

# EIN KLEINER GOLF IM HAIFISCHBECKEN

Die VLN Langstreckenmeisterschaft auf dem Nürburgring ist für die Vielfalt an Rennwagen bekannt. Hier fahren VW Golf oder Renault Clio gegen die großen GT3-Boliden von Audi, BMW und Co. Werden die kleinen Boliden dabei zum Außenseiter im Haifischbecken? MXL-Reporter Sönke Brederlow wagte sich in das Getümmel auf der Nordschleife. Er berichtet über den Tagesablauf eines Rennfahrers in der VLN und verrät, wie ambitionierte Amateurpiloten und junge Talente den Weg in die beliebte Breitensportserie finden können. TEXT: SÖNKE BREDERLOW / FOTOS: PATRICK FUNK, SCHÄFER

**M**it rund 200 Stundenkilometern fahre ich im Golf 3 16V (rund 220 PS) durch die Fuchsröhre der legendären Nordschleife, als neben mir plötzlich der Porsche 911 GT3 R (550 PS) von Falken Motorsport vorbeirast. Es wackelt und dröhnt. Dann ist er auch schon weg. Keine Frage: Ich fahre in der VLN Langstreckenmeisterschaft auf dem Nürburgring. Und diese Vielfalt an Rennfahrzeugen macht die größte Breitensportserie der Welt so besonders.

Mit dem Golf fühle ich mich wie ein kleiner Fisch im großen Haifischbecken. Um die verschiedenen Rennwagen unter einen Hut zu bringen, ist die Einteilung in verschiedene Klassen notwendig. Je nach Hubraum oder Modifikationen am Auto. Mit unserem VW Golf 3 16V

starten wir in der Klasse H2, für historische Fahrzeuge bis Zwei-Liter Hubraum. Die Gegner: Renault Clio, VW Corrado oder der beliebte Opel Manta. Die neun Rennen einer Saison dauern in der Regel vier Stunden, nur der Saisonhöhepunkt wird über eine Distanz von sechs Stunden ausgetragen. Die beliebte Rennserie zieht tausende Fans an die Nordschleife. Im Schnitt sind 170 Rennfahrzeuge – von serien-nahen Renntourwagen bis zum ausgewachsenen GT3-Boliden – am Start. Heute bin ich auch dabei.

Der schwarze Golf 3 wird von einem Zweiliter-Vierzylinder mit rund 220 PS angetrieben, die Kraftübertragung übernimmt ein 5-Gang-Sport-Getriebe mit Sperre. Das Rennsportfahrwerk sorgt gemeinsam mit den Slick-Reifen für die

richtige Bodenhaftung. Das Bodykit ist aus glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK) gefertigt. Das ist leicht, aber auch kostengünstiger als das Pendant aus Kohlefaser (CFK).

Für die Betreuung des Autos ist die Mannschaft von ‚Sharky-Racing‘ rund um Teamchef Frank Hess verantwortlich. Das Team aus Kaifenheim verfügt über viel Erfahrung auf der Nordschleife sowie mit Fahrzeugen aus den VW-Konzern. Hess kann auf eine große Auswahl an Rennwagen zurückgreifen – vom historischen Golf 2 bis zum brandneuen Golf GTI TCR. Auch junge Fahrer haben damit gute Aufstiegschancen. In den letzten Jahren nahm das Team mehrfach am legendären 24h-Rennen auf dem Nürburgring teil, in der VLN ist es längst zu einer bekannten Größe geworden.



Reporter Sönke Brederlow absolvierte sein erstes Rennen in der VLN



Gutes Auto für Einsteiger: Der VW Golf leistet rund 220 PS



Klein, aber fein: Der Golf gehört zu den langsamsten Autos im Feld



Die Fahrerbesprechung ist Pflicht für alle Piloten



Der Golf startet aus der dritten Startgruppe



Das Auto steht nach dem Rennen heile im Parc Fermé

Am Freitag sitze ich noch in der Uni, am Samstag starte ich auf dem Nürburgring. Das Konzept der VLN schont das Urlaubskonto. Training und Rennen finden ausschließlich am Samstag statt, wer nicht vorher testen möchte oder eine weite Anreise hat, kann bis zum Wochenende normal zur Arbeit gehen. Damit der Rennntag entspannter wird, erledige ich den Papierkram aber schon am Vortag. In der Dokumentenabnahme müssen die notwendigen Lizenzen vorgezeigt und die Nennung unterschrieben werden. In der Technischen Abnahme wird der Rennwagen überprüft. Vor der ersten VLN-Teilnahme jeder Saison muss der Fahrer seine Ausrüstung vorzeigen. Denn Helm, Overall, HANS-System und Unterwäsche müssen der aktuellen FIA-Norm entsprechen.

Am Abend findet im Media Center noch die Fahrerbesprechung statt. Für alle Piloten gilt Anwesenheitspflicht. Der Rennleiter geht noch einmal auf die Besonderheiten der Nordschleife und das System der gelben Flaggen ein.

Grundlagen, die jeder Rennfahrer wissen sollte. Der Samstagmorgen beginnt früh. Gegen halb acht, rund eine Stunde vor dem Beginn des Qualifyings, erreiche ich die Rennstrecke. Wir besprechen die letzten Details, während das Team schon den Rennwagen warmlaufen lässt. Es ist kalt in der Eifel und die Nordschleife hat in vielen Abschnitten noch nasse Asphaltstellen aufzuweisen. Während ich den Overall anziehe, macht sich Anspannung bereit. Mein Teamkollege wird das Qualifying beginnen, wir fahren das Rennen zu zweit. In der Regel teilen sich zwei oder drei Fahrer das Auto, manche Piloten fahren das vierstündige Rennen aber auch alleine. Bei unserem Golf ist im Verlauf des Rennens ein Boxenstopp ausreichend, sodass jeder zusätzliche Fahrerwechsel nur unnötige Zeit kosten würde.

Als ich wenig später in den schwarzen Golf einsteige, blickt die Sonne noch zaghaft aus der dichten Wolkendecke hervor. Ich fahre eine langsame Runde und versuche mich zunächst

mit dem Auto und den Bedingungen zurecht zu finden. Die Rundenzeit und der Startplatz werden für mich zur Nebensache. Denn auf der Nordschleife hat es bereits einige Vorfälle gegeben, mehrfach werde ich durch gelbe Flaggen gebremst. Ein Zwischenfall im Zeittraining ist fatal, denn die Zeit bis zum Rennen in knapp. Größere Schäden können im Normal nicht behoben werden – das Rennen wäre beendet, bevor es überhaupt begonnen hat.

Wir lassen unseren Wolfsburger heile und können daher zuversichtlich in das Rennen starten. Die Mechaniker führen einen letzten Check durch, bevor wir das Auto aus der Box fahren. Die Startaufstellung in der VLN ist offen gestaltet, auch die Fans und Zuschauer dürfen noch einmal durch das Grid laufen. Der Start des Rennens erfolgt in drei Gruppen, mit dem Golf starten wir in der dritten und letzten Gruppe. Mein Teamkollege wird den Start fahren, zur Halbzeit des Rennens werde ich das Auto dann übernehmen.

Nach einer langen Einführungsrunde wird das Rennen fliegend gestartet. Unser Start erfolgt, als sich die großen GT3-Boliden schon auf der legendären Nordschleife duellieren. Mein Teamkollege findet schnell seinen Rhythmus und kann auf der ersten Runden sogar schon einen Konkurrenten überholen. Es läuft gut für uns, während meine Anspannung wieder langsam steigt. Die zwei Stunden bis zum Fahrerwechsel fühlen sich ewig an. Wann darf ich endlich ins Auto klettern? Wird alles klappen?

Kurz vor dem planmäßigen Fahrerwechsel kommt das Auto an die Box. Der Ölverbrauch war unerwartet hoch, es muss frisches Schmiermittel nachgefüllt werden. Für die Wechsel ist es aber noch zu früh, der Golf geht wieder auf die Strecke. Und wir fallen wieder bis an das Ende des Feldes zurück. Schade – aber das Rennen ist noch lang. Ich mache mich langsam für meinen Stint bereit. Jetzt kann ich es kaum noch abwarten. Wenig später kommt mein Teamkollege zum Fahrerwechsel wieder an die

Box. Während sich das Team um den Rennwagen kümmert, werde ich fest angeschnallt. Der Funk wird eingesteckt, die Spiegel nach meinen Wünschen ausgerichtet. Dann geht es auf die Strecke. Während ich die Boxenausfahrt nehme,

Anzeige

rasen auf der Geraden schon die riesigen GT3-Monster an mir vorbei. Da ist er wieder: Der kleine Fisch im großen Haifischbecken.

Der Golf 3 ist gutmütig zu fahren, ich komme sehr schnell damit zurecht. Die Grenzen sind gut zu finden, als Fronttriebler tendiert das

Auto leicht zum Untersteuern und macht sich damit auch für Anfänger beherrschbar. Einem Neuling ist ein Start in der VLN trotzdem nicht zu empfehlen. Wer mag, kann erste Erfahrungen in der Gleichmäßigkeitsprüfung (GLP) oder der Rundstrecken Challenge Nürburgring (RCN) sammeln. Ich habe mittlerweile Spaß beim Fahren. Die Aufregung ist verfliegen, nun bin ich vor allem konzentriert und aufmerksam.

Denn die Augen muss ich beim Fahren ständig im Rückspiegel haben. Ich fahre das Rennen gegen die Konkurrenz aus unserer Klasse, darf den schnelleren Autos aber auch nicht im Weg stehen. Jeder fährt sein eigenes Rennen, gegenseitige Rücksichtnahme ist in der VLN besonders wichtig. Nicht selten kommt es zu einer Kollision zwischen den großen und kleinen Autos. Ich finde mich schnell zurecht, kann die Situation im Verkehr gut einschätzen. Aber: Wer zu viel Platz macht und von der Ideallinie runter geht, wird auch langsamer. Gar nicht so einfach.

**Freitag,**  
12:33 Uhr

**Ankunft am Nürburgring**

Vor einer Stunde noch in der Uni, nun am Nürburgring. Weil am Freitag noch keine wichtigen Trainings auf der Strecke stattfinden, erfolgt die Anreise entspannt – und schon das Urlaubskonto.

**Freitag,**  
15:23 Uhr

**Dokumentenabnahme**

Einmal unterschreiben, bitte! In der Papierabnahme müssen vor jedem Rennen die notwendigen Lizenzen vorgezeigt und die Nennung unterschrieben werden.

**Freitag,**  
16:48 Uhr

**Technische Abnahme**

Nicht nur das Auto wird überprüft, auch die Ausrüstung der Fahrer wird regelmäßig kontrolliert. Helm, Rennanzug und Co. müssen der aktuell gültigen FIA-Norm entsprechen.

**Freitag,**  
18:30 Uhr

**Fahrerbesprechung**

Am Abend vor dem Rennen müssen alle Piloten zur Fahrerbesprechung ins Media Center kommen. Es gilt Anwesenheitspflicht. Besonderheiten und Grundlagen, wie gelbe Flaggen, werden erläutert.

**Samstag,**  
8:20 Uhr

**Beginn Qualifying**

Es geht los: Um 8:20 Uhr springt die Boxenampel auf Grün, die Zeitmessung beginnt ab 8:30 Uhr. Jeder Fahrer muss im Qualifying mindestens eine Runde absolvieren.

**Samstag,**  
11:29 Uhr

**Startaufstellung**

Die Spannung steigt. Die Startaufstellung ist auch für Zuschauer zugänglich. Der Start erfolgt in drei Gruppen, der Golf startet in der letzten Gruppe.

**Samstag,**  
14:06 Uhr

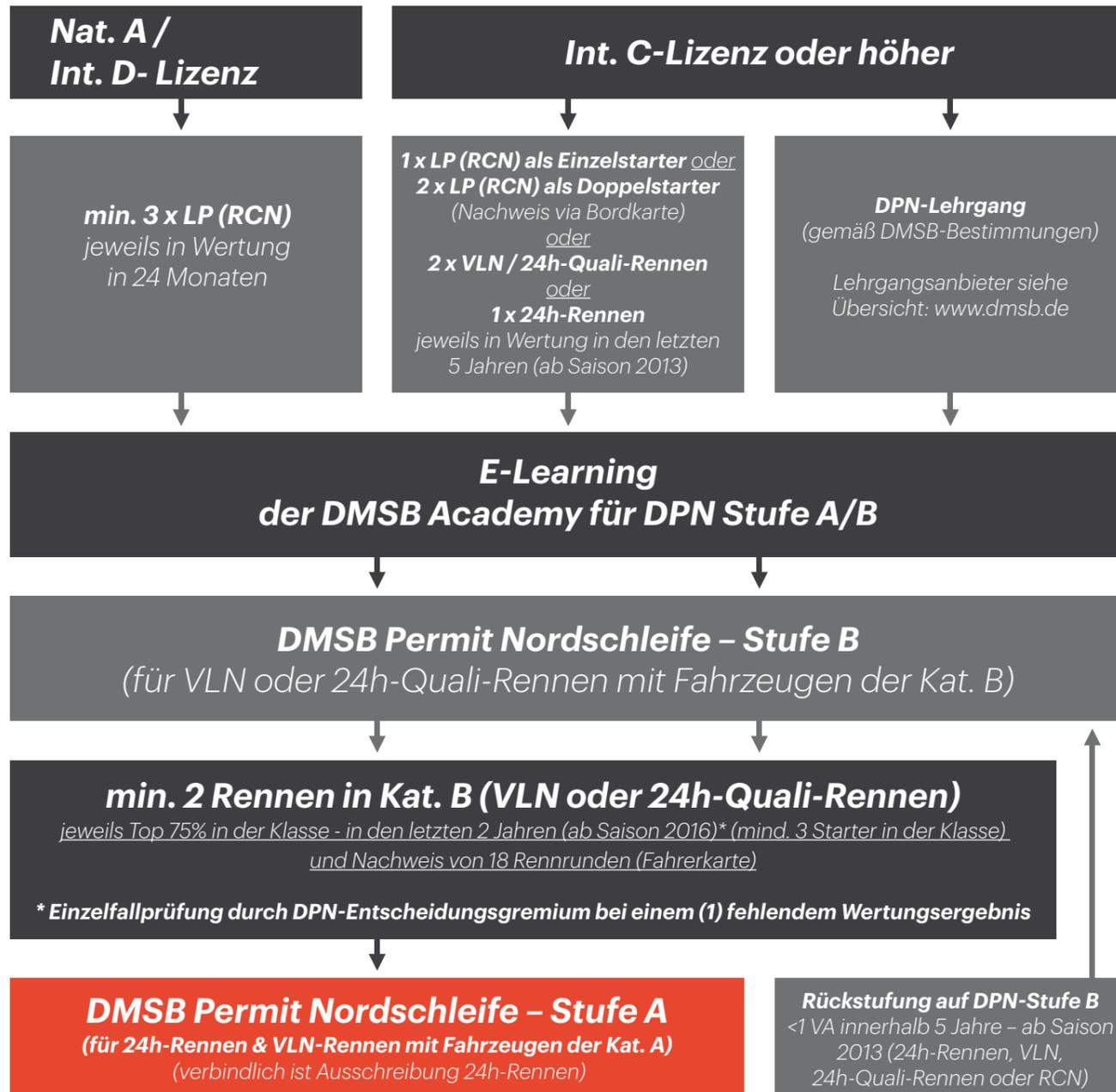
**Boxenstopp**

Etwa zur Halbzeit des Rennens steht der einzige planmäßige Boxenstopp mit Fahrerwechsel an. Der Startfahrer steigt aus, der Schlusspilot übernimmt das Cockpit.

**Samstag,**  
16:14 Uhr

**Parc Fermé**

Geschafft! Der Golf 3 steht ohne Kratzer im Parc Fermé. Bis zum Ablauf der Protestfrist darf an den Rennwagen nichts mehr verändert werden.



Für den VW Golf 3 ist eine Nordschleifen-Permit B ausreichend

Wer in der VLN starten möchte, steht zunächst vor einer Hürde. Jeder Fahrer braucht eine internationale Rennlizenz sowie den besonderen „Nordschleifen-Führerschein“ – die DMSB-Permit Nordschleife (DPN). Sie ist seit der Saison 2015 erforderlich und stößt bei den aktiven Fahrern nicht immer auf Verständnis. Die DPN wird in drei Stufen ausgestellt: A, B und C. Die Permit C (26 Euro im Jahr) bleibt für die VLN ohne Bedeutung. Sie ist zum Beispiel für die Teilnahme am Drei-Stunden-

Anzeige

Rennen der Rundstrecken Challenge Nürburgring (RCN) erforderlich. Sie lässt sich über einen Kurz-Lehrgang oder die Teilnahme an mindestens zwei DMSB-genehmigten Rennen auf der Nürburgring-Nordschleife erreichen. Für den Start in der VLN ist der Besitz der Permit B oder Permit A erforderlich.

Eine Grafik des DMSB (siehe links) zeigt die verschiedenen Möglichkeiten zum Erlangen der Nordschleifen-Permit. Wer zuvor im Besitz einer Nationalen Rennlizenz ist, muss in den letzten zwei Jahren mindestens drei Rennen der RCN in Wertung beendet haben. Wer schon

über eine internationale Rennlizenz verfügt, braucht nur einmal (als Einzelstarter) oder zweimal (als Doppelstarter) ins Ziel gekommen sein. Es sei denn, der Fahrer war schon vor der Einführung der Nordschleifen-Permit in der VLN oder beim 24h-Rennen am Start. Als weitere Möglichkeit steht die Teilnahme an einem besonderen Lehrgang zur Auswahl. Sind die Voraussetzungen für die Permit B erfüllt, muss der Antragsteller an einem E-Learning-Kurs der DMSB Academy teilnehmen. Dieser Wissenstest, mit Fragen rund um das Verhalten auf der legendären Nordschleife, muss jährlich vor der DPN-Beantragung absolviert werden. Dann ist der Weg frei, um die Permit B (51 Euro im Jahr) zu beantragen. Mit dieser Lizenz lassen sich in der VLN die leistungsschwächeren Fahrzeuge (unter 4,5 Kilogramm pro PS) steuern. Das sind zum Beispiel die Serienwagen-Klassen (V1 bis V5, VT1 bis VT3) oder kleinere Specials (SP1 bis SP4, SP2T) sowie diverse Cup-Klassen. Auch für unseren VW Golf in der H-Klasse ist diese Lizenz ausreichend.

Für schnellere Fahrzeuge brauchen alle Fahrer die Permit A (77 Euro im Jahr). Diese lässt sich aber erst über die Teilnahme in der VLN erreichen: Mindestens zwei Rennen müssen unter den ersten 75 Prozent der gestarteten Teilnehmer in der Klasse (mindestens drei Starter) beendet werden. Außerdem muss der Fahrer mindestens 18 absolvierte Rennrunden nachweisen können. Zum Vergleich: In diesem Rennen fahre ich insgesamt zehn Runden, die ich mir nach dem Rennen anrechnen lasse.



Kurz vor dem Fahrerwechsel: Sönke Brederlow wartet auf seinen Einsatz

Rund zwei Stunden drehe ich am Lenkrad. Das ist auch im Golf 3 keine leichte Aufgabe. Völlig durchgeschwitzt, aber sehr glücklich stelle ich den Rennwagen ohne Kratzer im Parc Fermé ab. Ich habe viel gelernt und der erste Schritt zur Permit A ist gemacht. Und das ist auch gut so. Denn ich habe Lust auf mehr. ■



Das Team führt den Boxenstopp durch und checkt das Auto