

Heiß auf Eis



Hmph“ macht es. Ein dumpfes, alles verschluckendes „Hmph“. Gerade wieder, denn wir sind mit strammen 68 km/h um die Kehre gedriftet – und das waren vermutlich etwa 1,7 km/h zu viel, denn kurz nach dem schön angesetzten Gegenschwung geht uns

die Strecke aus: „Hmph“, und wir stecken fest im Schnee. So fest, dass es unser Golf R nicht aus eigener Kraft herauschafft. Also rufen wir per Funk wieder mal nach Manuel, dem mexikanischen Moto-Cross-Meister, der im Winter hier im schwedischen Arvidsjaur einen schweren VW Touareg pi-

lotiert und mit einem dicken Tau alle „Stecker“ erlöst. Er hat viel zu tun, zumindest an den ersten beiden Tagen des insgesamt viertägigen Trainings der VW Ice Experience. Wir befinden uns auf einem zugefrorenen Fluss nahe dem nordschwedischen Städtchen Arvidsjaur, das im Sommer gera-

de einmal 4635 Einwohner zählt. Doch im Winter steigt die Bewohnerzahl um rund 30 Prozent auf über 6000.

Jeden Winter entsteht hier ein Testgelände Grund für den saisonalen Bevölkerungszuwachs ist die Testindustrie von Auto-, Reifen- und Ski-Doo-Herstellern, die hier ideale Bedingungen vorfinden.

Auch der VW-Konzern prüft hier seine Fahrzeuge und lässt dafür jedes Jahr aufs Neue ein Testgelände einrichten. Die Gesamtstreckenlänge beträgt gut zehn Kilometer. Dazu zehn Kreisbahnen von je 100 Meter Durchmesser und eine Dynamikfläche von 750 x 150 Meter. Nachts werden die Strecken frisch präpariert, damit stets perfekte Bedin-

Dort, wo Hersteller ihre Autos unter Extrembedingungen testen, kann bei der VW Ice Experience jeder die richtige **FAHRZEUG-BEHERRSCHUNG** auf Schnee und Eis lernen.



FLUSS STATT SEE
Die Driftstrecke wurde von Formel-1-Streckenpapst Hermann Thiele entworfen: zehn km lang, 40 Varianten, jede Nacht frisch präpariert. Weltmeister Ronny führt uns ein in die Tücken des schwedischen Eises

gungen herrschen, um den richtigen Umgang mit dem Auto auf Schnee und Eis zu lernen. Denn dafür sind wir hier. Wir, das sind acht Zweier-Teams, die in den kommenden Tagen ihr Fahrkönnen verbessern wollen. Los geht es nach einer kurzen theoretischen Einheit unserer meisterlichen Lehrer: Matthias Kahle, siebenfacher Deutscher Rallye-Meister,

und Ronny Wechselberger, der von Kart bis Formel 3 zahlreiche Siege einfuhr und zudem Meister der Formel König sowie Weltrekordhalter im Einparken ist. Kinofans haben ihn als Stuntfahrer unter anderem in „Das Bourne Ultimatum“ gesehen. Erste Lektion: Gefühl für Haft- und Gleitreibung bekommen – und vor allem den spannenden Be-



Fotos: Volkswagen Driving Experience

210 Spikes sorgen für Grip auf dem dicken Eis – aber nicht viel



reich dazwischen. Die ersten Übungen lauten daher, aus 50, 70 km/h und danach frei gewähltem Tempo eine Vollbremsung hinzulegen und dabei möglichst auf einem markierten Rechteck zum Stehen zu kommen. Anfangs nicht ganz einfach, doch schnell stellen sich Erfolge ein. Faszinierend: Wir merken, wie sich der Untergrund verändert durch den Abtrag

des Schnees und der oberen Eisschichten. Grund dafür: die mit 210 je 3,5 Millimeter herausschauenden Spikes bespikten Reifen unserer Golf R. Sie ermöglichen immerhin zwischen 20 und 50 Prozent Bodenhaftung. Dann geht's raus auf die Strecke. In meinen Aufzeichnungen habe ich mit krakeliger Schrift notiert: „Motorleistung sehr gut zu steuern und fein zu regulieren. Unbedingt ma-

nuell schalten – geht fast alles im 2. Gang. Kleine Änderungen im Individual-Modus mit großer Wirkung. Macht sauviel Spaß!“ Ronny und Matthias geben jedem Fahrer direkter Funk Rückmeldung, wir lernen viel über Fahrphysik und Blickführung, hören Sätze wie „Energy flows, where the focus goes“ und „85 Prozent aller zum Fahren notwendigen Infos sind visueller Natur“. Viel wichtiger als

das Hören ist allerdings das direkte und spontane Nachvollziehen und Umsetzen auf dem Eis. Manche von uns lernen dabei ihren Tastsinn neu kennen: Fuß, Po, Hand, Schulter, alles viel sensibler. Wichtige Merksätze verfestigen sich im Hirn: „Augen und Lenkrad synchron“ oder „Der innere Kurvenradius ist entscheidend“ und „Später Scheitel hilft“. So vergehen die Stunden auf der Eisstrecke, uns allen gelingt es, immer besser zu driften.

Und Manuel aus Mexiko muss kaum noch ausrücken, um uns aus dem Schnee zu ziehen.

Der Höhepunkt: das erste echte Rennen

An Tag drei steht für viele von uns das erste Rennen auf dem Programm. Jedes Auto bekommt einen Transponder, wie er auch im Motorsport eingesetzt wird. Echtes Rennfeeling kommt auf, manche riskieren zu viel, stecken fest, fluchen lauthals. Andere fahren auf Num-



THEORIE & PRAXIS
 Das viertägige Eis-Abenteuer beginnt mit einer kurzen Theorie-Einheit. Dann folgt stundenlanges Driften und für viele das erste Rennen ihres Lebens. Natürlich mit Profiequipment und mit Tipps von den Meistern



mer sicher, lassen wertvolle Hundertstel liegen. Bei der Siegerehrung ist dann jedoch die Anspannung längst verflogen. Alle freuen sich beim typisch schwedischen Abschlussessen über ein grandioses Fahrerlebnis. Anschließend kann jeder noch eine Runde mit Matthias und Ronny in deren Auto drehen – mit 7,5 mm langen Spikes ausgerüstet und im echten „Rennmodus“. Wir erkennen: Das ist eine andere Liga – Wahnsinn! Und dann kommt am letzten Tag noch ein High-

light: zweieinhalb Stunden freies Driften. Je länger wir auf dem Eis unterwegs sind, desto mehr Spaß macht es. Mein persönlicher Höhepunkt ist der erste Drift mit 129 km/h – extrem lange, extrem schnell, extrem geil. So viel Adrenalin wie in diesen dreieinhalb Tagen habe ich wohl noch nie produziert. Im Flieger zurück kann ich nicht schlafen, denke immer wieder über diese großartigen Tage nach. Und für mich steht fest: Das muss ich irgendwann noch mal machen.

Kai H. Klauder

WISSENSWERT

Hoch im Norden

AUTO- UND REIFENHERSTELLER nutzen hier die über Monate perfekten Testbedingungen.

In Arvidsjaur trifft sich in den Wintermonaten die Tester-Szene: 110 km südlich des Polarkreises hat sich über Jahrzehnte eine regelrechte Industrie rund um Mobilität auf Eis und Schnee gebildet – inklusive Flughafen mit Direktverbindung zu den deutschen „Automobilflughäfen“ Hannover, Stuttgart und München. Bei der VW Ice Experience lernen Fahrer den Umgang mit dem Auto auf Schnee und Eis – und den perfekten Drift. Infos: volkswagen-driving-experience.de



Quelle: Google Maps