

# Einmal fühlen wie Jimmy

Viele träumen davon, mal selbst hinterm Steuer eines Rennwagens zu sitzen. Unser Autor Sven Wedemeyer hatte da konkretere Vorstellungen: Ein Formel-Wagen musste es sein, im Stil von Jim Clark! Eine historisch korrekte Traum-Erfüllung im Selbstversuch.

TEXT Sven Wedemeyer // FOTOS Götz Göppert

**L**ange hatte ich wenig Hoffnung. Es schien, als sei der Wunsch, als Normalsterblicher hinterm Lenkrad eines reinrassigen Formel-Renners aus den 1960ern zu kommen, so wahrscheinlich wie meine Wahl zum Papst. Also eher unwahrscheinlich. Auf das göttliche Amt im Vatikan kann ich verzichten – ist ja bekanntlich nur die Rolle eines Stellvertreters. Auf das Erlebnis, einen beängstigend filigranen Monoposto mit allen Sinnen zu spüren, wie er ohne Zutun moderner Aerodynamik und im sponsorenfreien Lack-Kleid am Limit über eine kurvige Strecke tänzelt, allerdings nicht. Denn meine für Nostalgie so empfängliche Seele sieht in diesem Bild die Klimax rennsportlicher Ästhetik, technischer Raffinesse und – nicht zuletzt – auch fahrerischer Höchstleistung.

## Auf den Spuren der Geschichte

Es war daher ein äußerst erhellender Moment, als ich von der Existenz der Classic Racing School erfuhr. Denn dort, im Herzen Frankreichs, können Menschen wie du und ich in verschiedenen Fahrerlehrgängen der Formel-Faszination auf den Grund gehen. Das Angebot ist weltweit einmalig. Denn nur in Clermont-Ferrand bietet sich die Chance einer Zeitreise in die Sixties. Die Buchung eines Termins war damit Formsache.

Der Circuit de Charade begrüßt mich mit Regen. Ehrfürchtig betrete ich am frü-



Der Morgen startet vielversprechend. Kleines Frühstück in der Box, danach in den Overall

hen Morgen die Box. Nicht nur der nasse Asphalt verlangt Demut, sondern auch die traumhafte Landschaft. Am Rand eines erloschenen Vulkans gelegen, fügt sich die Piste symbiotisch in die Topografie der Auvergne. Dramatische Blicke ins Tal, unsichtbare Scheitelpunkte, lange Gefälle und steile Rampen. Jim Clark – der schottische, teuflisch schnelle Gentleman – gewann hier 1965 den Auftakt-Grand-Prix. Ich spreche ungern von Vorbildern. Doch Clark, den gute Freunde schlicht „Jimmy“ nannten, ist ein Idol. Ich bilde mir ein, wir hätten uns gut verstanden.

Mit den großen Rennen an der Charade war es allerdings schneller vorbei, als man „C'est la vie“ sagen kann. Tödliche Unfälle führten zum baldigen Ende für Formel 1 und Motorrad-WM. Die Strecke wurde massiv umgebaut, behielt aber stets ihren Charme als „französische Nordschleife“. Beladen mit dem Wissen um diese Historie sehe ich nun acht identische Rennwagen vor mir. Mein gelber Crosslé 90F entspricht dem Baumuster von 1969. Er wirkt zierlich. Der Überrollbügel liegt auf Hüfthöhe. Reifen in der Dimension 5,25 x 13 Zoll haben etwas Spielerisches. Jeder Polo hat dickere Schlappen. Doch wozu die Gummis imstande sind, werde ich bald erfahren. Zuvor genieße ich mit meinen Mitstreitern ein französisches Frühstück, zwänge mich in den Renn-Overall und erfahre im Briefing die wesentlichen Details des Tages.



Himmliche Perspektive: Klebrige Gummis rotieren an fragilen Querlenkern, während der Drehzahlmesser im engen Cockpit ins Rote rennt

Eineinhalb Stunden später gleitet mein Körper leidlich elegant ins enge Cockpit. Erst die Beine auf den Sitz, dann langsam nach vorn kriechen, Schultern tief in die Sitzschale, Gurte festziehen, zum Schluss das Lenkrad montieren. Ich erkunde die unsichtbaren Pedale. Außer Füßen und Unterarmen kann ich nun nichts mehr bewegen. Zum Glück liegt der Schalthebel wenige Zentimeter neben dem Lenkrad. Dann der Anlasser! Direkt hinter mir beginnt ein Ford-Vierzylinder seine Arbeit.

Er schickt alle Good Vibrations ohne Umwege übers Rohr-Chassis ins Rückenmark. Der montierte Vergaser ist ein stilistisches Zugeständnis. Und 110 PS aus zwei Litern Hubraum mehr als in der damaligen Formel Ford. Mit noch mehr Power und einem Hauch von Flügel starteten die in Nordirland gebauten Crosslé-Renner auch in der Formel 3.

### Zu schnell ans Limit

Endlich fällt die Flagge. Hinter einem Caterham erkunden wir die ersten Meter. Alle Brems- und Scheitelpunkte sind mit Kegeln markiert. Schließlich ist keiner der Teilnehmer ein Profi. Doch weil uns schon vor Ta-



„Die Strecke ist extrem technisch. Trotzdem setzen wir vor allem auf Atmosphäre“

Julien Chaffard, Veranstalter

gen detailreiche Kurvenbeschreibungen und aufschlussreiche Videos zugespielt wurden, fühle ich mich selbst auf der feuchten Piste wohl. Alle Konzentration gilt nun der Linie und fokussierten Befehlen für das erstaunlich ernsthafte Auto. Aus dem niedlichen Rennwägelchen wird hinterm Lenkrad ein absurd-direktes, kompromissloses Werkzeug zum Filetieren jeglicher Kurvenkombination. Die Reifen kommen im Nassen nicht ansatzweise auf Temperatur und sind angesichts des Leistungsgewichts von 260 PS pro Tonne schnell überfordert. Leer wiegt der Crosslé nur etwas über 400 Kilo. Hinter der Virage de Manson, auf die eine Rechts-Links-Schikane folgt, zeigt mir das Fliegen-gewicht deshalb direkt die Carte Jaune, als ich zu früh ans Gas gehe und das Heck unmittelbar ausbricht. Meine Reflexe genügen gerade noch, um den Drift am Lenkansschlag abzufangen und die Kiste wieder auf Kurs zu bringen. Schon gut, mein Freund – jetzt bin ich wach!

Im zweiten Durchlauf hat sich die Sonne durch die Wolken gekämpft. Die Strecke ist nun halb trocken – also noch unberechenbarer. Ohne Pace-Car geht jetzt jeder für sich in den 20-Minuten-Stint. Immer



### CROSSLÉ 90F

Eckdaten: Vierzylinder, DOHC, 1988 cm<sup>3</sup>, 110 PS, 420 kg, 200 km/h, 1969 bis heute  
Preis: Ca. 50000 Euro (guter Zustand)  
Charakter: Echter Formel-Renner im Stil der 60er. Absolute Rasanz ohne Netz und doppelten Boden

Gut zu wissen



18 Kurven, dazu fast 100 Meter Höhenunterschied auf vier Kilometer. Der Circuit de Charade kann es locker mit der Nordschleife aufnehmen

Manöverkritik: Über Funk erhält man Tipps von Profis, die an Schlüsselstellen der Strecke positioniert sind

Der Einstieg ist einfacher als gedacht, die Sitze sind auch für Nicht-Athleten geeignet. Trotzdem ist das Sport!



FIA-zertifizierte, stilsichere Renn-Overalls, feuerfeste Unterwäsche und passende Schuhe werden wie Helm und Handschuhe gestellt



Der vom Spezialisten Dunnell in England aufgebaute Zetec-Motor mit Vergaser ist umgänglicher, leiser und verlässlicher als das ursprüngliche Kent-Original



Wenig unterscheidet das Formel-Ford-Cockpit von Legenden wie Lotus oder BRM. Kaum Platz, dazu berausende, weil absolut funktionale Ästhetik



Lange Links nach der Zielgeraden. Der Abschnitt nutzt die Streckenführung der alten Formel-1-Piste. Die Begrenzungsmauern fordern Respekt

Fahrerbesprechung zu Basics von Auto und Strecke. Erfahrung auf dem Track ist hilfreich, aber nicht nötig



In bester Gesellschaft: Zu Tisch wird Benzin geredet. Die passionierten Teilnehmer kommen aus ganz Europa, einer sogar aus den USA

Während der Pausen werden die Fahrzeuge von der Crew gecheckt und betankt. Ein Rundum-sorglos-Paket



Da die Strecke durchaus ihre Tücken hat, werden bei der Fahrausstattung keine Kompromisse gemacht. Das HANS wird vom Instruktor fixiert



Nur auf den Geraden hat man für einen kurzen Augenblick Zeit, Drehzahl, Temperatur und Öldruck ins Visier zu nehmen

noch fahre ich die meisten Abschnitte im Dritten, weil das knochentrockene Getriebe von Hewland – in seinen Ursprüngen vom Käfer – Nachdruck verlangt und Konzentration raubt. Den Vierten unten rechts erreiche ich nur, wenn ich jenseits von 130 km/h meine Rechte vom Lenkrad nehme und das Handgelenk kompliziert zum Schalten verdrehe. Noch ist das nicht meine Komfortzone. Denn beim Anbremsen zur Virage Champeaux, auf einer langen Bergab-Passage, kommt der Wagen sowie so leicht aus der Balance. Und die Mauern kommen erschreckend nahe. Die Verwundbarkeit von Mensch und Maschine ist in jeder Sekunde präsent.

Erst beim dritten Lauf habe ich genug Vertrauen in mich, die nun trockene Strecke und mein Sportgerät. Mehr Schaltarbeit, der Motor dreht jetzt bis sechs-fünf. Ich bremsen später, treffe die Linien und überhole – nicht frei von Stolz – etliche meiner Kollegen. Zur Mittagspause berichte ich meinem sympathischen Instruktor Arthur, der in der GT-Meisterschaft einen Lamborghini pilotiert, dass ich meine Bremsphase um die Hälfte verkürzen konnte. Er grinst nur. Denn wie sich herausstellt, genügt selbst ein Drittel des offiziell empfohlenen Bremswegs.

### Endlich im Fluss

Reichlich gefordert von den klaren Ansagen meines Instructors, bleibt meine Lernkurve entsprechend steil. „Konzentrierter bremsen, später einlenken, sauberer und früher aufs Gas!“ Kaum vorstellbar, wie viel Präzision vonnöten ist, um das Auto artgerecht zu bewegen. Trotzdem erreiche ich am Nachmittag auf der längsten Geraden über



„Dieses Gesamterlebnis kann ich jedem Rennsport-Enthusiasten nur wärmstens empfehlen“

Sven Wedemeyer

180 Sachen. Aus einer halb blinden Links wird zunächst eine lange Rechts. Bergauf, Vollgas. Der Motor dröhnt mir ins Innerste. Ich spüre jeden meiner viel zu verkrampften Muskeln. Schweiß. Dann Schalten in den Vierten. Jetzt bloß kein falscher Lenkimpuls! Direkt neben der Strecke beginnt die Bande. Sie wirkt unnachgiebig. Die Sonne blitzt durchs Visier in meine Augen. Vor mir flattern die dünnen Querlenker, während ich raketenhaft durch die Luft schneide. Gleich muss die Schallmauer kommen. Es ist aber nur die Bremszone. Ich ignoriere den mahnenden Kegel, lasse ihn Dutzende Meter hinter mir, bis der Fuß fest aufs Bremspedal steigt. Richtig viel Druck. Das Lenkrad zerrt nach links und rechts. Die warmen Dunlops kleben jetzt wie Slicks, erlauben abartige Verzögerung. Der Grip ist überwältigend. Locker bleiben, den Druck langsam lösen. Zwischengas mit Spitze-Hacke, runterschalten, einlenken, möglichst spät. Dann kommt die nächste Kurve...

Die Intensität dieses kurzen, unfassbar eindringlichen Augenblicks hat sich mir für immer ins Hirn gebrannt. Weil sich in diesem Moment erstmals der Kopf aus- und ein Hauch von Automatismus einstellte. Weit entfernt von fahrerischer Perfektion erfuhr ich echten „Flow“. Ein Adrenalinausbruch, greifbare Lebendigkeit und vor allem: pure Rennsport-Romantik.

Überboten wird dieses Gefühl nur vom unfassbaren Respekt für Helden wie Jim Clark, dessen Lotus 33 hier vor fast 60 Jahren doppelt so viel Leistung lieferte wie mein nicht eben zahmer Crosslé. Seiner fahrerischen Kunstfertigkeit nur in Ansätzen nahe zu kommen, ist ein Erlebnis, für das „göttlich“ überhaupt kein Begriff ist. ■

### DIE CLASSIC RACING SCHOOL

### Von Enthusiasten für Enthusiasten

**WIE UNSER AUTOR** ist auch Julien Chaffard rund 40 Jahre zu spät geboren. Der Petrolhead und Ingenieur sehnte sich nach einer authentischen Rennsport-Erfahrung hinterm Volant eines 60er-Jahre-Einsitzers. Seine Testfahrt in einem eher modernen Formel 1 war zwar beeindruckend, vom Anbieter aber ziemlich lieblos arrangiert.

Mit dem Aufbau seiner eigenen Rennfahrerschule will Julien genau das ändern. Seit 2016 bieten er und sein Team

deshalb Lehrgänge auf dem Circuit de Charade und seit kurzem auch in Spanien an. Gast-Piloten klettern hinterm Lenkrad irischer Crosslé-Rennwagen, die vom Hersteller nach alten Plänen neu aufgebaut werden. Statt des originalen, aber anspruchsvollen Crossflow-Motors ist ein umgänglicher Zetec-Block verbaut, wie er – ohne Trockensumpfschmierung – in älteren Ford Mondeo sein Werk verrichtet.

Die „Jim Clark Experience“ füllt beispielsweise einen



Eindrucksvoll: acht Crosslé für 16 Piloten

ganzen Tag, mit sechs Ausfahrten à 20 Minuten. Ein durchaus forderndes Programm, das dank geschmackvoller Rennkleidung, hervorragendem Catering, extrem erfahrenen Instrukturen und der fantastischen Rennstrecke jeden der knapp 2000 Euro wert ist. Am Ende erhalten alle Piloten, von denen sich stets zwei ein Auto teilen, ein hochwertiges Goodie-Bag und volle zwei Stunden Filmmaterial ihrer Kamera.

Infos: [classicracinggroup.com](http://classicracinggroup.com)