



Der Tanz auf dem Eis – Ein Winterwochenend-Traum

Porsche Club Deutschland beim European Speed Club in Schwedisch Lappland



Zunächst lässt sich das nun siebte Wintertraining folgendermaßen zusammenfassen: Die perfekte Mischung aus einem optimalen Fahrsicherheitstraining mit vier Tagen Dauer-Sonnenschein aus einem wolkenlosen Himmel. Für ein derartiges Phänomen hat Grönemeyer schon einst die treffenden Sätze verfasst "Nehm" Träume für bare Münze, schwelge in Phantasien"... Es war einfach nur genial!



Die beiden letzten Wintertrainings haben wir in Südtirol bei "spannenden" Wetterbedingungen erlebt. In 2015 haben wir auf sichere Winterbedingungen gesetzt! Deshalb führte uns das Wintertraining nach Schwedisch Lappland, genau genommen nach Arvidsjaur. Der Ort befindet sich ca.110 km südlich des Polarkreises und ist bekannt für seine Testgelände für die Automobilindustrie.



Schon drei Tage vor dem eigentlichen Reisebeginn meldete der Wetterbericht für Arvidsjaur von Freitag, den 13.03. bis Montag, den 16.03.15 täglich wolkenlosen Himmel mit jeweils mindestens 11 Sonnenstunden. In Erwartung dieser strahlenden Bedin-

gungen, wurde nicht nur die Sonnenbrille als Pflicht-Utensil eingepackt, sondern auch eine Wintersonnencreme mit hohem Lichtschutzfaktor.]



Am frühen Freitagmorgen trafen alle 24 Teilnehmer/innen deutschlandweit verteilt an den unterschiedlichen Flughäfen, wie Hannover, Frankfurt-Hahn, München und Stuttgart ein, um nach ca. 3 Flugstunden nach Arvidsjaur zu gelangen. Unter den Teilnehmern auch die beiden Organisatoren Christian Striepen, PC Wuppertal und Fritz Letters, PC Deutschland/Schwaben. Auch hatten sich wieder die äußerst geschätzten und beliebten Mitglieder des PC Südtirol dazu gemeldet und nahmen mit dem Präsidenten Werner Gramm insgesamt zu sechst an dieser Veranstaltung teil.

Im Flughafengebäude angekommen, begrüßten sich alle herzlichst und fanden sich am schicken Counter des Veranstalters EUROPEAN SPEED CLUB ein. Gleich danach erfolgte für den Transfer zum Hotel die Zuordnung der Teilnehmer auf die nummerierten SPRINTER-Busse und die Namenskennzeichnung der Koffer.

Nach kurzer Fahrstrecke war das Hotel schnell erreicht und das Einchecken für die Zimmer erfolgte zügig und reibungslos. Jedoch stellte sich der Weg zu den Zimmern als erste Challenge heraus. Entweder konnte man eine relativ enge und steile Stahlwendeltreppe nach oben nehmen, die den kurzen Weg bildete oder den sehr langen, dafür breiten und stetig ansteigenden Weg außenherum. Selbstverständlich wählten alle die Wendeltreppe, ganz nach dem Rennstrecken-Leitsatz "kurze Wege nehmen". Nach einem kurzen Aufenthalt im Zimmer zum Ein- und Umziehen, ging es dann für den Nachmittag auf das ca. 28 km östlich entfernt gelegene Trainingsgelände bei Pjesker.





Als Trainingsgelände diente hier der zugefrorene Byskeälven-See. Nach dem 20-minütigen Transfer dorthin, fand zunächst eine allgemeine Begrüßung in der in Ufernähe gelegenen Lodge statt. Das Briefing informierte über das Orga-Team und die Instruktoren, sowie über den Ablauf am Nachmittag und die Gruppeneinteilung.

Schnell fanden sich die aufgerufenen Gruppen zusammen und stiegen in ihre zugewiesenen Busse. Mittels der Busse wurden die Teilnehmergruppen zu den präparierten Trainingsparcours auf dem See gefahren, um dort paarweise die bereitgestellten Porsche-Fahrzeuge zu übernehmen. Alle Fahrzeuge waren mit Funkgeräten ausgerüstet, so dass jeder Instruktor mit seiner Gruppe ständig in Kontakt stand.

Und dann ging es auch schon mit den ersten Übungen zum Einschwingen los, wie kleine Kreisbahnen driften oder auf kleineren Rundkursen das Fahrzeug in möglichst ständigem Drift kontrolliert zu bewegen. Die Aufgabe lautete: "Der Fahrer kontrolliert das Fahrzeug und nicht das Fahrzeug den Fahrer".



Im Verlauf des Nachmittags wurden die Reaktionszeiten der Fahrer am Lenkrad im besser und der "Popo-Meter" für die Driftbewegungen der Fahrzeuge gut einjustiert.

Als dann das Sonnenlicht immer mehr eine goldgelbe Farbe annahm, die Schatten länger wurden und der Himmel das Farbenspiel Richtung Nacht einleitete, war der erste Tag erfolgreich beendet.

Alle Fahrzeuge wurden von den Teilnehmern zu der Tankstelle neben der Lodge gefahren und danach ging es per SPRINTER-Bus zurück zum Hotel.





Porsche Club Deutschland





Glücklich und mitteilsam nahmen die Absolventen des ersten Trainingstags die, für die Gruppe exklusiv reservierte Lounge mit Speise-, Bar- und Clubessel-Bereich zum "After Drift Drink" in Beschlag. Dabei ermittelte ein "Experten-Team", anhand einer kleinen Weinprobe den zu empfehlenden Tischwein in weiß und rot für das bevorstehende Abendessen.

Danach wurde im Speisebereich ein kulinarisch köstliches 4-Gang-Menü mit landestypischen Zutaten aus Lachs und rosarot-gebratenem Rentier-Filet serviert. Das frühe Aufstehen, die strahlende Sonne aus blauem Himmel und die viele frische Luft zollte schließlich ihren



Tribut und um 00:30 Uhr gingen auch die üblich und immer bekannten Letzten ins Bett.

Beim Frühstück um 07:30 Uhr saßen dann auch die allseits bekannten "Early-Birds", darunter auch eine von "seniler Bettflucht" Getriebene (Last in, first out). Gleich wurde schon wieder herzlichst gelacht und viel verbale Neckerei betrieben, wie z. B. die Auswirkungen beim Bananen-Doping u. ä.. Um 10:00 Uhr hieß es planmäßiges "Aufsitzen" in die Busse und der zweite Trainingstag stand bevor. Heute standen viele Fahrheiten an und als Highlight

nach dem Abendessen eine Nachtfahrt mit "Rally Monte Carlo-Feeling" und Zeitnahme.





Auf dem Trainingsgelände angekommen beeindruckte der V-förmig aufgestellt Fuhrpark aus lauter Porsche-Fahrzeugen. Beginnend mit G-Modellen, Boxstern, Caymans, 911 Carreras und bis hin zu den aktuellen 991 GT3.

Und da alle ausgeschlafen und bester Stimmung waren, hieß es noch vor dem Tagesstart "Aufstellung zum Gruppenfoto". Jeder setzte dazu sein breitestes Grinsen auf, das durch die Vorfreude auf den bevorstehenden Tag bis hin zur Nachtfahrt fast automatisch entstand.

Danach wurden die Gruppen aus je 8 Fahrern immer auf 4 Autos verteilt. Alle 20 Minuten fand ein Fahrerwechsel und nach weiteren 20 Minuten ein Fahrzeugwechsel statt.



Um die späte Mittagszeit wurde eine einstündige Pause dazu genutzt, das vorbereitete Büffet in der Lodge hungrig und mit gutem Appetit zu verspeisen. Danach ging es dann auch sofort wieder an die Fahrzeuge um das Nachmittagstraining zu absolvieren.

Kurz vor dem Sonnenuntergang wurde das Abendmenü in der Lodge serviert, währenddessen das Orga-Team die Fahrzeuge und die Strecke für die Nachtfahrt vorbereitete. Dazu wurde ein langer Rundkurs mittels beleuchteter Pylone und blauer Blinklichter gesteckt. Streckenposten überwachten an markanten Kurven die Strecke. Auch diente eine ausgewiesene "Boxengasse" als Start-

und Fahrerwechsel-Bereich. Zum Eingewöhnen fand zu Beginn mit allen Fahrzeugen eine gemeinsame Instruktionfahrt hinter einem SPRINTER-Bus statt. Im Anschluss dazu fuhren alle Teilnehmer in die Boxengasse ein.

Von dort aus wurde zeitversetzt und jeweils einzeln in die Zeitnahme-Runden gestartet. Die gesamte Fahrzeit betrug maximal eine Stunde, in der auch ein Fahrerwechsel zu absolvieren war. Leider stellte sich am Ende dieser Challenge heraus, dass bei vielen Fahrzeugen die Zeitnahme leider nicht funktioniert hat.

Schließlich war auch der zweite Trainingstag zu Ende und es ging mit den Bussen zum Hotel zurück. Unterwegs hielten alle Ausschau nach Nordlichtern, jedoch war die Zivilisation mit ihrer Stadtbeleuchtung zu nah. In der Hotel-Lounge-Bar angekommen, wurde ausführlich auf den insgesamt grandiosen Tag angestoßen und bis ca. 01:00 Uhr gefeiert.



Der dritte Tag startete wieder wie der Tag zuvor und verlief in ähnlicher Form, jedoch ohne Nachtfahrt. Dafür erfolgte das Abend-Büffet mit leckeren landestypischen Vorspeisen, gegrilltem Lachs und Rentier in einem großen nordischen Kota-Blockhaus. Danach wurde in einen Iglu-Bau mit zwei kleineren runden Räumen mit niedrigen Verbindungsgang gewechselt.



Hier fand, als Abschiedsevent eine Siegerehrung statt, die jedoch aufgrund einer nicht nachvollziehbaren Moderation unerwähnt bleiben kann. Sehr schade und spätestens hier machte sich die Abwesenheit der Teamchefs Danny und Melanie Pfeil schmerzlichst bemerkbar.



Deshalb trafen sich alle sofort wieder in der gewohnten Hotel-Lounge-Bar, wo die äußerst nette und hübsche Stockholmerin Sofie, wie jeden Abend alle herzlichst empfangt. Charmant versorgte sie alle mit guten Getränken, Nüssen und guter Musik. Selbst Musikwünsche, wie "The Who" und "Led Zeppelin" realisierte sie genialer Weise mit ihrem vernetzten Smartphone an der Bar-Anlage.



Insgesamt lässt sich über die 2,5 Fahrtage zusammenfassen, dass der Wettergott mehr als wohlgesonnenen war. Es stand sehr viel Fahrzeit zur Verfügung, die auch fleißigst genutzt wurde. Die Trainingseinheiten bestanden zum einen aus kleineren Parcours zur Schulung der Blickführung, aber auch aus schmalen Slalomstrecken, um das Umsetzen des Fahrzeugs in den Gegenschwung üben zu können. Zwei nachgebildete, verkleinerte Grand-Prix-Strecken, hier: Nürburgring und Spa Francorchamps forderten ein kontrolliertes Driften ab. Aber auch Handlingtracks und unterschiedlich große Kreisbahnen ließen die Fahrer in eine Art "Flow" verfallen.

Dabei gehörte es zu einer der schönsten Sachen der Welt mit zwei GT3 zum Paartanz auf dem Eis aufgefordert zu werden, um dann im annähernd gleichen Anstellwinkel möglichst viele kontinuierliche Kreisbahnen zu driften... ein Glücksgefühl ON ICE!

Wenn dann doch der Übermut zu groß wurde – was uns natürlich nie passierte –, die Schneestaub-Entwicklung am Heck sich bedenklich vergrößerte, das Talent und schließlich die präparierte Strecke zu Ende war, führte ein jähes Aufsetzen auf der Schneeabende zu einem endgültigen Stopp. Falls ein Schleppfahrzeug zum Einsatz kam, wurden gleich drei Elch-Buttons als Strafe erteilt, die offen an Mütze oder Jacke als Ächtung getragen werden mussten. Insgesamt hatten alle einen Riesenspaß die geforderten Übungen zu trainieren, um von Stunde zu Stunde den eigenen Lernerfolg festzustellen.

Am vierten Tag, dem Abreisetag bestand noch die Möglichkeit zum Skidoo-Fahren, was manche Teilnehmer bei diesem Kaiserwetter auch nutzen. Dabei führte eine tolle zweistündige Tour durch die Wälder, über zugefrorene Seen und auf einen Aussichtshügel hinauf zum Fotostopp.

Schließlich kam dann doch der Zeitpunkt für den Flughafentransfer, der mittels der SPRINTER-Busse erfolgte. Und nach einem kurzen Aufenthalt in der EUROPEAN SPEED CLUB-Lounge, stand der Airbus von Car Fly für die Rückreise nach Hause auch schon bereit. Fazit: Vier unvergesslich schöne Tage haben sich mit einem breiten Grinsen im Fahrergedächtnis archiviert.

Text: Ute Kröger Bilder: ESC: Claus Tews, PC Wuppertal, PC Schwaben

