



WOFÜR IST DAS DA?

## Gestensteuerung

Das Ende der mit Schaltern und Knöpfen überfrachteten Auto-Armaturen scheint gekommen – mit einem Wisch ist (fast) alles weg. Eine schlichte Handbewegung genügt, um etwa das Schiebedach zu betätigen (öffnen: Hand winkt nach hinten, schließen: Hand winkt nach vorn) oder Telefonate anzunehmen (Finger der einen Hand bewegen) oder abzulehnen (Finger der anderen Hand bewegen). Radiosender lassen sich so suchen, die Lautstärke lässt sich so einstellen. Der Zweck: Wie bei der Sprachsteuerung muss der Fahrer nicht mehr an diversen Schaltern oder Knöpfen fummeln. Beim BMW-Spitzenmodell, dem 7er, gibt es kamerakontrollierte Gestensteuerung bereits gegen Aufpreis, andere Hersteller und Zubehörlieferanten stecken noch in der Entwicklungsphase. Bosch setzt wie Panasonic auf Handbewegungen, Conti nutzt zwei Kunststoff-Flächen, die wie die Schalt paddle moderner Automatikgetriebe hinter den Lenkradspeichen stecken. So lassen sich per Daumenbewegung Funktionen scrollen, ein- und verstellen. **DIETHER RODATZ**

DIE ZAHL

# 11,9

Prozent mehr neue Pkw als im Vorjahresmonat wurden im Mai zugelassen

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt



Konzentriert am Steuer: Unser Autor Gero von Randow absolviert die Wettfahrt im Triumph Spitfire 1500

# »Du bremst wie 'ne Oma«

Politik-Redakteur **GERO VON RANDOW** hat in seinem Triumph-Oldtimer auf einer Rennstrecke seine fahrerischen Grenzen ausgelotet

**S**chikane! Zwei Barrieren aus Autoreifen. Sie liegen versetzt hintereinander, eine sperrt die linke Spur der Piste, die andere die rechte. Ich könnte jetzt mit aller Vorsicht hindurchkurven – denke. »Nicht vom Gas gehen!«, befiehlt mein Beifahrer. Hinter mir röhrt ein Lotus Super Seven, der vorbeiwirbelt. Ich trete das Gaspedal bis zum Anschlag, visiere die schmale Lücke zwischen den Sperrern an, sie rast auf mich zu, ich atme aus und fahre glatt durch. »Jetzt rechts!«, ruft der Beifahrer, ich schlage das Lenkrad ein und lasse den grünen Renner links an mir vorbeischießen. Puh.

Der Parcours ist ein 2,7 Kilometer langer, mit scharfen Kurven gewürzter Rundkurs auf einem

Flugplatz namens »Hungrier Wolf«, gelegen im schleswig-holsteinischen Hohenlockstedt. Hier finden jedes Jahr Ende Mai die Classic Motor Days statt: ein Festival des historischen Motorsports. Rund 220 Autos und Motorräder werden über die Strecke gehetzt, darunter Formel-Fahrzeuge und hochgezüchtete Rallye-Raketen. Mein Auto darf auch mitmachen, ein 38 Jahre alter Roadster namens Triumph Spitfire 1500.

Mit fachmännischer Unterstützung habe ich die Kiste technisch fit gemacht (einen Sportkrümmer eingebaut, den Doppelvergaser überholt, die eiernde Hinterachse ausgetauscht und was nicht alles), sodann Lack und Chrom auf Hochglanz gewienert, sogar die Reifen verschönert: mit schwarzem Gloss. Tja, so was gibt's. Den unheilschwän-

ger klingenden Anforderungen des Reglements, das mir die Rennleitung zugesandt hat, bin ich ebenfalls nachgekommen: vorne eine signalrote Öse zum Abschleppen an den Rahmen geschraubt sowie die unter dem Heck bereits vorhandenen Ösen rot lackiert; einen 2-Kilo-Feuerlöscher angeschafft, außerdem einen der ECE-Norm entsprechenden Rennhelm. Das Startgeld von 200 Euro bezahlt und der Versicherung Bescheid gegeben, die umgehend antwortete: keine Deckung. Ach so? Oha.

Ich bin kein Raser. Schon lange nicht mehr. Erst recht nicht in einem offenen Auto ohne Überrollbügel. Aber selbst ein serienmäßig geliebener Spitfire ist ein Sportwagen: breathart gefedert, ohne Servolenkung oder Bremskraftverstärker, also ausgelegt für direktes Betonpistengefühl. So etwas will artgerecht bewegt werden. Glücklicherweise ist mein Beifahrer Hans-Georg ein erfahrener Racer. Als in einer langen Kurve kein Konkurrent von hinten heranbraust, ruft er: »In die Mitte! Geh mit Lenkung und Gas so weit, wie du gehen kannst!« – von den Bremsen sagt er nichts. Steile Lernkurve, sozusagen.

Mein erstes Autorennen! Übrigens ist es gar kein Autorennen. Sondern eine Gleichmäßigkeitsprüfung: Pokale erhalten diejenigen, deren Rundenzeiten die geringsten Abweichungen zeigen. Aber eine Stoppuhr führt hier niemand mit. Keine Zeit, draufzuschauen. Auch nicht auf den Tacho, allenfalls mal kurz auf den Drehzahlmesser. Es gibt da nämlich eine Erfahrungsregel: Wer sich auf sein technisches und fahrerisches Limit konzentriert, der fährt mit hoher Wahrscheinlichkeit gleichmäßig. Deshalb wohl riecht es während der Runden hauptsächlich nach Reifenabrieb.

Im Prinzip existieren zwei Geschmacksrichtungen des historischen Motorsports. Da wären erstens die mit legendär gewordenen Rennwagen ausgetragenen Wettbewerbe, etwa 15 pro Jahr, deren Trophäen an die Schnellsten vergeben werden. So etwas findet beispielsweise auf dem Nürburgring oder dem Hockenheimring statt und zieht Zehntausende an. Wie im Motorsport mit modernen Boliden gibt es unterschiedliche Rennserien, etwa für besondere Wagentypen; zuweilen machen auch Fahrer mit, die den Blechkontakt nicht scheuen. Man braucht dafür ordentlich Geld und eine Rennfahrerlizenz.

Zweitens sind da die zahllosen Oldtimer-Rallies, die derjenige gewinnt, der fehlerlos einen schnitzeljagdähnlich verrästelten Weg findet sowie auf bestimmten Strecken exakte Zeiten fährt; dafür sind Stoppuhren vonnöten. Macht auch Spaß, jedenfalls dann, wenn sich Fahrer und Beifahrer auf die Grundregel geeinigt haben: Das Gehirn sitzt rechts.

### Ich bremse kurz und kräftig, unterdessen rutscht ein Porsche aus der Kurve

Es gibt Zwischenformen. Wie das Turnier auf dem »Hungrier Wolf«. Das ist übrigens auch wegen seiner Atmosphäre beliebt. Kollektives Herumfahren mit Oldtimern kann schrecklich kommerziell sein, in anderen Fällen ist es elitär bis zur Peinlichkeit. Doch in Hohenlockstedt geht es familiär und entspannt zu. Hier vermisst auch niemand eine VIP-Lounge. Alles wird von Ehrenamtlichen organisiert, und da muss vieles bedacht werden: Motorsport braucht Streckenposten und TÜV-Prüfer, Rettungskräfte und Werkstattzubehör, Lautsprecheranlagen und kundige Sprecher, Helfer für Auf- und Abbau, Ver-

sicherungsverträge und Papierkrieg mit Behörden, außerdem Kost, Logis und Toiletten. Für rund 5000 Besucher an zwei Tagen.

In meiner Klasse starten 27 Fahrzeuge, darunter ein Porsche 911 von 1970, ein BMW 1802 von 1973 und ein ziemlich furchterregender Kadett C von 1978. Was für ein Krach! Und was für ein Tempo. Immer wieder sehe ich die blaue Fahne der Streckenposten: Hintermann will überholen! Sechs Läufe sind es insgesamt, jeder eine Viertelstunde lang. Als die schwarz-weiß karierte Flagge das Ende des ersten Laufs am Samstag signalisiert, atme ich erleichtert durch. »Vor den Kurven bremst du wie 'ne Oma«, resümiert mein Beifahrer. »Rennschlag! Kurz und kräftig in die Eisen steigen!« Das versuche ich während des zweiten Laufs. Beleidigt schert das Auto nach links aus. Den Porsche hat's unterdessen aus der Kurve getragen.

### Kurz vor dem Ziel lässt die Konzentration nach. Prompt verschalte ich mich

Zwischen den Läufen: abhängen am Treffpunkt des Spitfire Club Deutschland e. V. Der Adrenalinpegel fällt allmählich ab. Die Kumpels zeigen Verständnis für den Anfänger. Viel reden ist jetzt aber nicht. Kurze Sätze. Früher dachte ich mal, Motorsport sei eine übertriebene Bezeichnung. Jetzt weiß ich es besser. Die drei Viertelstunden extremer Konzentration spannen mich dermaßen an, dass ich am Samstagabend um elf Uhr ins Bett krieche und sofort einschlafe.

Der erste Lauf beginnt am nächsten Morgen um acht Uhr. Um sieben wecke ich das Auto. Von überall her höre ich das Brummeln und Brabbeln, die Motoren werden getestet. Dann geht die wilde Jagd von Neuem los. Auf den Geraden zeigt sich die Stärke des Spitfires: die Beschleunigung. Ich fühle mich auf einmal sicher. Viel zu sicher. Zweimal bricht das Heck in den Kurven leicht aus, ich fange den Wagen erschrocken ab. Kurz vor dem Ziel lässt die Konzentration nach, ich schalte falsch. Auch riskant. »Haste gemerkt, hm?«, brummt Hans-Georg nur.

Anschließend wieder runterkommen. Gehirn: leer. Familien schlendern am Clubstand vorbei, Kinder machen große Augen, Väter breiten ihr Wissen aus, oder das, was sie dafür halten, Mütter lächeln geduldig. Ich grinse doof zurück.

Dann setzt Regen ein. Regen? Der stand nicht auf dem Programm. Es schüttet sogar so stark, dass ich gegen alle Gewohnheit das Verdeck aufziehe – nicht gut für die Sicht. Und ich habe keine Ahnung, was denn das Limit des Autos auf regennasser Strecke sein könnte, oder auch meines. Den nächsten Lauf also wieder mit äußerster Vorsicht. Schließlich den letzten, immer noch im Regen, diesmal aber mit mehr Wagenmut. Ich verteidige meinen Platz gegen den fieseren kleinen roten Daimler, und irgendwann ruft Hans-Georg: »Ja, super, das ist geil, das macht Spaß!« – sein Lob ist für mich eine schönere Belohnung als alle Pokale der Welt. Auch wenn ich in der Wertung irgendwo ganz unten lande.

Euphorie. Und Anerkennung für ein kleines tapferes Auto, dessen Fahrwerk, Motor und Getriebe ungewohnte Strapazen durchgehalten haben.

Auf der Rückfahrt nach Hamburg scheint die Sonne, also runter mit dem Verdeck, ich cruise über die Landstraßen, höre die Vögel zwitschern, rieche gemähtes Gras oder auch mal Gülle und bremse endlich wieder normal: wie 'ne Oma.

ANZEIGE

**ZEIT VERANSTALTUNGEN**

**Die ersten 100 Tage im Job:  
So gelingt der Berufseinstieg**

**Hannover, 23. Juni · München, 28. Juni · Freiberg, 5. Juli 2016**  
Jetzt anmelden unter: [www.zeit.de/100tage](http://www.zeit.de/100tage)

Wie gelingt der Start in ein erfolgreiches Berufsleben? Diskutieren Sie im Rahmen der bundesweiten Veranstaltungsreihe »ZEIT CAMPUS im Gespräch: Die ersten 100 Tage im Job« mit Vertretern von renommierten Unternehmen, u. a. BMW Group, Google Germany, Techniker Krankenkasse, Unilever, Xing, und von ZEIT CAMPUS. Treffen Sie namhafte Persönlichkeiten aus Wirtschaft, Wissenschaft und Spitzensport, und trainieren Sie in Workshops mit Experten aus der Praxis.

Dabei können Sie zwischen folgenden Workshops wählen: »Ich mach das morgen! Zeitmanagement für Berufseinsteiger« und »Was kann ich wirklich? Die eigenen Fähigkeiten einschätzen«.

Eintritt frei

Eine Veranstaltungsreihe von: **ZEIT Campus**

In Partnerschaft mit: **Techniker Krankenkasse**

In Kooperation mit: **Leibniz Universität Hannover**, **mtm**, **TECHNISCHE UNIVERSITÄT BERGAKADEMIE FREIBERG**, **CAREER CENTER**

Weitere Informationen: [www.zeit.de/100tage](http://www.zeit.de/100tage) **ZEIT CAMPUS** **#zeitcampus**