlich mehr Gefühl.
9. Überschätzt Euch nicht.
10. Aber das Wichtigste überhaupt: Die Geschwindigkeit reduzieren.



©Foto: Doris Löffler

Zur Person: Walter Röhrl

Den Titel als Rallye-Weltmeister holte sich „das Genie auf Rädern“ 1980 und 1982. Die legendäre Rallye Monte Carlo gewann er vier Mal, gefahren hat er sie 14 Mal . Am 7. März 1947 in Regensburg geboren, entdeckte Röhrl seine Fahr-Begeisterung mit 18. Jahren. Das Bischöfliche Ordinariat Regensburg setzte den Führerscheineuling im Außendienst ein, womit er rund 120.000 Kilometer jährlich abspulte. 1968 begann er das Rallye-Fahren. Heute lebt er in Sankt Engelmaier im Bayerischen Wald. *ge/*

