

## Stuck: Das war mein geruhsamstes Rennen

Von Tim Westermann

**13 Alpenpässe in 24 Stunden fahren. Und das mit möglichst geringem Spritverbrauch. Dieser Herausforderung stellten sich Sprintspar-Weltmeister Gerhard Plattner und Rennlegende Hans-Joachim Stuck. Sie traten im Duell mit Seat Leon FR gegeneinander an. Wer nach diesem Ritt den geringeren Verbrauchswert erzielt, sollte der Sieger sein. Mehr als 1500 Kilometer lagen vor den Kontrahenten. Startpunkt des Spar-Marathons war Berlin. Das Ziel Kühtai in den österreichischen Alpen.**

13 Alpenpässe in 24 Stunden fahren. Und das mit möglichst geringem Spritverbrauch. Dieser Herausforderung stellten sich Sprintspar-Weltmeister Gerhard Plattner und Rennlegende Hans-Joachim Stuck. Sie traten im Duell mit Seat Leon FR gegeneinander an. Wer nach diesem Ritt den geringeren Verbrauchswert erzielt, sollte der Sieger sein. Mehr als 1500 Kilometer lagen vor den Kontrahenten. Startpunkt des Spar-Marathons war Berlin. Das Ziel Kühtai in den österreichischen Alpen.

Berlin, 18.15 Uhr: Die Tanks sind voll und werden verplombt. So ist kein unerlaubtes Nachfüllen möglich. Bis zum ersten Tankstopp vor den Toren Innsbrucks liegen mehr als 750 Kilometer. Der Reifendruck wird auf drei Bar angehoben. Das verringert den Rollwiderstand, was zusätzlich Kraftstoff sparen kann. Der Nachteil: Jeder noch so kleine Kieselstein, jede flache Bodenwelle sind im Auto spürbar.

19 Uhr: Startschuss am Brandenburger Tor. „Jetzt wird es ernst. Wir werden sehen, wer am Ende die Nase vorne hat. Auf jeden Fall wird es ein heißer Kampf“, freut sich Gerhard Plattner auf das Duell. Plattner ist ein Meister seines Faches, wenn es um sparsames Autofahren geht. Schon diverse Rekorde konnte er in den vergangenen Jahren aufstellen. Allerdings hat Rennlegende Hans-Joachim Stuck wesentlich mehr Erfahrung, wenn es um Langstreckenprüfungen geht. Mehrfach siegte er in seiner Karriere beim 24-Stundenrennen auf der Nürburgring Nordschleife – zwei Mal holte er sogar den Prestigeträchtigen Titel bei den 24 Stunden von Le Mans, jenem legendären Langstreckenklassiker auf dem Circuit de la Sarthe.

„Auch wenn ich mir mein Leben lang beim Rennenfahren wenig Gedanken über Verbrauchswerte gemacht habe, so kann man mit entsprechend vorausschauender Fahrweise den Benzinverbrauchs senken und einen großen Teil zur Schonung der Umwelt beitragen“, erklärt Stuck vor dem Start. Sein Motto: Statt Gasfuß ein Sparfuß.

Früh hochschalten, viel rollen und möglichst wenig Gas geben: Das ist es, was nun zählt. Auf der 750 Kilometer langen ersten Etappe mit Tempo 95 auf der Autobahn: Die zieht sich wie Kaugummi. Im Windschatten von Lkw lassen sich noch mal die Verbrauchswerte senken. Rund einen Liter spart man damit ein. Steigungen und Kuppen möglichst im Vorfeld lesen, ohne Tempomat anfahren, rechtzeitig vom Gas gehen und mit dem verbleibenden Schwung über den Scheitelpunkt fahren. Dann rollen lassen.

Um 21 Uhr erfolgt der erste Fahrerwechsel. Schnell weiterfahren. Müdigkeit macht sich bemerkbar – das langsame eintönige und stets vorausschauende Fahren auf der rechten Spur fordert Geist und Körper. Nach 90 Minuten erneuter Fahrerwechsel. Der Verbrauch nach den ersten 250 Kilometern: 4,4 Liter. Nach 500 Kilometern sind es nur noch 4,3 Liter. Obwohl es in Richtung Alpen stetig bergan geht.

Aus dem Auspuff von Gerhard Plattners Seat Leon FR steigen in kurzen regelmäßigen Abständen kleine Rauchwolken auf. „Er fährt jetzt mit der Sägezahn-Technik“, scherzt Stuck. Im Klartext: Gas geben, rollen lassen, Gas geben, rollen lassen. Die Rennlegende hingegen setzt klar auf einen kontinuierlichen Stil und belastet den Motor gleichmäßig. 128 Kilometer vor dem ersten Zwischenstopp in Innsbruck ist der Tank immer noch halb voll.

Nach neun Stunden ist die Tankstelle bei Innsbruck erreicht. Beim erneuten Auftanken gibt es eine erste Hochrechnung: Der Rennfahrer liegt tatsächlich knapp vor dem Benzinsparfuchs. Mit insgesamt 29,5 Litern hat Hans-Joachim Stuck einen halben Liter weniger Kraftstoff für den ersten Abschnitt gebraucht als Gerhard Plattner.

Durchschnittsgeschwindigkeit: 83 km/h. Doch die wahre Herausforderung stand beiden noch bevor. Die 13 Alpenpässe mit brutalen Steigungen und eisglatten Pisten müssen die Spreu vom Weizen trennen. Denn hier kommt es auf große Erfahrungswerte und Fahrkünste an.

Welche Qualitäten sind angesichts der „Sparaufgabe“ besser? Die mehr als 40 Jahre Erfahrung aus einer erfolgreichen Motorsportkarriere und unzähligen Rennkilometern? Oder doch die stete Auseinandersetzung mit Spritspartechiken und weltweiten Sparfahrten?

Nach kurzem Espresso zum Wachhalten starten wir zur zweiten Etappe. Im Schnitt sind die 13 Alpenpässe mehr als 2000 Meter hoch. Der Brenner markiert die erste alpine Herausforderung. Gift für einen Spritsparer, denn es geht laufend bergan. Das treibt den Verbrauch nach oben. Auf dem Brenner liegt der Schnitt bei 6,7 Litern. Zum Runterrollen hochschalten in den sechsten Gang. Im Schleppbetrieb wird kein Diesel verbraucht.

Nach dem Anstieg zum Grödner Joch stehen 5,3 Liter auf der Anzeige. Am Passo di Valparola sind es 5,4. Hans-Joachim Stuck ist konzentriert: „Das ist fast so, als würde ich ein Langstreckenrennen fahren. Ständig fokussiert sein und bloß keinen Fehler machen. Aber der neue Seat Leon macht richtig Spaß“, freut sich „Strietzel“ als es rollend mit Tempo 120 durch enge Serpentinaen – teilweise im Drift – ins nächste Tal geht.

Es folgten die Dolomiten-Pässe Falzarego (Verbrauch: 5,4), Pordoi (5,4), Sella (5,5), Costalunga (5,3), Nigra (5,3). Die Stuck-Strategie scheint zu diesem Zeitpunkt erfolversprechend, denn Gerhard Plattner liegt einen halben Liter höher im Verbrauch. Das Geheimnis: Im Drehzahlbereich zwischen 1500 und 2000 ist der neue Leon im Gebirge am sparsamsten.

Das verleitet Strietzel Stuck zu einer Anekdote. Als Porsche Werksfahrer auf dem Typ 962 musste er einst lernen, im Rennen Benzin zu sparen. Das Team hatte nur 550 Liter zur Verfügung. „Da mussten wir weit vor bestimmten Kurven das Gas rausnehmen, an die Kurve heranrollen und noch später Bremsen als sonst und früher aufs Gas steigen. Das war schwer, hat aber funktioniert“, erinnert sich Stuck.

Auf dem Ofenpass Richtung Schweizer Alpen senkt der Rennveteran den Verbrauch erneut. Die Anzeige am Armaturenbrett signalisiert 5,2 Liter. Der Passo Foscagno wird ebenfalls mit 5,2 Litern überquert, wie auch der Passo d´Eira (5,2) und erneut der Foscagno (5,2). Den Topwert von im Schnitt 5,1 Litern erreicht Stuck auf dem letzten Pass der Tour. Und nach eben jenem Bernina-Pass liegen die letzten rund 290 Kilometer vor den beiden Kontrahenten. Gerhard Plattner hat unterdessen aufgeholt und liegt beim finalen Tankstopp 20 Kilometer vor Kühtai lediglich 0,3 Liter im Schnitt hinter Stuck.

Müdigkeit dominiert unterdessen beide Besatzungen. Eis- und Schnee bedeckte Pisten, Serpentinaen und Höhenluft haben bei allen deutliche Spuren hinterlassen. Die Herausforderung konnte am Ende zur Überraschung aller der Rennfahrer für sich entscheiden – wenn auch sehr knapp. Die Mannschaft Stuck/Westermann siegte nach rund 1500 Kilometern mit einem Gesamtverbrauch von 4,31 Litern vor dem Team Gerhard Plattner/Carsten Paulun mit 4,39 Litern. Das entspricht einem ungefähren

Unterschied von rund einem Liter Diesel. „Stark gefahren sind aber alle“, sagte Gerhard Plattner.

Hans-Joachim Stuck hat gezeigt, dass eine klare Linie, kombiniert mit Schwung und wenig Gasanteil viel Kraftstoff sparen kann. Und sowohl Gerhard Plattner, als auch Hans-Joachim Stuck waren sich am Ende in Kühtai einig: „Wir werden schon bald wieder gegeneinander antreten.“ (ampnet/tw)