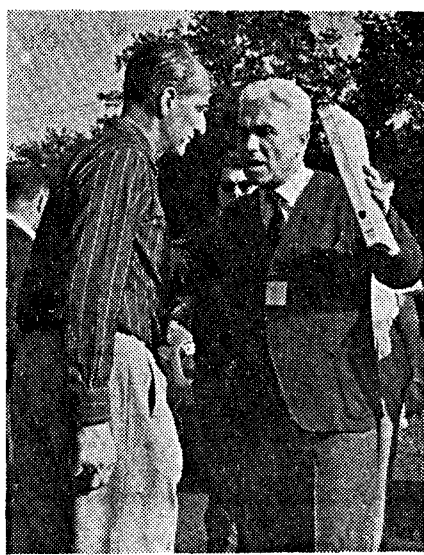
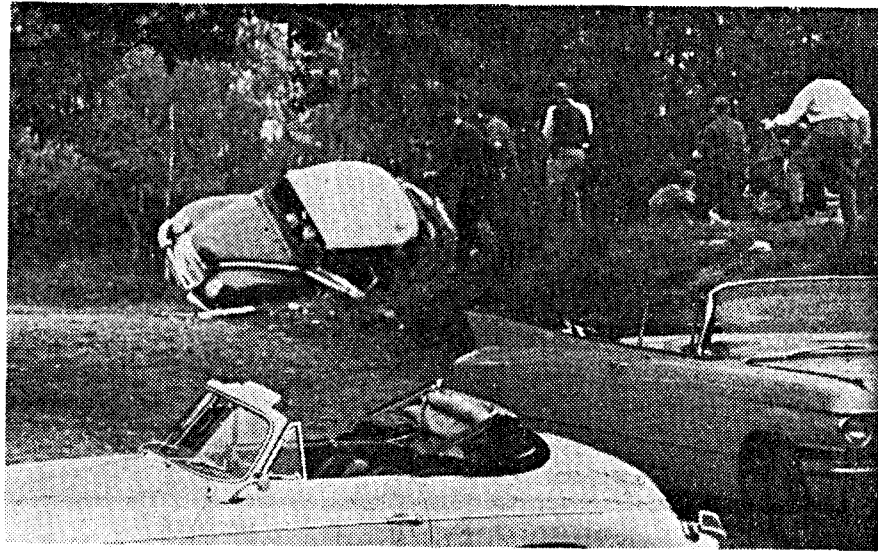




FAST DES GUTEN ZUVIEL. Mit 170 Teilnehmern hat der diesjährige SAR-ACS-Ausbildungskurs die oberste Grenze des Fassungsvermögens erreicht. Ein Blick auf den imposanten Fahrzeugpark auf der Zielgeraden des Autodroms von Montlhéry.



CHEF UND INSTRUKTOR. Kursleiter Willy Hohl und Klassenlehrer Piero Taruffi (rechts) bei einer Diskussion. Der Mille-Miglia-Sieger mit dem dicken Notenbuch in der Hand...



BESSER HIER. Das Fahrzeug eines Kursteilnehmers überschlägt sich beim Bremsen, und die Kameraden eilen herbei. Solch teures Lehrgeld zahlt man noch immer besser auf der Rennbahn denn im Strassenverkehr.

(Bilder Photo-News)

Ausbildung zum Renn- und Sportfahrer

Voller Erfolg des SAR-ACS-Kurses in Paris-Montlhéry

Das Bedürfnis nach einer Einführung in die rennsportliche Fahrtechnik unter der Leitung routinierter Piloten ist riesengross: Ausbildungskurse für Renn- und Sportfahrer, wie sie der Schweizerische Autorennsportclub (SAR) vor 13 Jahren als erster ins Leben rief, finden heute in grösserer Zahl und in regelmässiger Folge statt; alle sind stets gut besetzt, und dies zeigt, dass sie einem eigentlichen Bedürfnis entsprechen, in welches sich die mit Rennaspirationen behafteten Fahrer und jene, die ganz einfach besser fahren lernen möchten, teilen. Gemessen am Gesamtbestand aller Automobilisten ist leider die Zahl der an solchen Kursen teilnehmenden Fahrer verschwindend klein, und dies ist umso mehr zu bedauern, wenn man die

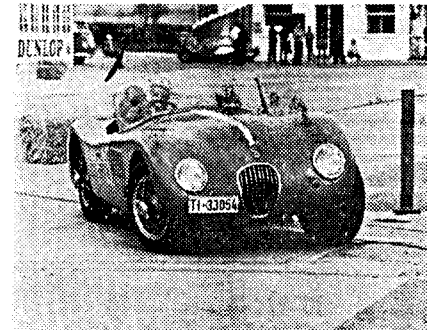
Resultate

kennt, die solche Veranstaltungen zeitigen. Bei dem über das letzte Wochenende auf der Bahn von Paris-Montlhéry von SAR und ACS gemeinsam durchgeführten Kurs wurde einmal mehr bewiesen, wie dringend nötig eine Weiterbildung des Automobilisten ist. Für solche Rennfahrerschulen melden sich zweifellos fast ausschliesslich Fahrer, die mit dem Automobil irgendwie verwachsen sind, die über dieses Transportmittel nachdenken, die wissen oder zu wissen glauben, wie es auf die Befehle seines Fahrers in den verschiedenen Situationen reagiert — kurz Automobilisten besserer Prägung. Und selbst unter diesen Fahrern gab es auch in Paris wieder eine ganze Anzahl, die plötzlich in arge Schwierigkeiten gerieten, als ihr Wagen gewollt oder ungewollt an die Grenzwerte herangebracht wurde. Wenn selbst solche Fahrer plötzlich machtlos ihrem Schicksal ausgeliefert sind, dann sollte dies Alarmsignal genug sein, dass eine sorgfältige Weiterausbildung aller Automobilisten dringendes Erfordernis unserer Zeit ist. Man wird einwenden, dass der Durchschnittsautomobilist seinen Wagen gar nie wie der Rennfahrer an der Grenze fahren wird; er will dies wohl auch nicht tun; die Verhältnisse aber können ihn urplötzlich in diese Situation hineinreiten. Und dann ist er eben weit besser

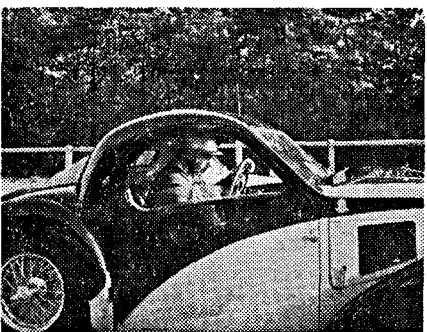
daran, wenn er zuvor in aller Ruhe und unter kundiger Führung sein Fahrzeug, sich selber und die verschiedenen Situationen des Fahrverhaltens kennen lernen konnte. Dies kann er nirgends so gut wie in einem dieser Ausbildungskurse, wo er von besten Lehrern,

die in unzähligen Rennen bewiesen haben, wie virtuos sie ihre Wagen beherrschen, ganz allmählich in die Grenzbereiche eingeführt wird, in jene Bereiche also, die sich für die meisten Automobilisten zum erstenmal einstellen, wenn es zu spät ist...

Fahrenkönnen und sportliche Erfolge allein genügen indessen noch



GUFES HOLZ. Unter den zahlreichen neu entdeckten Talenten figurierte der junge Tessiner Silvio Moser, der den C-Jaguar Badaraccos hervorragend fuhr.



ER FÜHLT SICH WIEDER JUNG. Taruffi setzte sich zu Demonstrationen immer wieder in den Bugatti seines Sekretärs Renaud. Der ehemalige Bugatti-Werksfahrer amüsierte sich köstlich.

lange nicht, um der hier gestellten Lehraufgabe gewachsen zu sein. Die Organisatoren dieser Kurse haben

schon oft erfahren müssen, dass Spitzenfahrer ohne pädagogisches Talent regelrecht versagten, weil es ihnen einfach nicht gegeben war, aus sich herauszugehen und ihre Kenntnisse und Erfahrungen andern weiterzugeben. Das dieses Jahr in Montlhéry eingesetzte Lehrpersonal indessen entledigte sich seiner Aufgabe mit Bravour.

Obwohl sich in den letzten Jahren in den schweizerischen Kursen eine gewisse Standard-Lehrmethode herausgebildet hat, wandten nicht alle Instruktoren das gleiche

Vorgehen

an. Die Ausbildung auf einzelnen Arbeitsplätzen mit ganz bestimmten Anforderungen (Eselsrücken, abwärtsführende Kurven, S-Kurven usw.) war durch die Organisation gegeben. Die Gestaltung der Ausbildung auf dem einzelnen Arbeitsplatz indessen war dem Instruktor weitgehend überlassen. Die meisten Lehrer zeigten zunächst den am Pistenrand aufgestellten Schülern, die während der ganzen Veranstaltung beim gleichen Lehrer blieben und mit diesem von Arbeitsplatz zu Arbeitsplatz zogen, wie die betreffende Partie zu befahren war. Die dabei einzuhaltende Linienführung war wiederum auf den Boden aufgemalt worden. Dann begab sich die eine Hälfte der Klasse auf die Piste und die andere Hälfte stellte sich mit dem Lehrer am Strassenrand auf, um aus den Kritiken des Instructors zu lernen. Nach einigen Fahrten wurde umgewechselt. Piero Taruffi indessen, der auch die Modeneser Rennfahrerschule leitet, setzte sich in einen Konkurrentenwagen, nahm seine Klasse ins Schlepp und fegte mit seinen Schülern in zunehmend schnellerer Fahrt immer und immer wieder durch die gleiche Kurvenpartie. Dann stellte er sich am Pistenrand auf und hielt anhand der Stoppuhr fest, wie sich seine Schüler sukzessive verbesserten, wobei er sie mit äusserster Gründlichkeit und Seriosität bei der Rückfahrt immer wieder anhielt und korrigierte. Taruffis Ansicht wird von seinem früheren sportlichen Gegner Hans Stuck geteilt:

Die meisten Piloten können sich verständlicherweise in vereinzelt Durchgängen nicht richtig einfahren, weil sie nicht

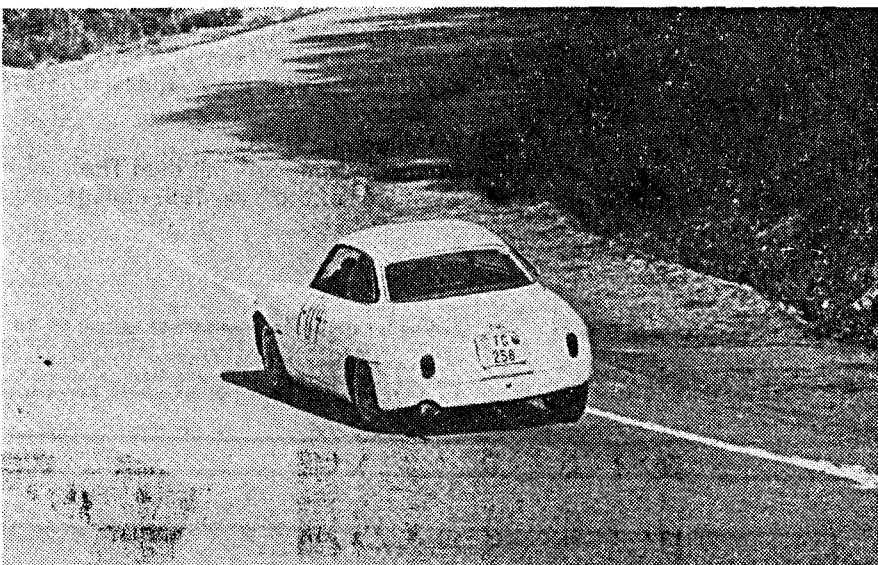
warm werden

und sich nicht in jenen beschwingten Rhythmus hineinfinden, der für gutes Fahren so wesentlich ist. Dies ist auch der Grund, warum nur das Rundrennen einen Piloten wirklich formt und über den Durchschnitt hinaushebt. Es fragt sich deshalb, ob nicht danach gestrebt werden sollte, die Ausbildung in noch vermehrterem Masse auf kleine Rundstrecken zu verlegen, wie sie sich in Montlhéry ja bestens erstellen lassen.

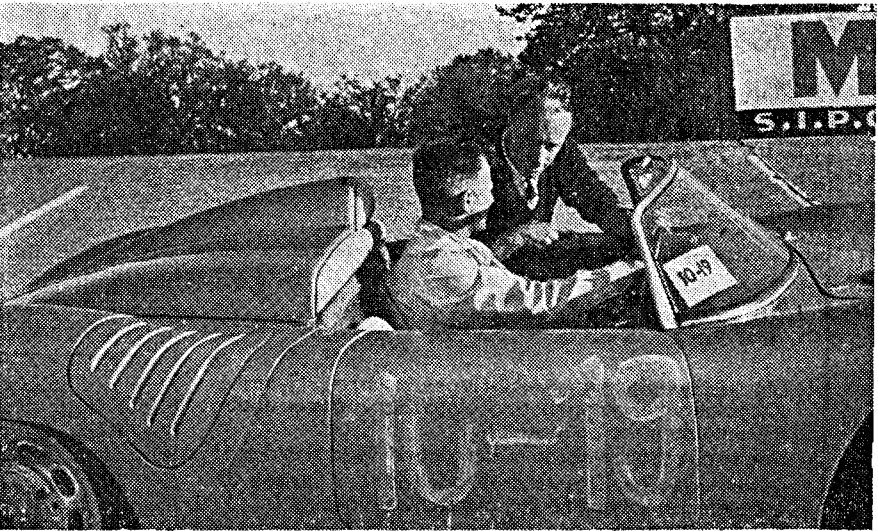
Die Fortschritte, die im Verlaufe der dreitägigen Ausbildung erzielt wurden, waren wiederum erstaunlich. Wie stets zeigten schon die ersten Fahrten eine Dreiergliederung jeder Klasse: ein paar wenige Fahrer demonstrierten, meist von ihnen gar nicht bemerkt, sofort ein erstaunliches Können; ein paar andere bewiesen, dass ihnen das Talent zum guten Fahrer weitgehend abgeht; und die breite Mittelklasse liess die schönsten Hoffnungen offen. Was dann die Leh-

persönlichen Freude, denn den vollen Genuss am Autofahren kann nur derjenige haben, der seinen Wagen beherrscht. Und das Beherrschen des Fahrzeuges in jeder Situation, das war das Hauptthema des wohl gelungenen Ausbildungskurses in Montlhéry.

-gg-



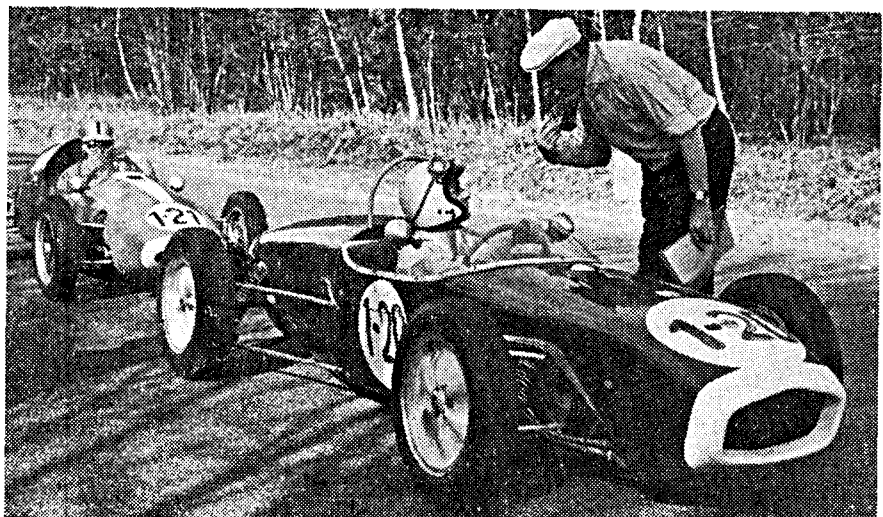
BEWAHRT. Auch diesmal wurden die Ideallinien in den einzelnen Kurven auf den Boden gemalt. Wenn sie auch nicht auf alle Fahrzeuge genau zugeschnitten sind, so bilden sie doch eine nicht wegzudenkende Fahrhilfe.



WERTVOLLE RATSCHLÄGE. Schweizer-GT-Meister Hermann Müller war vom letztjährigen Kurs so befreit, dass er die Gelegenheit benützte, um sich mit dem von Heini Waller erworbenen Porsche RS abermals in Montlhéry einzufahren. Porsche-Werksfahrer Edi Barth war natürlich ein idealer Lehrmeister.



VOM SCHÜLER ZUM LEHRER. Fahrtalent Tomy Spychiger hat vor nur drei Jahren in Montlhéry seine Laufbahn begonnen; heute repräsentiert er gute europäische Klasse und war einer der besten Lehrer des Kurses. Zwei seiner sympathischsten Schützlinge waren Frau Pathay (links), deren Mann als Instruktor wirkte, und Frau Renaud, die Gattin von Taruffis Klassensekretär.



SCHNELLE SACHEN. Hans Stuck von BMW gibt Jörg Wyssbrod, der vom Porsche auf den Lotus Junior umgestiegen ist, Anweisungen. Dahinter André Périat auf Cooper, der vor einem Jahr in einem solchen Kurs debütierte und bereits auf internationale Erfolge zurückblicken kann. Er fuhr im Schlussrennen auf dem kurvenreicheren Circuit Bestzeit.