

Keine Panik

Dieser Artikel gibt den Stand zum Zeitpunkt seiner Veröffentlichung wieder. Der Inhalt kann inzwischen veraltet sein.

18/02/2018 Sicher unterwegs auf Schnee und Eis: Das ist das Ziel eines Winterfahrtrainings. In einem Gastbeitrag erklärt Rallye-Legende Walter Röhrl, worauf es ankommt.

Meine Rallye-Kollegen sind der gleichen Meinung wie ich: Erst im instabilen Zustand eines Fahrzeugs kann Autofahren zu etwas Ähnlichem wie Kunst werden. Für aktive Motorsportler gehört dies quasi zur Basisausstattung, normale Autofahrer sollten diesen Fahrzustand regelmäßig üben, um Sicherheit und Fahrzeugbeherrschung zu lernen.

Idealerweise eignen sich dafür spezielle Winterfahrtrainings, wie sie auch von der Porsche Driving Experience angeboten werden. Dieser instabile Fahrzustand wird auf Eis- und Schnee-Oberflächen mit ihrem deutlich geringerem Reibwert viel früher erreicht als auf Asphalt oder Beton. Die Hinterreifen verlieren dabei viel schneller ihre Seitenführungskraft, das Fahrzeug steht quer. Keine Panik. Auf Eis und Schnee lässt sich dies viel besser simulieren als auf Asphalt, weil die Geschwindigkeiten viel langsamer sind, also alles wie in Zeitlupe passiert. Auf einem entsprechenden Trainingsgelände lässt sich dies

ausführlich üben. Wir haben im österreichischen Bundesland Salzburg einen entsprechenden Kurs abgehalten.

Mit wenigen Übungen an die Rutschgrenze herantasten

Generell gilt natürlich immer und überall: Geschwindigkeit anpassen, also langsamer fahren, Winterreifen aufziehen, die mit ihrem gröberen Profil und einer weicheren Gummimischung deutlich mehr Grip bieten. Mit wenigen Übungen kann man sich an die (niedrige) Rutschgrenze herantasten, dazu gehört ein Slalomparcours auf Eis, eine Kreisbahn, ein Bremsentest und ein Handlingkurs. Generell gilt, dass ein Auto im instabilen Zustand nicht nur mit dem Lenkrad gesteuert wird, sondern auch mit dem Gaspedal. Ein Gasstoß auf Eis, die Hinterreifen verlieren Seitenführung, das Heck kommt quer. Beim Slalom lässt sich das sehr gut üben, wenn man um den Pylonen umrundet hat. Vorderräder geradeaus, Gas – und jetzt nicht in Aktionismus verfallen, also nicht hektisch Gegenlenken und damit einen Konter im Heck provozieren. Beim Zusammenspiel von Gaspedal und Bremse entscheiden Feinheiten: Gaspedal sanft betätigen und mit sehr viel Gefühl lenken und Gegenlenken. Dann pendelt das Heck in die Gegenrichtung zurück und leitet den nächsten Richtungswechsel ein.

Fast alle Porsche-Modelle werden mit intelligentem Allrad-Antrieb angeboten, und die unterschiedlichen Antriebskonzepte – Frontmotor, Mittelmotor, Heckmotor – bieten absoluten Anschauungsunterricht in Sachen Fahrdynamik und Physik. Wo die Frontmotor-Modelle naturgemäß mehr zum Untersteuern, also dem Geradeausschieben über die Vorderräder, neigen, sind Mittel- und Heckmotor deutlich agiler und damit auch nervöser. Auf der Kreisbahn lässt sich der kontrollierte Drift üben, der mit dem intelligenten Allradantrieb deutlich anders abläuft als mit reinem Heckantrieb. Bei meinen Rallye-Fahrzeugen mit (starrem) Allrad-Antrieb musste ich Linksbremsen lernen, um Untersteuern zu vermeiden. 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.

Und am Ende des Tages zeigt sich: Erst im instabilen Zustand stellt sich heraus, wer sein Fahrzeug unter Kontrolle hat. Nach einem intensiven Trainingstag auf Eis und Schnee sollten das immer alle Teilnehmer sein.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/sport-gesellschaft/porsche-winter-fahrtraining-walter-roehrl-gastbeitrag-driving-experience-14867.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/7ff49d13-1521-4971-abc3-54ae20431d77.zip