

# Porsche-Drifter

Reiner Altenheimer kann auf eine ansehnliche Erfolgsbilanz im Rallye-Sport zurückblicken. Zwischen 1964 und 1981 gehörte der Wiesbadener Kfz-Meister zu den wildesten Porsche-Reitern der Nation. Wobei er der Stuttgarter-Marke immer die Treue hielt – sein erster Porsche war ein 356, es folgten der 911 T und alle möglichen Carrera-Varianten. Knapp 200 Siege fuhr der Deutsche Rallye-Meister von 1975 ein, dazu noch eine Vizemeisterschaft ('74) und zwei Gesamtsiege bei der Tour d'Europe ('75, '76).

Von seinen Copiloten Helmut Köhler, Klaus Fabisch und Hanno Menne profilierte sich vor allem der Letztgenannte mit immer neuen Tricks und Taktiken. So attestierte die Branche dem Team Altenheimer/Menne jenen ganz speziellen Einfallsreichtum, den es nun mal braucht, um die Werksteams immer wieder in Verlegenheit zu bringen oder gar zu schlagen.

Dauerhafte Rückenprobleme und ein Bandscheibenvorfall erzwangen schliesslich Altenheimers Rückzug von der Rallye-Piste. Seine Wiesbadener Porsche-Werkstatt führte er noch bis zur Verpachtung weiter, bevor er seinen Wohnsitz nach Niederselters im Taunus («da wo das Original-Selterswasser herkommt») verlegte. Von dort aus verwaltet der einstige Rallye-

Champion seine Altersvorsorge – diverse Mietshäuser in Wiesbaden, Trebur und den Mainzer Vororten Kostheim und Kastel. «Aber ich liege nicht auf der faulen Haut», stellt Altenheimer klar. «In den Häusern gibt's immer was tun, ich mach' fast alles selbst und bin mein eigener Hausmeister.»

Die restliche Zeit, so denn welche bleibt, gehört seinen Hobbys Tennis und Golf und natürlich der Familie. Seit elf Jahren ist er mit seiner zweiten Frau Brigitte verheiratet, sein 38-jähriger Sohn aus erster Ehe fährt unter tatkräftiger technischer Mithilfe des Herrn Papa historische Rallyes. Zuletzt mit einem edlen Lancia Delta, ab diesem Jahr mit einem Audi 200 quattro. Und einen der beiden Enkel (10 und 11) begleitet Opa Altenheimer noch nebenbei als Chauffeur und Ratgeber zu dessen Kart-Slalom-Wettbewerben.

Überhaupt ist der Kontakt zum Motorsport nie abgerissen, zumal der ehemalige Porsche-Drifter auch noch Vorsitzender der «Rallyegemeinschaft Lahn» ist. So oft es geht, steht er an der Rallye-Piste und trifft sich mit ehemaligen Kumpels und Konkurrenten. Nur zu Walter Röhl hat Altenheimer ein stark unterkühltes Verhältnis: «Er hat mich menschlich mal tief enttäuscht. Über Einzelheiten möchte ich aber nicht mehr reden.»



Rallye-Meister: Altenheimer 1974



Hausmeister: Altenheimer heute



Meisterjahr '75: Im Porsche Carrera driften Altenheimer/Menne zum Titel

# Mit Zak auf Zack

Helmut Barth bereut «nicht eine Stunde», wenn er an seine 28 Jahre bei Zakspeed zurückdenkt. Als echter Eifeler (Geburtsort Burgbrohl, Wohnort Niederzissen) erlebte der leidenschaftliche Techniker den rasanten Aufstieg des Rennstalls von der ersten Stunde an. Für Teameigner Erich Zakowski war Barth rechte Hand, Chefmechaniker und Entwickler in Personalunion. Der Mann an Zaks Seite erinnert sich manchmal mit einem Schuss Wehmut an die grossen Jahre des Eifel-Teams: Die Ford-Ära mit Escort und Capri, die bärenstarken Gruppe-5-DRM-Autos, das Turbo-Zeitalter mit dem Super-Capri und schliesslich die Formel 1. «Das schönste Jahr war für mich 1974», rekapituliert Barth, «als wir mit unseren Escort-Jungs (Heyer/EM, Glemser/DRM) gleich zwei Titel auf einen Schlag geholt haben. Dagegen war das Ende von Zakspeed in der Formel 1 der bitterste Moment.»

Mit Dieter Glemser verbindet ihn bis heute eine herzliche Freundschaft, «weil er 1973 mit dem Escort RS mein erster Titelgewinner war». Barth und seine Kollegen Bruno Bunk und Norbert Kreyer galten im Zak-Verbund als verschworene Truppe, für die es technisch keine Grenzen zu geben schien. «So ein Trio», schwärmt der alte Zak noch heute, «kriegt du nur

einmal im Leben.» Fünf Titel in der DRM, einer in der Tourenwagen-EM und mehrere hundert Einzelsiege hat Superhirn Barth als Zaks engster Vertrauter mitgestaltet. Ende 1995, als der Seniorchef den Traditions-Rennstall wegen angeschlagener Gesundheit längst in andere Hände gegeben hatte, suchte auch sein treuester Weggefährte eine neue Herausforderung.

Die fand Barth zunächst bei AMG-Mercedes, wo er anfangs in der DTM für die beiden UPS-Autos zuständig war und anschliessend die Projektleitung für den Bau des Strassen-CLK GTR übernahm. Seit April 2004 hat sich Audis sportliche Dependence «quattro GmbH» in Heilbronn die Dienste des Technikers gesichert. Dort kümmert sich der mittlerweile 55-Jährige im Dunstkreis seines alten Rennkumpels und quattro-Geschäftsführers Werner Frowein um den Bereich «Sonderfahrzeug-Projekte».

Lebensmittelpunkt bleibt für Barth (seit 36 Jahren verheiratet mit Ingrid, ein Sohn, 35) trotz des Jobs in Heilbronn das Eifeldorf Niederzissen, «denn hier steht mein Haus, hier lebt meine Familie, hier treffe ich alte Freunde». Hier findet er auch die Ruhe für ausgedehnte Spaziergänge oder ein Tennis-Match. Auch gesundheitlich ist alles im grünen Bereich, «nur ein paar Kilo müssen demnächst mal runter.»



F1-Träume mit Zakspeed: Barth 1985



Neue Zukunft mit Audi: Barth 2004



Zakspeed-Führungsriege '85: Barth (l.) und Zakowski mit Pilot Jonathan Palmer

# Der Renn-Veteran

Karl Heinz Becker steht für den klassischen Vertreter des Privatfahrers. Unauffällige Erscheinung, schmal, schütteres Haar, selten ohne Werkzeug in der Hand, fast immer am Rennauto schraubend. «Ich war und bin hoffnungsloser Idealist», sagt der hagere Mann aus Steinhagen bei Bielefeld. «In den 40 Jahren meiner Rennerei bin ich immer eigene Wege gegangen, habe alles selbst gemacht und alles selbst bezahlt.» Liebend gerne wäre er wenigstens vorübergehend als Werksfahrer oder wenigstens mit der finanziellen Unterstützung eines grossen Sponsors angetreten. Aber seit den 60er-Jahren, als er mit einem Glas 1304 TS durchstartete, blieb er immer auf sich alleine gestellt. «Vielleicht wird man deshalb so ein Eigenbrötler.»

Aber gejamert hat er nie, sondern stattdessen ordentlich Gas gegeben. Im 1304 TS raufte er mit Stars wie Helmut Keleners oder Gerhard Bodmer um Siege, mit den skurrilsten Lola-Sportwagen tobte er in der Interserie rum. Dort holte er 1995 auch seinen ersten und einzigen Meistertitel. Fünfmal stand der BMW-Tüftler in der DRM als Drittplatzierter auf dem Podium, 202 Punkte hat er zusammengefahren. Damit

gehört er immerhin zu den 25 Besten, die jemals an der DRM teilgenommen haben.

Als Krönung kaufte er sich Mitte der 90er-Jahre einen alten Minardi-Formel 1 und startete damit in der Interserie sowie in der britischen «Single Seaters Open». Sofern sich ein Geldgeber fände, würde er vielleicht sogar noch ein Jahr weitermachen. Ansonsten wird er den Helm an den Nagel hängen, «denn der Betrieb hat Vorrang und darf nicht unter meinem Hobby leiden».

Ernsthaft verletzt hat sich Becker nur einmal bei einem Mega-Crash vor vier Jahren im englischen Thruxton. Bei 240 knickte am Minardi die Radaufhängung ein – mit Wirbelbruch landete er im Krankenhaus. Kaum genesen, zwängte er sich erneut in den aufgebauten Monoposto und gab wieder Vollgas. «Ich bin noch immer schnell genug und gesundheitlich fit», versichert der gebürtige Schlesier, der im März 60 Jahre alt wird.

Privat hat Karl Heinz Becker einen Radikalschnitt gemacht – nach 40 Jahren Ehe trennte er sich von Gattin Rita. Seine neue Lebensgefährtin Julia aus Litauen bescherte dem bis dahin kinderlosen Rennfreak mit Viktoria (6 Monate) noch spätes Vaterglück. «Ich betrachte das als grosses Geschenk und werde es geniessen.»



Idealist: Karl Heinz Becker 1975



Realist: Karl Heinz Becker heute



Edel-Privatier: Becker mit dem Lola-Sportwagen 1983 in der Interserie

# Die Löwen-Lady

Rena Blome dürfte die wohl einzige Rallye-Pilotin Deutschlands gewesen sein, die stolze Inhaberin eines Peugeot-Werksvertrags war. Drei Jahre lang driftete die gebürtige Hannoveranerin im Zeichen des Löwen für Peugeot Deutschland über die Rallye-Pisten im In- und Ausland. PR- und Sportchef Jean-Paul Boulanger liess sich 1983 nach einer Talentsichtung von den Fähigkeiten der damals 33-jährigen Malergesellin überzeugen und schickte sie zunächst mit einem 104 ZS ins deutsche Rallye-Championat. Die mutige Löwen-Lady schloss schon ihre Premiersaison als Tabellenzölfte ab, im folgenden Jahr steigerte sie sich sogar bis auf Platz 6.

Danach durfte sie zusammen mit ihrer Copilotin Petra Schuster in einem kräftigeren 205 GTI auf Punktejagd gehen und als Belohnung für gute Darbietungen auch einige EM- und WM-Läufe fahren. So schlossen die beiden Damen bei der 1000-Seen-Rallye in Finnland als bestes deutsches Team unter 32 gestarteten Landsleuten ab. «Die Zeit bei Peugeot war die schönste in meinen insgesamt sechs Rallye-Jahren», blickt Blome zurück. «Ich habe dort viel gelernt und nette Menschen um mich gehabt.»

Trotzdem endete ihre Rallye-Karriere 1986 abrupt: «Ich wollte unbedingt einen

der PS-starken 205 Turbo 16 fahren, durfte aber nicht. Darüber war ich so enttäuscht, dass ich die Konsequenzen gezogen und Schluss gemacht habe. Ich sah einfach keine Möglichkeit mehr, mich fahrerisch weiterzuentwickeln.»

Längst hat die alleinerziehende Mutter zweier Söhne (30, 13) in ihrem Leben neue Orientierungspunkte gesetzt. So engagierte sie sich im Auftrag der deutschen Verkehrswacht bei einem Sicherheitstrainings-Projekt für Frauen, das sie als Botschafterin begleitete. Allerdings hatte sie auch ihr ganz persönliches Schock-Erlebnis: «Ich wurde schwer krank und bin froh, dass ich heute überhaupt noch lebe.» Über viele Jahre hinweg gehörten Klinik-Aufenthalte zum normalen Alltag.

Ihre schwere Krankheit bewegte sie auch, beruflich radikal umzudenken. «Ich bin jetzt ein überzeugter Gesundheitsapostel», erklärt die inzwischen 54-Jährige, die sich eine neue Existenz als selbstständige Fachfrau im Gesundheits- und Wellnessbereich aufgebaut hat. Rena Blomes grosses Fernziel ist die Eröffnung einer eigenen Klinik für Naturheilkunde. «Ich möchte anderen Menschen ersparen, was ich selbst habe durchmachen müssen. Und mit den Kräften der Natur kann man unheimlich viel bewegen.»



Talentierte Quertreiberin: Blome '84



Ein ganz neues Leben: Blome heute



Hunsrück-Rallye 1983: Die Peugeot-Damen Blome/Bärdges im 104 ZS



# VW-Weltmeister

**P**eter Diekmann kann das Privileg für sich in Anspruch nehmen, zu den drei Deutschen zu gehören, die sich mit dem Titel eines Rallye-Weltmeisters schmücken dürfen. Neben Walter Röhrl und Christian Geistdörfer (1980 und 1982) gelang dem Profi-Beifahrer dieser Erfolg 1986 an der Seite des Schweden Kenneth Eriksson. Die beiden gewannen als VW-Werksfahrer im Golf GTI die damals vorübergehend ausgeschriebene FIA-Rallye-WM für seriennahe Gruppe-A-Autos.

Der gelernte Koch wurde 1987 sogar mit der «Halda-Trophy» als weltbester Copilot ausgezeichnet. Diekmann sass in Ford, Opel, Mercedes, Audi, VW und Porsche, seine Chefs am Lenkrad waren Kaliber wie Holger Böhne, Sepp Haider, Franz Wittmann, Kalle Grundel oder der Brite Russel Brookes. «Der Wildeste von allen war der Grundel», weiss der Co, «und am souveränsten empfand ich den Eriksson.»

Mit dem blonden Schwedentalent erlebte er perfekte Drifts über Schotter, Schnee, Eis und Asphalt, aber auch die grösste Enttäuschung seiner 15-jährigen Karriere: «Bei der East African Safari 1986 lagen wir 400 km vor dem Ziel mit unserem Golf zwischen den Audi von Mikkola und Röhrl klar auf Platz 2, als ohne Vorwarnung der Motor einging. Ein Jammer.»

Zehn Jahre später verflog Diekmanns Lust auf weitere Einsätze schlagartig, als ihn Porsche-Pilot Stoschek bei der historischen 1000-Minuten-Rallye in Österreich um einen Baum wickelte. Mit fatalen Folgen: zwei gebrochene Lendenwirbel, drei Monate Gipskorsett.

Heute lebt der ehemalige Top-Beifahrer zusammen mit seiner dritten Frau Conny in Nentershausen im Westerwald. Dort führt der inzwischen 60-Jährige als selbstständiger Kaufmann sein eigenes Unternehmen, das Peltor-Kommunikationssysteme und Sturzhelme mit integrierten Sprechfunkanlagen vertreibt. Statt wilder Ritte auf dem heissen Sitz gibt es jetzt ausgedehnte Hundespaziergänge mit seinem Irish Setter.

Trotzdem ist die Verbindung zum Rallyesport nie abgerissen, häufig fährt er als Zuschauer allein oder mit Freunden zu seinen Lieblingsrallyes im In- und Ausland. «Dann stehe ich am Streckenrand und helfe jungen Fahrern mit ein paar Tipps.» Deprimierend findet Diekmann jedoch, «dass Volkswagen trotz des vorhandenen Potenzials den Rallyesport derart vernachlässigt – das tut schon weh.» Auch über die heutige Rallyeszene im Allgemeinen hat der ehemalige Weltmeister eine sehr eigene Meinung: «Früher war's einfach geiler.»



WM-Titel mit VW: Diekmann 1986



Enttäuscht von VW: Diekmann 2004



Weltmeister aus Wolfsburg: Eriksson/Diekmann im Golf bei der Monte '86

# Ein dufter Typ

Franz Dufter kann man getrost als Parade-Bayer bezeichnen. Im Stile eines Schorsch Hackl (der – Welch ein Zufall – wie Dufter am Königssee wohnt) erledigte der Kfz-Meister seine Pisten-Jobs still, konsequent und erfolgreich. Nur selten fuhr er mit Werksunterstützung, von einem gut dotierten Werksvertrag ganz zu schweigen. Stattdessen werkelte vor allem in der Anfangszeit die ganze Familie an seinen Rennautos. «Wir haben immer alles selbst bezahlt, Sponsoren waren die grosse Ausnahme. Erst im mastop-Team seines Gönners Max Stocker aus Pfronten konnte Dufter sich voll entfalten und sorgenfreie BMW-Starts im Langstreckenpokal absolvieren.

Wie viele junge Rennfahrer begann auch Dufter als 19-Jähriger im R5-Pokal, den er nach einem Titelgewinn (1984) und zwei Vizemeisterschaften (83/85) als Sprungbrett für den Aufstieg in den Langstreckenpokal und später in die Deutsche Tourenwagen Trophäe (DTT) nutzte. Im 3er-BMW lieferte er glanzvolle Vorstellungen, zählte rasch zu den heissen Siegakandidaten und verpasste 1995 knapp den Gewinn der DTT. Allerdings musste er auch zwei grosse Enttäuschungen wegstecken: «Das war der Ausfall 1990 in führender Position bei den 24 Stunden, und dann kam ein schein-

bar perfekter BMW-Werksvertrag aus unerfindlichen Gründen nicht zustande.» Verbittert schiebt er zu diesem Thema nach: «Warum das 1986 nix wurde mit BMW, bleibt wohl das Geheimnis des Herrn Stappert (damaliger Sportchef) – ich zumindest weiss es bis heute noch nicht.»

Aus familiären und beruflichen Gründen, aber auch wegen fehlender Motivation zog der Mann vom Königssee nach rund 70 Siegen 1997 einen Schlusstrich unter die Rennerei. Was heutzutage auf der Piste läuft, guckt er sich im Fernsehen an, vorzugsweise Tourenwagen-EM, DTM und Top-10. Hin und wieder besucht er mal seine Hausstrecke Salzburgring. Ansonsten bedauert der mittlerweile 42-Jährige, «dass fast alle Kontakte mit Ende der Karriere abgerissen sind». Nur seine treuen Fans aus dem Langstreckenpokal melden sich regelmässig zum News-Austausch. Gesundheitlich geht es Dufter (seit 1988 verheiratet, eine 15-jährige Tochter) nach einer Herzoperation im Mai wieder gut. Auch beruflich hat er als stellvertretender Leiter eines Berchtesgadener Reifenhandels keinen Grund zur Klage.

Eines ist ihm wichtig: «Die Zeit im R5-Pokal und die BMW-Starts mit mastop im Langstreckenpokal gehören zu meinen mit Abstand schönsten Jahren im Rennsport.»



1981: Renn-Debüt als 19-Jähriger



2004: Als Geschäftsmann mit 42



Wilde Renault-5-Cup-Jahre: Dufter auf dem Weg zum Titelgewinn 1984

# Mann wie Stahl

Egon Evertz vollbrachte wie schon vier Jahre zuvor der Mainzer Max Nathan ein Kunststück, das wohl auf alle Zeiten eine Novität bleiben wird: 1960 gewann der Solinger Stahl-Industrielle gleich drei deutsche Meistertitel – und das mit ein und demselben Auto. Im DKW 1000 S errang er das Rallye-, Tourenwagen- und Rundstrecken-Championat. In der darauf folgenden Saison stieg er trotz erneut führender Meisterschaftsposition Knall auf Fall aus dem Rennsport aus, weil die Geburt seines ersten Sohnes anstand «und mir das wichtiger war als alles andere».

Eine verlorene Wette nötigte ihn 15 Jahre später zum Comeback. Auf Anhieb wurde Evertz 1975 wieder Meister, diesmal mit einem Porsche Carrera RSR am Berg. Nebenbei teilte er sich mit verschiedenen Partnern die Cockpits diverser Porsche 935, 908-3 und 936 in der Langstrecken-WM, um sich nach zwei Jahren endgültig von der Rennpiste zu verabschieden.

Aber der Jet-Pilot, Schach-Mäzen und Geigenspieler machte weiter Schlagzeilen. Jetzt faszinierte ihn der Bau eines Formel-1-Triebwerks auf Zweitaktbasis. Die 750-PS-Revolution fand nicht statt, das Projekt wurde noch während der Entwicklungsphase eingestellt: «Die FIA hat unerwartet ein Verbot für Zweitakter in der F1 erlas-

sen, damit konnten wir einpacken.» Der enttäuschte Fabrikant zog endgültig einen Schlussstrich unter das Kapitel Motorsport und kümmerte sich fortan nur noch um sein Firmen-Imperium mit Stahlbau-, Schweisstechnik- und Flug-Unternehmen.

Das Schachspiel (Stadtmeister, mehrfacher Deutscher Meister und Team-Europacup-Sieger) sowie die Fliegerei gehören neben der Rennerei zu den Hobbys des Multi-Manns. Mit seiner «Gulfstream Commander»-Turbopropmaschine stellte Evertz für die Nonstop-Strecken Düsseldorf-Toronto und zurück zwei Weltrekorde auf. Sein inzwischen aufgelöstes Flugunternehmen «Air Evex» galt als gute Adresse für Geschäftsreise Flüge, wobei der Chef selbst als ausgebildeter Kapitän in Jets und Propellermaschinen gut 7000 Flugstunden auf dem Buckel hat. Für seine Engagements als Unternehmer wurde Egon Evertz letztes Jahr mit dem «Bundesverdienstkreuz 1. Klasse» ausgezeichnet. Seine Söhne (42, 39) sind bereits voll in die Firmengruppe integriert.

Das gibt dem 67-jährigen Solinger, der seit 44 Jahren mit Erika verheiratet ist, den nötigen Freiraum, um über den nächsten Coup nachzudenken: «Ich würde gerne eine komplette Weltumrundung im eigenen Flieger machen.»



Comeback mit Titel: Evertz 1976



Schach und Fliegen: Evertz heute



Turbo-Power am Ring: Evertz 1976 im Porsche 935 beim 1000-km-Rennen

# Fotos aus Passion

Jutta Fausel war als Fotografin in den 60er-, 70er- und 80er-Jahren fester Bestandteil der Rennszene. Persönliche Begeisterung für die Rennerei und ein gutes fotografisches Auge verschafften ihrer Arbeit überall Anerkennung. «Leider musste ich ausgerechnet in Deutschland gegen Vorurteile ankämpfen», klagt sie. «Eine Frau und gute Rennsportfotos, das wollte in viele Männerköpfe einfach nicht rein.» Obwohl sie das Verhalten von Kollegen und Veranstalter-Pressechefs damals sehr gekränkt hat, ging die Göppingerin unbeirrt ihren Weg und erkämpfte sich unter oft abenteuerlichen Begleitumständen ihre Tickets. Und wenn gar nichts mehr ging, ebnete ihr sogar Bernie Ecclestone himself mit einem Machtwort den freien Zugang zu den begehrten Fotoplätzen.

Ihre Schnappschüsse, speziell aus der Formel 1 und der Formel 2, waren für in- und ausländische Redaktionen (u.a. auch Powerslide, MSa und sport auto) oft genug gefragte Motive, die noch heute so manche Retro-Story zieren. «In meinem Archiv finde ich noch immer jedes angefragte Foto aus dieser Zeit», sagt die 1989 in die USA ausgewanderte Blondine stolz. Irgendwann will die jetzt 63-Jährige ihren Bestand von mehreren tausend Bildern aus den Jahren 1963–88 komplett verkaufen,

«aber wenn überhaupt, dann nur an Ferdi Krüling – der hat sich damals immer fair benommen.» In dieser Zeit hat Jutta über 170 F1-GP, rund 100 F2-EM- und Formel-5000-Läufe und mindestens genauso viele Rundstrecken- und Bergrennen fotografisch begleitet. Ihr Tagewerk entwickelte die gelernte Fotografin oft noch in der Nacht nach dem Rennen im eigenen Labor.

Heute besucht die Schwäbin nur noch ab und zu die ChampCars («um foto-technisch nicht ganz aus der Übung zu kommen»). Die Verbindung zum Rennsport wird durch ihren sieben Jahre jüngeren Gatten John Ward gehalten, der schon vor ihrer US-Einbürgerung als selbstständiger Renningenieur und -designer bei Dan Gurney an Bord war. Zweimal betreute er in der IMSA das Toyota-Meisterauto, derzeit hat sich das IRL-Team des Mexikaners Adrian Fernandez seine Dienste gesichert. Nach Indianapolis (wo Jutta F. einen eigenen Blumenladen führte) residieren die beiden jetzt in Costa Mesa/Kalifornien.

Was rennsportmässig sonst noch so in der Welt und vor allem in ihrer alten Heimat passiert, bekommt Jutta per Luftpost jede Woche neu mit einem MSa-Abo frei Haus geliefert. «Es gibt nur einen kleinen Haken – leider kommt das Heft immer mit einer Woche Verspätung bei mir an ...»



Deutsche Fotografin: Fausel 1970



Amerikanische Lady: Fausel 2004



Kampf um die Tickets: Wenn gar nichts mehr ging, half Bernie E. persönlich



# Der stille Macher

**B**odo Grafenhorst ist einer der doch eher seltenen Zeitgenossen, die um ihre Erfolge und Verdienste nicht viel Lärm machen. Dabei hat der gebürtige Thüringer, den es erst nach Ludwigshafen und später nach Mainz verschlug, im Motorsport vor allem auf der Funktionärschene wirklich grosse Dinge bewegt. Als Hobby-Rennfahrer sah man ihn 18 Jahre lang am Steuer diverser DKW-, VW-, Alfa-, Fiat- und BMW-Tourenwagen in den gängigen Disziplinen Rallye, Rundstrecke und Bergrennen. «Wir sind doch damals alles gefahren, was so anfiel.»

1974 beschloss er im Alter von 50 Jahren den Rückzug von der Rennpiste: «Zu alt, keine Zeit, zu viele Funktionen und Verpflichtungen.» Denn schon parallel zu seinen Rennfahrerjahren engagierte sich der überzeugte ADAC-Mann ehrenamtlich in zahlreichen Gremien der Sportpolitik.

Ein paar Stationen aus seinem bewegten Funktionärsleben: Fahrervertreter bei der ONS (dem heutigen DMSB), DSK-Präsident, Vorstand des ADAC Mittelrhein, Mitinitiator der zuschauer-starken Nürburgring-Events Truck-GP und Formel 1, Aufsichtsratsmitglied der ADAC Reise GmbH, Delegierter bei der FIA. Auch am Aufbau eines modernen Sicherheitssystems im Motorsport hat Grafenhorst entscheiden-

den Anteil. Für seine vielschichtigen Engagements wurden dem Versicherungskaufmann sowohl das Bundesverdienstkreuz am Bande (1984) als auch jenes 1. Klasse (1993) verliehen.

Auch als fast 80-Jähriger hat der quirlige Grafenhorst noch einen vollen Terminkalender: So wirkt er als Ehrenpräsident des ADAC Mittelrhein, Vorsitzender des Motorsportverbands Rheinland-Pfalz und Mitglied im ADAC-Senat. Und als ob das noch nicht genug wäre, hat ihn seine Heimatstadt Mainz seit letztem Jahr auch noch als «Senioren-Sicherheitsberater» engagiert. «Ich erkläre den älteren Mitbürgern in Seminaren, wie sie sich als Fussgänger und Autofahrer sicher im Verkehr bewegen und gegen Strassenräuber und sonstige Gefahren wappnen.»

Der rüstige Rentner ist seit 54 Jahren mit seiner Jugendliebe Anna verheiratet, hat zwei Töchter (53 und 48) und sieben Enkelkinder, von denen drei begeisterte Hockeyspieler beim Rekordmeisterclub RK Rüsselsheim sind. «Opa Bodo» selbst dreht für die Fitness gelegentlich ein paar Runden auf dem Golfplatz. «Der Motorsport hat mich jung und gesund gehalten», sagt der umtriebige Pensionär, «deshalb würde ich auch gerne noch mal mit dem Wohnmobil durch Kanada und die USA reisen.»



Racer: Bodo Grafenhorst 1970



Ratgeber: Bodo Grafenhorst heute



Stadtkurve Hockenheim '63: DKW-Spitzenpulk mit Grafenhorst auf Platz 3

# Schneller Schwabe

Helmut Henzler zählte zu den Jungen Wilden der 70er-Jahre, die als Formel-Super-VW- und Formel-3-Piloten von einer Formel-1-Karriere träumten. Nach einem sensationellen Super-VW-Jahr 1978 (13 Saisonsiege, EM- und DM-Titelgewinn) und Gala-Vorstellungen 1979 in der Formel-3-EM (dramatische Fights mit Alain Prost) waren die fahrerischen Voraussetzungen bei Henzler für den Einstieg in die Königsklasse ideal. So notierte Norbert Haug, damals Sportchef bei «auto motor und sport», über den Shooting-Star: «Henzler zählt zu den wenigen Deutschen, denen internationale Fachkreise Chancen für einen Sprung in die Formel 1 einräumen.»

Tatsächlich gab es verheissungsvolle Testfahrten in England, aber das Unternehmen Formel 1 scheiterte schliesslich an der geforderten Mitgift. Aus dem gleichen Grund gab es auch keine Fortsetzung des Formel-2-EM-Programms, das der Schwabe 1980 im Maurer-Team als Ersatzmann für den tödlich verunglückten Markus Höttinger bestritt.

So blieb zum Schluss nur noch die Notlösung BMW M1 in der Deutschen Rennsport-Trophäe (DRT), die er 1981 für das Team GS Sport trotz eines bösen Unfalls auf dem Salzburgring gewann. Dass er zusammen mit Keke Rosberg in einem Expe-

rimentalauto für VW in Nardo ein halbes Dutzend Diesel-Geschwindigkeitsweltrekorde (Spitzenwert 353,8 km/h) aufstellte, gehört mit zu den Glanzleistungen des ehemaligen Spezialisten im Riesenslalom und Trickskilauf. Immerhin zählte Henzler sogar mal zum Kader des früheren Nationaltrainers Harald Schönhaar.

Noch heute pflegt der Ex-Formel-Pilot das Skifahren in allen Varianten, «aber leider fliegt man halt immer wieder mal hin und bricht sich dabei die Knochen». Dazu macht er Extremtouren mit dem Mountainbike und spielt fast professionell Golf (Handicap 8,6). Der Tod seines Freundes Manfred Winkelhock hat Henzler 1985 so geschockt, dass ihm das Interesse am Rennsport schlagartig abhanden kam. Eine Querverbindung gibt es heute nur noch zu seinem Neffen, dem Porsche-Cup-Piloten Wolf Henzler.

Als sparsame Schwaben haben Henzler und Gattin Gerda in 35 Ehejahren ans Alter gedacht: Ein verpachtetes Restaurant, Mietwohnungen und ein Seniorenheim garantieren finanzielle Sorgenfreiheit. Tochter Carmen (33) hat ihre Eltern, die abwechselnd in Nürtingen und im Allgäu leben, vor 18 Monaten zu Oma und Opa gemacht. Zukunftswünsche des 55-Jährigen? «Skifahren und Golfen, solange es geht.»



F3-Duelle mit Prost: Henzler 1979



Golfen und Skifahren: Henzler 2004



Rekordjahr 1978: Doppelmeister Henzler im March-Formel-Super-VW

# Himmel und Hölle

Marc Hessel ging den klassischen Weg aller Talente, die von der grossen Karriere träumen: Erst die üblichen Kart-Jahre, dann wilde Formel-Ford-Schlachten. Mit seinem «Lieblingsgegner» Michael Bartels lieferte er sich 1986 ein wüstes Dauerduell um den Titel, den er trotz einer grandiosen Siegesserie knapp verpasste. Trotzdem wurde der Verlierer zum grossen Gewinner: Als Belohnung für seine 17 Saisonsiege im deutschen und europäischen FF1600-Championat arrangierte Ford für ihn eine Audienz bei Superstar Ayrton Senna, und BMW wählte ihn zusammen mit dem Belgier Eric van de Poele für das DTM-Junior-Team 1987 aus.

Hessel nutzte seine Chance, gewann im Zakspeed-M3 gleich das zweite Rennen in Zolder und war bis zum Finale heisser Titelkandidat. Ein Jahr später erst Himmel, dann Hölle: AMG holte den Bonner in die Mercedes-DTM-Mannschaft – und liess ihn nach wenigen Monaten wie eine heisse Kartoffel fallen. «Das war an sich schon ein Schock», sagt der Architekt mit abgeschlossenem Studium, «aber die noch grössere Enttäuschung waren die menschlichen Umgangsformen bei AMG.»

Fast trotzig stieg Hessel in die Formel 3 um, sein Vater Hans (im Februar dieses Jahres auf tragische Weise tödlich verun-

glückt) managte das Team wie schon zu Kart- und FF-Zeiten. Mit Siegen und erneuter Vizemeisterschaft verschaffte er sich Respekt und innere Genugtuung, ehe er seine Karriere 1992 wegen beruflicher Neuorientierung beendete.

Als Architekt brachte er sein Wissen bei Rennstreckenbauer Hermann Tilke ein und wirkte unter anderem bei den Layouts von Malaysia, Estoril, Sachsenring, A1- und Nürburgring mit. Für BMW arbeitete er im Verbund mit Kalli Hufstadt als Produkttrainer. Schliesslich bündelte der Ex-Rennfahrer alle Aktivitäten in der Event-Agentur PROS4DRIVE mit Sitz in Starnberg. Teilhaber ist Harald Grohs, Berater Prinz Poldi von Bayern. Acht fest angestellte und bis zu 30 freie Mitarbeiter betreuen so renommierte Kundschaft wie BMW und Post oder organisieren Incentives.

Bei einem BMW-Training für Präsidentenchauffeure lernte Instruktor Hessel die Organisationsdame Ana kennen, was zwei Ereignisse zur Folge hatte: Hochzeit und Sohn Mika (heute 3). Für die Familie möchte der leicht gestresste Geschäftsmann in Zukunft mehr Zeit abzwacken, für die Ausfahrten im Oldtimer sowieso. «Vielleicht kehre ich noch mal ins Rennauto zurück», hält sich der 40-Jährige offen, «aber wenn überhaupt, dann am liebsten in den USA.»



Karriere mit BMW: Hessel 1987



Erfolg als Manager: Hessel 2004



Formel-Ford-Duell 1985 in Zolder: Hessel (r.) gegen Roland Ratzenberger

# Der Le-Mans-King

Jacky Ickx ist sicher ein würdiger Kandidat für die 200. Folge von «Hallo, wie geht's?». Es wäre müssig, die Erfolge des Belgiers in seinen Paradedisziplinen Formel 1, Formel 2 und Sportwagen aufzuzählen. Nimmt man seine furiosen Auftritte im Tourenwagensport mit Ford und BMW dazu, muss der zweimalige F1-Vizeweltmeister, F2-Europameister, mehrfache Sportwagen-Weltmeister und sechsfache Le-Mans-Sieger als erfolgreichster Allround-Pilot aller Zeiten gelten.

Seine Rekordmarke von 37 Sportwagen-WM-Laufsiegen steht noch immer felsenfest. Sogar den tückischen Sanddünen der berühmigten «Paris-Dakar» trotzte er Erfolge mit Mercedes, Porsche und Citroën ab. Was der Sohn eines belgischen Motor-Journalisten in 32 Jahren Autorennsport bis 1992 geleistet hat, ist in dieser Form kaum noch wiederholbar. Schon deshalb nicht, weil es heute undenkbar ist, dass ein Formel-1-Pilot parallel auch Sport- und Tourenwagen fährt und somit bis zu 40 Rennen in einer Saison absolviert.

Der Name Ickx stand stets für grenzenlosen Mut, eiserne Disziplin und begnadetes Fahrtalent. Speziell auf nasser Piste war er ein Gigant, Angst kannte er nicht, für Gegner von Regenrennen empfand er Missbilligung. Er liebte den alten Spa-Kurs

und die Nürburgring-Nordschleife, sprang dort am weitesten und höchsten. Unvergessen ist sein Teufelsritt von 1967 im Matra-F2, als er die gesamte Formel-1-Elite in Verlegenheit brachte. Diesen Mann driften und kämpfen zu sehen, war immer ein wahrer Augenschmaus.

«Es gibt Momente im Leben, in denen dir klar wird, dass die Zeit zum Aufhören gekommen ist», begründete Ickx das Ende seiner Rennfahrerlaufbahn. Dem Sport blieb der inzwischen 59-jährige Wahl-Monegasse trotzdem verbunden – bis zum letzten Jahr beispielsweise als «Directeur de Course» des GP Monaco, als Berater verschiedener Rennveranstalter oder auch als Organisator von Raid-Rallyes. «Ansonsten versuche ich, das Leben bewusst zu genießen, viel zu reisen und fremde Länder zu erkunden.»

Der einzige Grund für seine seltenen Rennbesuche ist seine zweitälteste Tochter Vanina (29). «Sie ist eine sehr mutige und gute Pilotin», glaubt der stolze Papa, dessen vier restliche Kinder aus zwei verschiedenen Ehen keine Verbindung zum Rennsport haben. Gibt es noch Träume für einen Mann, der alles erreicht hat?

Die Antwort entspricht dem Naturell des Abenteurers Jacky Ickx: «Wer keine Träume mehr hat, hört auf zu leben.»



Mutiger Allrounder: Ickx 1973



Fröhlicher Globetrotter: Ickx heute



Auf dem Weg zum fünften Le-Mans-Sieg: Ickx '81 im Werks-Porsche 936



# Der PS-Professor

Fritz Indra ist Techniker und Motorsport-Fan mit Leib und Seele. Der Österreicher hat zwar die wenigste Zeit seines Berufslebens in seinem Heimatland verbracht, war aber dafür in Deutschland der klassische Botschafter für den berühmten Wiener Schmäh. Ob bei Alpina-BMW, Audi oder Opel – die Partner des Diplomingenieurs und Buchautors wussten seine technischen Inputs ebenso zu schätzen wie sein fröhlich-gemütliches Wesen.

Der erste Kontakt zum Motorsport ergab sich für Indra noch während seiner Zeit an der Technischen Universität in Wien: Ende der 60er-Jahre brachte er für den legendären Kaimann-Rennstall von Kurt Bergmann die Motoren auf Vordermann. «Für ganz kleines Geld, so um 3000 Schilling (ca. 450 Mark) pro Motor», weiss Indra noch ziemlich genau. Ebenso noch in bester Erinnerung hat er den Schnäppchenpreis, für den er seinen Landsmann und damaligen BRM-Formel-1-Piloten Niki Lauda zu gelegentlichen EM-Starts im Alpina-BMW Coupé überredete: «3000 DM pro Rennen plus Spesen.»

Bei Alpina war Indra acht Jahre lang zuständig für technische Entwicklung und Motorsport. Prompt waren die Autos aus Buchloe besser als die Werks-BMW und gewannen unter Mithilfe von Lauda und an-

deren Superstars 1973 die Tourenwagen-EM. Über die Motorentwicklung bei Audi kam der PS-Professor 1985 als Direktor der Voraufwicklung zu Opel, wo ihm bald die weltweite Verantwortung inklusive aller Motorsportaktivitäten übertragen wurde. Beim Omega-Debakel in der 90er-DMT hat er «gelitten wie ein Hund», aber 1996 hat er sich dafür über die Siegesserie des Allrad-Calibra und Reuters ITC-Titel «geföhrt wie ein kleines Kind».

Vor acht Jahren folgte Fritz Indra dem Ruf des Opel-Mutterkonzerns General Motors nach Detroit, wo er bis heute als Direktor die Voraufwicklung «GM Global Powertrain» leitet. Im Herbst wird er zu Opel nach Rüsselsheim zurückkehren, um sich dann pünktlich zum 65. Geburtstag am 22. März 2005 in den Ruhestand zu verabschieden. Zwar besitzt er in Zwingenberg an der Bergstrasse ein Haus, aber auf lange Sicht will er mit seiner Frau (seit 36 Jahren verheiratet, zwei Söhne 32, 34) nach Wien zurück, «weil ich die Nähe zum Heurigen und zur Uni brauche».

Dort hat Prof. Indra, Träger des «Grossen goldenen Ehrenzeichens der Republik Österreich», noch immer einen Lehrstuhl. «Ich will wieder vermehrt Technik-Vorträge halten, um nach der Pensionierung den Kontakt zur Szene nicht zu verlieren.»



Erfolg bei Alpina: Indra 1973



Karriere bei GM: Indra 2003



Alpina-Trio 1973 in Monza: Pilot Lauda, Teamchef Bovensiepen und Indra

# Rallye-Dirigent

Wolfgang Inhester ist der Rallye-Zunft noch bestens als versierter Copilot aus den späten 70ern in Erinnerung. Der Gymnasiallehrer und Journalist sass im Werks-Toyota neben Achim Warmbold und im privaten Ford Escort von Eberhard Kromm. Seine Schützlinge dirigierte er von Erfolg zu Erfolg – mit Warmbold feierte er 1980 nach einem Herzschlagfinale den Gewinn der Deutschen Rallye-Meisterschaft. Ganze zwei Sekunden entschieden über den Titelgewinn. Besonders stolz ist der Mann vom heissen Sitz auf jene goldene Serie, die er zusammen mit Escort-Drifter Kromm hingelegt hat: «Innerhalb von drei Jahren haben wir 75 Klassensiege geschafft und sind nicht einmal ausgefallen.»

Der knapp fünfjährigen Rallyezeit folgte zunächst der Wechsel zurück in den Schuldienst und anschliessend der Ruf der Automobilindustrie. Opels damaliger PR-Direktor Hans Willhelm Gäb, den Inhester noch heute als seinen grossen Mentor preist, holte den sporterfahrenen Journalisten als Redakteur in die Presseabteilung. Die nächsten Stationen in Rüsselsheim: stellvertretender Pressechef, Leiter Europa-Presse sowie Chef der Unternehmens-Kommunikation. Nach zehn Opel-Jahren erlag Inhester einem Lockruf aus Stuttgart, um bei Mercedes weitere zehn

Jahre als «Direktor Globale PKW-Kommunikation» zu verbringen. Die letzten drei Jahre residierte das Ex-Rallye-Ass in London als Geschäftsführer der von Mercedes und Cartier gegründeten «Laureus World Sports Awards» (Auszeichnung für die weltbesten Sportler aus allen Disziplinen).

Demnächst wird der 51-jährige PR-Stratège nach Deutschland zurückkehren, um nach einer neuen Herausforderung zu suchen. «Vielleicht als selbstständiger PR-Berater, vielleicht auch noch mal ein grosses Ding bei der Industrie.» Vorerst hat er aber seine alte Liebe zum Rallyesport wieder entdeckt, wenn auch nur im historischen Bereich. Unter seiner engagierten Mitwirkung wurde die «Österreichische Alpenfahrt» zu neuem Leben erweckt. 2004 steigt die dritte Neuauflage der traditionsreichen ehemaligen WM-Rallye. Zugelassen sind aber nur noch Oldtimer bis Baujahr 1973, dem Jahr der letzten offiziellen Durchführung als WM-Lauf. Überdies trifft sich Inhester in Graz regelmässig mit den alten Rallye-Spezis aus der Röhr/Haider-Clique.

Der fünfmalige Teilnehmer der historischen Mille Miglia (immer im 300 SL-Flügelgürtler) ist seit 27 Jahren mit Rita verheiratet. «Kinder haben wir zwar keine, dafür aber ein paar hübsche Oldtimer.»



Rallye-Co mit Bart: Inhester 1978



PR-Mann ohne Bart: Inhester 2004



Hunsrück-Rallye 1981: Inhester neben Warmbold in der Werks-Corolla

# Familiensache

Heinz Isert hat seinen Rennstall vom Hersten Tag an als Familienunternehmen betrieben. Das war schon so, als sich der Franke aus Mainleus bei Bamberg 1986 mit BMW zusammentat und in die DTM einstieg. Alle Iserts (neben dem Chef dessen Bruder Uwe, deren Gattinnen und die Söhne Jochen und Wolfgang) legten begeistert Hand an. Wie eine Insel der Glückseligkeit residierte das Team im harten DTM-Geschäft als Rennstall mit Herz und Familien-Atmosphäre. Ob Olaf Manthey, Kris Nissen oder Poldi von Bayern – Isert-Piloten fühlten sich fast wie zu Hause. Auch zu STW-Zeiten änderte sich daran nichts.

Jetzt blickt der Chef wehmütig auf seinen brachliegenden Fuhrpark: «Leider hat BMW keine Verwendung mehr für uns, und alleine können wir's beim besten Willen nicht stemmen. Wir haben nichts verkauft, alles ist noch da, und wir könnten sofort wieder loslegen. Die neue DPM oder auch die EM wären Spielfelder, die uns taugen würden.»

Immerhin zählt die Franken-Truppe zu den erfolgreichsten BMW-Teams der alten DTM, des ADAC-Cups und der STW-Ära. So errang Manthey 1987 mit dem M3 den respektablen vierten DTM-Schlussrang, und Nissen lenkte 1993 einen Isert-M3 GTR zur Vizemeisterschaft im ADAC-GT-Cup.

Zwischen 1967 und 1983 war Isert selber ein erfolgreicher Racer – vorzugsweise bewegte er die Alfa-Romeo-Typen GTA 1.6, GTAM 2.0 und den Sportwagen Tipo 33. Aufgehört mit der eigenen Rennerei hat er «wegen des Alters und anstehender Geschäftsgründungen». Besonders stolz ist er darauf, dass er als Fahrer (1972, Alfa GTAM) und als Teamchef (mit Manthey in der DTM '87, BMW M3) je einen Sieg auf seiner Hausstrecke Norisring erreicht hat.

Wie das Rennteam ist auch die Führung der Isert-Autohäuser Familiensache: Die BMW-Vertretungen in Kronach und Mainleus managt Sohn Jochen, die Ferrari- und Maserati-Niederlassung dessen Bruder Wolfgang. Papa Heinz und Mama Edeltraut, seit 40 Jahren miteinander verheiratet, stehen mit Rat und Tat zur Seite. An die Rennstrecken geht der Seniorchef nur noch ungern, «weil mir das zu weh tut». Wehmut packt ihn auch, wenn er die TV-Übertragungen seiner ehemaligen Betätigungsfelder verfolgt. «Nix gegen die Formel 1», sagt Heinz Isert verbittert, «aber die BMW-Führung sollte nicht vergessen, dass das Unternehmen mit seinen Traditionsteams im Tourenwagensport gross geworden ist. Vielleicht geschieht ja in München noch mal ein Wunder – wir wären sofort dabei.»



Stolz auf grosse Siege: Isert 1970



Enttäuscht von BMW: Isert 2004



Siegfahrt an der Noris: Isert 1972 im Alfa GTAM auf seiner Hausstrecke

# Karriere mit Porsche

Manfred Jantke erlag schon früh der Faszination Auto. Bereits in den 60er-Jahren zirkelte der Journalist und Hobby-Rennfahrer als «auto motor und sport»-Testredakteur blitzsaubere Drifts für die Bilder des legendären Julius Weitmann auf den Asphalt. Zwischendurch klemmte er sich gerne mal in einen Tourenwagen oder Formel V und mischte bei den Besten mit. In Hockenheim gewann er ein top-besetztes Formel-V-Rennen mit Rundenrekord, im Capri RS, BMW Alpina und Porsche 911-R glänzte er ebenfalls. Jantkes Rennspass fand allerdings 1972 ein abruptes Ende, als ihm Porsche die Position des PR- und Sportchefs offerierte. Die Doppelfunktion stammte noch von Vorgänger Huschke von Hanstein, der die Latte für den Nachfolger ohnehin ziemlich hoch gelegt hatte. «Das war eine Riesenherausforderung, zumal damals alles rund um Porsche sowieso Faszination pur war.»

Jantke erlebte die besten Jahre im Porsche-Sport (u.a. 7 Le Mans-Siege, 10 Sportwagen- und 3 Formel-1-WM-Titel), war Architekt der Sponsorverträge mit Martini und Rothmans und etablierte das Weissacher Radrennen und das Filderstädter Tennis-Turnier. Trotzdem verliess er das Unternehmen nach 20 Jahren traurig: «Ich wollte nicht mehr akzeptieren,

dass handelnde Personen im Hause das Image einer 40-jährigen, ruhmreichen Porsche-Rennsporttradition durch ihre Entscheidungen in Frage stellten.»

Porsches Ex-Sportchef machte sich als Motorjournalist selbstständig, zog von Stuttgart nach Stockach am Bodensee und tat fortan nur noch Dinge, die ihm Spass machten. Das war und ist vor allem Sport und Fitness: Tennis, Radfahren, Joggen, Langlauf. «Dann geriet ich irgendwann in die Fänge von Stefan Heinrich», erklärt er lachend. Der fröhlich-flapsige Eurosport-Kommentator und der eher streng-analytisch veranlagte Jantke – gegensätzlicher geht's kaum. Trotzdem eroberten die zwei als neues TV-Dream-Team die Herzen der Fans. «Stefan und ich haben die abenteuerlichen Arbeitsbedingungen bei Eurosport mit guter Laune kompensiert und sind dabei richtige Freunde geworden», sagt der Le-Mans- und US-Sport-Experte.

Nachdem Jantkes erste Ehe während seines Porsche-Jobs im verflixten siebten Jahr scheiterte, ist der jetzt 66-Jährige (beneidenswert jugendlich und faltenfrei) seit 1999 zum zweiten Mal verheiratet. Mit seiner Elke ist er total happy. Den Ist-Zustand umschreibt er so: «No Stress, no Dogs, no Kids.» Der Spruch hätte auch vom Kollegen Heinrich stammen können ...



Karriere bei Porsche: Jantke 1978



Spass bei Eurosport: Jantke 2004



Ein Autotester gibt Vollgas: Jantkes Formel-V-Siegfahrt 1967 in Hockenheim



# Camaro-Bändiger

Peter John und sein Camaro gehörten zu den Attraktionen der frühen DTM-Jahre. Meisterlich verstand es der Rheinländer, sich mit dem 5,7-Liter-Dickschiff im Vorderfeld zu behaupten. Über Starts in verschiedenen BMW und eine mehrjährige VW-Golf-Cup-Teilnahme war der Duisburger im Premiejahr 1984 zur DTM gestossen. Dort setzte er in Zusammenarbeit mit «American Car Service» den 400-PS-Koloss ein und sorgte für Aufruhr im Feld.

Besonders auf Vollgas-Pisten wie Wunstorf oder Avus ging es für den schnauzbärtigen Camaro-Bändiger zügig voran. Wobei er auf der Avus den Herren Harald Grohs und Kalli Hufstadt einen gewaltigen Schreck einjagte: Nachdem beim Anbremsen der Südkehre aus gut 300 km/h eine Bremsscheibe brach, räumte der wild schlingende Camaro erst den Grohs-BMW ab und verfehlte danach den am Streckenrand postierten Reporter Hufstadt nur messerscharf. «Nie zuvor», liess Kalli damals die Berliner Zuschauer atemlos über Lautsprecher wissen, «musste ich so um mein Leben rennen wie gerade eben.»

Das erste DTM-Jahr wurde auch gleich Johns bestes. Nachdem er schon das Einladungsrennen im Rahmen des Formel-1-GP auf dem neuen Nürburgring gewonnen hatte («darauf bin ich besonders

stolz»), gelang ihm beim Finale auf dem selben Parcours der erste und einzige DTM-Sieg. Zwar brachte er es 1985 mit zweiten und dritten Plätzen kurzfristig zum Titelaspiranten, aber zahlreiche Motorschäden warfen ihn in der Folge bis auf Schlussrang 8 zurück. Johns Camaro-DMT-Ära endete 1988, «weil immer mehr Werksteams dazu kamen und meine Chance gegen null sank». Als Erinnerung an diese Zeit bleiben ihm 140 hart erkämpfte DTM-Punkte. Es folgte der Wechsel in den Langstreckenpokal, wo er bis zum Karriereende 1994 mit wechselndem Erfolg alle möglichen Autos steuerte.

Mit seiner Lebensgefährtin Ingrid lebt der 56-Jährige im rheinischen Moers, wo er als selbstständiger Kfz-Meister eine kleine Autowerkstatt betreibt. Weil ihn Rennsport und Technik noch immer faszinieren, verbringt er die Wochenenden gerne an den Rennpisten. So schraubte John schon zu STW-Zeiten in Udo Schneiders Audi-Team am Stuck-Auto, danach bei Abt an den A4 von Frank Biela und Christian Abt. Und seit letztem Jahr freut sich die Hotfiel-DTC-Truppe über die Dienste des ehemaligen Camaro-Dompteurs. Dessen nächstes Ziel ist der Aufbau eines Youngtimers, «mit dem ichs gerne noch mal so richtig fliegen lassen will».



Hobbypilot aus Hingabe: John 1984



Techniker aus Hingabe: John heute



Power ist alles: Johns Camaro 1985 in Mainz-Finthen vor den Verfolgern

# Skistar in der DTM

Franz Klammer hatte seine Karriere als erfolgreichster Skirennläufer Österreichs 1985 kaum beendet, da entschied er sich für denselben Weg, den vor ihm seine Kollegen Toni Sailer, Jean Claude Killy oder Bob Wollek gewählt hatten. Der Olympiasieger, Weltmeister und vierfache Abfahrts-Weltcup-Sieger suchte seine neue Herausforderung im Automobilsport. Nicht als Superstar zum Angucken, sondern als ernsthafter Wettbewerber.

Dr. Helmut Marko, Chef des Grazer RSM-Rennstalls, setzte seinen Spezi Klammer ab 1985 in der DTM zunächst in einen Alfa GTV 6, später in einen Mercedes 190E. Zusammen mit Teamkollege Peter Oberndorfer brachte der Sieger von 25 Weltcup-Abfahrten (der Rekord steht noch immer) so manchen PS-Profi in Verlegenheit. So rieben sich etwa die Herren Niedzwiedz und Reuter am 31. Mai 1986 in Mainz-Finthen die Augen, als Klammer ihnen die Pole vor der Nase wegschnappte.

Zwischendurch holte er mit Co Oberndorfer bei der Tourenwagen-EM am Nürburgring einen Divisionsieg und beendete die 1000 km von Bathurst/AUS mit Dennis Hulme auf Platz 2. DTM-Siege blieben Klammer zwar versagt, aber 208 Punkte aus drei Jahren sind ein klarer Beleg dafür, dass er beileibe kein VIP- oder PR-

Chauffeur war. «Ich hatte eine tolle DTM-Zeit mit viel Gaudi», zieht Klammer Bilanz, «aber wenn du nicht gewinnst, verlierst du irgendwann die Motivation.» Zwar folgten weitere Starts in Österreich, bevor es ihn wieder zurück in den Skizirkus zog. Im «Tournament of Champions» der Profis in den USA gewann er prompt noch mal sieben Abfahrts-Titel.

Im Dezember feierte der Ski-Hero, seit 25 Jahren verheiratet und Vater zweier Töchter (15/10), in Bad Kleinkirchheim mit 7000 Gästen seinen 50. Geburtstag. Die Kärntner Skiregion hat für ihn historische Bedeutung: «Hier habe ich als 18-Jähriger meine erste Europacup-Abfahrt gewonnen, und nun möchte ich die neu konzipierte Abfahrtspiste wieder in den Weltcup-Kalender reinbringen.»

Als umtriebiger Geschäftsmann erledigt der schnelle Franz heute jede Menge Jobs: Berater für Skifirmen, Werbefigur, Wintersportbotschafter, dazu die «Klammer Foundation» für in Not geratene Sportler oder die Jurymitgliedschaft für die alljährliche Vergabe des «Laureus World Sports Award» in Monaco. Für die Hobbys Golf (Handicap 6) und Radfahren bleibt auch noch Zeit. «Und dann schau' ich mir noch die DTM im Fernsehen an und lese regelmäßig meine Lieblingslektüre MSa.»



Spass in der DTM: Klammer 1986



Spass beim Golfen: Klammer 2004



Immer Vollgas: Mercedes-Pilot Klammer erschreckte manchen Rennprofi

Karl Klee gehörte ursprünglich zur berühmten Ludwigshafener Rallye-Clique der 60er-Jahre um Helle Bein, Wulf Biebinge oder Gerd Raschig. Der Pfälzer Motorsportfan griff zunächst selbst ins Lenkrad eines Opel Kadett und landete im ONS-Rallye-Pokal gleich auf Platz 3. Danach stieg er als Co-Pilot in den BMW von Clubkollege Raschig, bevor ihn der damals amtierende BMW-Rennleiter Bein in die Sportabteilung nach München holte. Dort ersetzte der Pfälzer den pensionierten Kundensport-Betreuer Heinz Weidauer.

«Es begann die aufregendste Zeit meines Lebens», schwärmt Klee über die ersten zehn BMW-Jahre. «Der Aufbau der Motorsport GmbH, das CSL-Renncoupé, das Junior-Team, die Procar-Serie mit dem M1 – faszinierend.» Seine Assistentin Hannelore Knöferle (erst Freundin, dann Dauerlebensgefährtin, schliesslich Ehefrau) und der Automobil-Kaufmann wurden zu einer Art Herzstück des BMW-Motorsports.

Über den Tisch der beiden lief fast die gesamte Administration: Homologation, Versicherungen, Abrechnungen, Werks- und Privatfahrerbetreuung, BMW-Sportpokal. «Das Verhältnis zu den Fahrern war immer sehr herzlich, nur mit dem Cecotto verband mich eine Art Hassliebe, weils bei ihm ständig Krach um die Kohle gab.»

Klee hat viele Chefs kommen und gehen sehen: Härle, Neerpasch, Flohr, Braungart, Stappert, Kalbfell – um die wichtigsten zu nennen. Einer war immer da: «Mit Paul Rosche hat sich in 30 BMW-Jahren ein respektvoll-freundschaftliches Verhältnis entwickelt.» Klees letzte Amtshandlungen vor Beginn seines Ruhestands Mitte 2001 waren Vorbereitung, Einsatz und Homologation des 320i für die DTC.

Der 66-jährige Pfälzer lebt mit seiner Ehefrau (seit 2003 ebenfalls pensioniert) weiterhin in München. Langeweile gibt's keine: Gartenarbeit, Oldtimerveranstaltungen, Kontakt zu alten Weggefährten, TV-Übertragungen von der Formel 1, DTM, DTC und Tourenwagen-EM. Dazu häufige Spaziergänge, frische Luft und Bewegung. Letzteres ist nach einer dramatischen Herzattacke (fünf Tage im Koma) für Klee fast lebenswichtig geworden. «Der Warnschuss hatte auch was Gutes – ich hab' vor Schreck gleich das Rauchen eingestellt, von 70 Zigaretten am Tag auf null.»

Einen bislang unerfüllten Traum gibt es auch noch: Australien. «Ich war schon überall auf der Welt, nur dort noch nicht.» Vielleicht lädt ihn die weiss-blaue Formel-1-Truppe ja 2005 zum Grossen Preis von Australien ein – verdient hätte es der treue BMW-Diener allemal.



Wunderbare BMW-Jahre: Klee '71



Traum von Australien: Klee heute



Ludwigshafener Rallye-Clan: Raschig/Klee 1970 bei der Tour de Corse

# Der Renn-Airliner

Hajo Masing wusste immer Rat, wenn Rennfahrer, Teammanager oder Journalisten möglichst fix und unkompliziert zu den Rennstrecken Europas fliegen wollten. Als Geschäftsführer des Flugservice-Unternehmens «Arcus Air» dirigierte der schwergewichtige Rennfan und Sponsor eine Luftflotte, die bis zu sechs Flugzeuge und fünf Helikopter umfasste. Wenn mit Linienflügen gar nichts mehr ging, war die «Masing-Airline» gerade in den 70er- und 80er-Jahren für die eilige Rennkundschaft der letzte Rettungsanker.

Der fröhliche 115-Kilo-Mann, selten ohne glimmende Zigarette anzutreffen, arrangierte Starts und Landungen notfalls auf der kleinsten Wiese neben einer Rennpiste. Auch das ZDF-Sportstudio oder die Essener Motorshow schätzten Masings Improvisationstalent – Promis und Formel-1-Stars wurden selbst unter erschwerten Bedingungen immer pünktlich abgeliefert.

Die Fluggäste mussten allerdings bisweilen strapazierfähig sein. So gerieten Schlechtwetterflüge speziell mit Propeller-Fluggerät mitunter zum Horror-Szenario, an das sich RTL-Mann Willy Knupp noch respektvoll erinnert: «Mit Hajos Piloten haben wir auch die übelsten Turbulenzen überlebt. Die Jungs im Cockpit waren in heiklen Situationen sensationell.»

Die wohl wildeste Luftreise fand 1978 mit dem Ford-Werksteam an Bord statt, als die Maschine auf dem Rückflug vom Österreiching in ein schweres Gewitter mit Hagelschlag geriet. Wolfgang Drehsen, damals als Fotograf mit an Bord: «Es war die Hölle. Wir hingen bleich in den Sitzen, und alle dachten, das Ende sei nah.» Als sich die gebeutelte Reisegesellschaft nach glücklicher Notlandung das durch dicke Hagelkörner rundum beschädigte Flugzeug besah, wurde klar, wie brisant die Lage wirklich gewesen war. Masing: «Das war in der Tat unser schwerster Zwischenfall, der Schaden betrug über 150 000 Mark.»

Offiziell ist Masing, der im Februar 62 wird und jetzt im württembergischen Weinstadt wohnt, zwar noch Generalbevollmächtigter von «Arcus Air Logistic», aber die angeschlagene Gesundheit (Herz-OP, vier Bypässe, Bluthochdruck, Diabetes) lässt ihn nur noch mit reduzierter Power arbeiten. Aus 115 Kilo wurden 85, statt 100 Zigaretten am Tag darf er keine einzige mehr paffen. «Das ist alles gar nicht mehr lustig», klagt Masing, der 2002 mit dem Tod seiner Frau einen weiteren Schicksalsschlag verarbeiten musste. Fliegerei und Rennerei begeistern ihn noch immer: «Ich besuche Öldtimer-Flugtage und lese MSa.»



Der Herr der Helis: Masing 1973



Lädierte Gesundheit: Masing heute



Gruppenbild mit Chef: Masing (3.v.l.), «Aérospatiale»-Jets und Crew '76



# Bellofs Ziehvater

Willy Maurer und sein Berliner Spirituosenunternehmen Mampe zählten Ende der 70er-Jahre zu den wichtigsten Sponsoren. In der Rennsportmeisterschaft war der in Boppard am Rhein geborene Jung-Millionär mit seinem Magenbitterprodukt «Halb & Halb» mehrere Jahre Werbepartner von Zakspeed und Ford für das Escort- und Turbo-Capri-Programm der Werkspiloten Armin Hahne und Hans Heyer. Und mit dem Fun-Getränk «Mambo» bewarb Motorsport-Fan Maurer 1979 den von Sieg zu Sieg eilenden Kremer-Porsche 935 von Klaus Ludwig.

Dann griff der gelernte Bankkaufmann nach den Sternen und gab bei Gustav Brunner seinen eigenen Formel-2-Rennwagen «Maurer MM» für Armin Hahne in Auftrag. Das Projekt durchlief Anfangsschwierigkeiten, dazu kam mit dem Tod von Markus Höttinger (den 1980 in Hockenheim das verlorene Hinterrad von Toleman-Pilot Derek Warwick am Kopf traf) ein schwerer Rückschlag. Ab 1981 begann der Aufwärtstrend mit dem ersten Sieg durch Roberto Guerrero in Thruxton.

Mit Neuzugang Stefan Bellof, dessen Management Maurer sofort an sich zog, erlebte das Team 1982 einen wahren Höhenflug. Unvergessen die sensationellen Auftaktsiege in Silverstone und Hockenheim.

«Es waren grosse emotionale Momente», blickt Maurer zurück. «Wir haben damals die Geburtsstunde eines grandiosen Ausnahmetalents erlebt.» Von den neun Siegen, die das Team bis zum F2-Ausstieg Ende 1983 einfuhr, entfielen allein sechs auf Supermann Bellof. «Stefans Tod 1985 in Spa war das deprimierendste Ereignis meines Lebens», gesteht der heutige Anlageberater. «Danach wollte ich nichts mehr vom Motorsport wissen. Bis heute habe ich kein Rennen mehr besucht.»

Nach Bellofs Tod siedelte Maurer mit seiner Agentur von Monaco nach Tegernsee um, vor sechs Jahren entschied er sich endgültig für seine Wahlheimat Schweiz. Der heute 52-jährige Junggeselle (dessen Versuch einer Ehe nach sieben Jahren scheiterte) erledigt seine Geschäfte nun aus dem Nobelkurort Gstaad. Gesundheitlich geht's ihm nach einem leichten Herzinfarkt wieder gut, die Hobbys Ski, Tennis und Golf kann er ohne Einschränkung ausüben. Dazu spielt er begeistert Schach, vor allem mit seinem 14-jährigen Sohn.

Motorsport findet, wenn überhaupt, nur noch im Fernsehen statt. Zwar informiert sich Maurer über die Formel 1 und DTM, «aber meine Begeisterung ist nicht mehr die von früher, dazu war die Zeit mit Stefan viel zu schön».



F2-Siege mit Bellof: Maurer 1982



Leben ohne Racing: Maurer heute



Sternstunden: Bellof im Maurer-BMW bei seinem Hockenheim-Sieg 1982

# Der DTM-Retter

Giorgio Pianta hat seinen festen Platz in Italiens Rennsportgeschichte sicher. Ob als Renn- und Rallyepilot (700 Starts, ca. 70 Siege, 90 Podiumsplätze, drei Meistertitel) oder als Teamchef der Fiat-Markengruppe Lancia, Abarth und Alfa Romeo – der Mann fuhr immer auf der Erfolgsspur. Ob Formel 3, Formel 2, Rallyeauto oder Tourenwagen – am wilden Pianta kam so schnell keiner vorbei. Die Pistenkarriere fand ihr Ende erst, als Fiat seinen Stammpiloten 1981 als Cheftester und sportlichen Leiter ins Management berief. Was den leidenschaftlichen Racer aber selbst noch im fortgeschrittenen Alter nicht daran hinderte, im Testbetrieb Zeiten vorzulegen, die bei seinen Chauffeuren bisweilen Depressionen auslösten. 1993 wurde der Alfa-Sportgeneral in Deutschland für die alte DTM sogar zum Retter in höchster Not: Wegen des Ausstiegs von BMW und Audi war nur noch ein Hersteller (Mercedes) an Bord, was unweigerlich den Kollaps der Serie bedeutet hätte.

Pianta schickte also seine Alfa-155-Streitmacht ins Gefecht und gewann durch eine grandiose Siegesserie seines Lieblingspiloten Nicola Larini auf Anhieb den Titel. Auch in den Folgejahren blieb Alfa der DTM treu und wurde zum Sympathieträger schlechthin. Insgesamt sam-

melten Alfa-Piloten unter Piantas Regie 41 Siege, 19 Poles und 47 Rundenbestzeiten. Doch als die Vorstände von Alfa und Opel zum Saisonende 1996 den Ausstieg beschlossen, konnte auch der grauhaarige Alfa-Feldherr die DTM nicht mehr vor dem Untergang bewahren. «Das war für mich die grösste Enttäuschung als Teamchef überhaupt», sagt der Alfa-General. Bis heute ist er überzeugter DTM-Fan geblieben, war erst kürzlich wieder Gast beim Finale in Hockenheim. «Was ich da gesehen habe», schwärmt der 69-Jährige, «bestärkt mich in meiner Meinung, dass Alfa hier nicht länger fehlen darf. Ein neuer DTM-Auftritt würde der Marke gut tun.»

Der ehemals starke Sportmanager des Fiat-Konzerns gilt zwar offiziell längst als pensioniert, steckt aber noch immer über beide Ohren im Motorsport: Als Berater, Sportkommissar und zusätzlich als Mentor seines rennfahrenden Sohnes Alberto (22). Mit Ehefrau Ludovica (mit der er seit 23 Jahren verheiratet ist) lebt Giorgio Pianta in Canavese nahe Turin und erfreut sich bis auf nachlassende Sehkraft (grauer Star) guter Gesundheit. Sein Kämpferherz schlägt unverdrossen weiter für die DTM und ein neues Alfa-Engagement: «Gebt mir ein Budget, und ich bin morgen wieder da.»



Erfolgreicher Rennfahrer: Pianta 1970



Bekennender DTM-Fan: Pianta 2004



Prost auf den DTM-Titel: Pianta und Christian Peruzzi (†) 1993 auf der Avus

# Vollgas-Hotelier

Karl Pojer träumte als Kind schon davon, Profi-Rennfahrer zu werden. Kein Wunder, wenn man nur ein paar Kilometer neben dem Motorsport-Mekka Zeltweg aufwächst und das Nationalidol Jochen Rindt bewundert. Sicherheitshalber durchlief Pojer aber erst mal eine Ausbildung als Hotelkaufmann, die ihn durch die grössten und berühmtesten Häuser der Welt führte. Nebenbei absolvierte er einen Formel-Ford-Lehrgang in der britischen Rennfahrschule von Jim Russel als Jahresbester und landete danach zwangsläufig im FF-Team seines Landsmanns Walter Lechner.

Unter dem strengen Regiment von Arno Zensen und Franz Tost lernte er kämpfen und siegen. Seine Gegner hiessen Michael Bartels oder Marco Werner, in der Opel-Lotus-Euroserie gaben Kaliber wie Frentzen, Lehto oder Häkkinen das Tempo vor. «Leider erlag ich dem Trugschluss, beide Jobs perfekt machen zu können», gibt Pojer heute zu.

Als er gerade Direktor des Brüsseler Sheraton-Hotels war, wurde ihm klar, dass sich beide Aufgaben nicht unter einen Hut bringen liessen. «Mein Zeitmanagement geriet in Grenzbereiche, daher musste ich mich trotz ordentlicher Resultate für meinen Hauptberuf entscheiden.» Bis 1995 startete er sporadisch als Hobby-

Pilot, ehe er die Rennerei schweren Herzens aufgab.

Dafür wurde er zum Senkrechtstarter der Hotel-Branche, übernahm das Kommando für sämtliche Robinson-Clubs und machte die damals eher unspektakuläre Club-Kette durch eine konsequente Qualitätsoffensive zum Marktführer im Premiumsegment für Club-Urlaub. Allerdings wurde Pojer dann nochmals vom Racing-Bazillus gepackt. «Mein Rückfall dauerte drei Jahre und hiess Ferrari-Challenge – eine tolle Zeit.»

Inzwischen ist der 49-Jährige (verheiratet, eine Tochter) auf dem vorläufigen Gipfel seines Berufslebens angekommen. Seit Juni 2003 leitet er den Gesamtbereich «Hotels und Resorts» der TUI AG in Hannover. Damit ist Karl Pojer beim grössten Ferienhotelier Europas Herr über 290 Häuser (u.a. Riu, Iberotel, Grecotel, Robinson) und 157 000 Betten.

So ganz ohne schnelle Autos und Racing geht's aber immer noch nicht. 2002 gönnte sich der regelmässige MSa-Leser noch die historischen 24 Stunden von Le Mans mit einer AC Cobra (Baujahr '68, 500 PS). Vor kurzem hat er seinen Ferrari 360 Modena gegen einen Lamborghini Gallardo ein-getauscht. Einen Wunsch will er sich unbedingt noch erfüllen: «Im Porsche-Supercup-Rennen in Monaco starten.»



Formellehre bei Lechner: Pojer '88



Herr über 290 Hotels: Pojer heute



Wilde Formel-Ford-Zeit: Pojer 1987 in Zolder im 1600er-Van Diemen

# Viva Scuderia

Helmut Rathjen und die Scuderia Hanseat – das ist eine untrennbar feste Verbindung wie in einer langen, guten Ehe. Seit 1958 steht der Name des Hamburgers für das Programm des wohl berühmtesten und traditionsreichsten Sportfahrerlehrgangs auf dem Nürburgring. Bei der Geburt der Idee (mitbeteiligt waren u.a. auch der rennsportbegeisterte Rathjen-Freund und ARD-Reporter Günther Isenbügel sowie Graf Berghe von Trips) ahnte freilich niemand, dass sich der Lehrgang schon bald als Branchenprimus und Dauerbrenner entwickeln würde. In zwei 3-Tages-Veranstaltungen werden jedes Jahr rund 600 Teilnehmer mit Grenzbereich und Ideallinie vertraut gemacht – bis heute sind das über 25 000 Lernwillige.

waren unter den Instruktoeren der 60er-Jahre noch grosse Rennfahrernamen wie Stirling Moss, Paul Frère oder Hans Stuck sr. (dessen 15-jähriger Sohn Hans-Joachim der Gruppe in unbewachten Momenten schon mal die Ideallinie erklärte) zu finden, setzten die Organisatoren in der Folgezeit mehr auf eine Permanent-Crew ausgewiesener Ring-Spezialisten. Die Teilnahme kostet inzwischen inklusive Begrüssungessen und Gala-Abend zum Abschluss 1540 Euro, in der Anfangszeit war man noch mit 500 DM dabei.

«Die Veranstaltung ist ein Markenartikel», sagt der jetzt 85-jährige Rathjen stolz. «Wir sind immer ausgebucht und haben viele Wiederholer.» Trotz fortgeschrittenen Alters sitzt der SC-Hanseat-Chef noch täglich sechs Stunden in seinem Hamburger Büro am Hafen, um gemeinsam mit seiner Tochter (54) die Lehrgänge vorzubereiten. Um seine stabile Gesundheit mögen ihn viele beneiden: «Ich fühle mich topfit, es zwickt nirgends», vermeldet der langjährige DMSB-Sportkommissar und -Sicherheitsbeauftragte, der noch nicht mal einen Hausarzt hat. Rathjen war selbst viele Jahre erfolgreicher Rallye- und Rennpilot und auf der sportpolitischen Schiene eng mit ADAC Hansa und DMSB verbunden. Er ist Inhaber von 23 Weltrekorden, das zugehörige Renngerät, ein Messerschmitt, steht im Deutschen Museum in München.

Mit Borgward, Volvo und BMW startete er 13 Mal bei der Monte und fährt noch immer historische Rallies. Auf seine Initiative hin wurde gerade ein Revival der «Tour d'Europe» aufgelegt. Nach 20 Jahren Pause will er die Mammut-Rallye mit neuer Streckenführung rund um die Ostsee wieder salonfähig machen. «Aber Zeit zum Segeln», schiebt der 85-Jährige nach, «muss auch noch bleiben.»



Lang ist's her: Rathjen und der 15-jährige Hans Stuck beim Ring-Lehrgang 1965



Wie die Zeit vergeht: Rathjen, Stuck und Hanseat-Partner Christian Kubon heute



# Der Rundfunker

Günther Schäfer zählt zur alten Gilde der klassischen Motorsportreporter, die noch alles konnten: Rundfunk, TV, Streckenreportage und Schreiben. Seine Partner waren die ARD und speziell der Bayerische Rundfunk, Eurosport, Sport-Agenturen, Rennveranstalter oder auch Fachblätter wie rallye racing und MSA.

Der gebürtige Nürnberger mit zwei abgeschlossenen Ausbildungen als Kfz-Techniker und Journalist rückte nach seiner aktiven Zeit im Motorrad-Geländesport (ab 1954) und als BMW-Pilot am Berg in den 60er-Jahren zunächst in die Funktionärs-gilde auf, um als Renn- und Sportleiter wertvolle Erfahrungen zu sammeln. Zum Journalismus kam der Franke «aus Unzufriedenheit über die Berichterstattung in Wort und Schrift». So wurden für den technischen Betriebsleiter einer grossen Spedition die Hobbys Schreiben und Reden bald zum Hauptberuf.

Rund 2000 Sportereignisse hat Schäfer als freier Mitarbeiter für die ARD-Hörfunk-kette und für Eurosport übertragen. Dazu gehörten neben Formel 1, DRM, DTM und Sportwagen-WM auch die Motorrad-WM und Wintersport. Dazu kamen jede Menge Streckenreportagen mit Highlights in Hockenheim, auf der Avus oder am Nürburgring. Wie sein unvergessener Kollege Kal-

li Hufstadt hatte Schäfer die Angewohnheit, die Rennschauplätze bevorzugt im Wohnmobil anzusteuern.

Der Rundfunk- und TV-Mann spulte bis 1993 ein wahres Mammutprogramm ab, als ihn eine Krebserkrankung aus heiterem Himmel zu einer längeren Auszeit zwang. «Ich habe viel Glück und vor allem einen guten Professor gehabt, nach drei Operationen und den Nachbehandlungen war das Ärgste überstanden. Heute bin ich wieder gesund, mein Körper ist clean.»

Nach der Genesung hat Schäfer eine Umorientierung seiner beruflichen Engagements vorgenommen und eine eigene Firma für TV- und Videoproduktionen, Präsentations- und Eventtechnik gegründet. Seine alten Verbindungen halfen beim Erschliessen des neuen Kundenstamms, den er in den Bereichen Sport, News und Kultur fand. Mit Motorsport hat der heute 67-Jährige so gut wie nichts mehr zu tun, nur sein Heimrennen am Norisring besucht er noch hin und wieder.

Fazit des kinderlosen und geschiedenen Umsteigers: «Ich habe ein tolles Motorsportleben gehabt, viele nette und auch einige weniger nette Menschen kennen gelernt und wertvolle Freundschaften geschlossen. Jetzt geniesse ich meine neue Gesundheit und mein neues Leben.»



Schreiben & Reden: Schäfer 1980



Events & Management: Schäfer '04



Mikro-Mann: Schäfer 1989 bei einer Eurosport-Sendung am Nürburgring

# Die Siegfabrik

Konrad Schmidt wollte eigentlich selbst mal ein grosser Rallye-Pilot werden. Aber der Maschinenbau- und Kfz-Ingenieur musste erkennen, dass sich sein Talent in Grenzen hielt und er den Lenkradjob besser den Profis überlassen sollte. So entschied sich der Nürnberger für die Rolle des Teamchefs und setzte die Besten der Zunft ans Volant seiner Renn- und Rallye-Autos. Mit seinen bevorzugten Hausmarken Volkswagen und Audi gelangen vor allem im Rallye-Sport schon bald wertvolle Siege und Titel. Topstars wie Walter Röhrl, Michèle Mouton, Harald Demuth oder Armin Schwarz fuhren mit den Autos von SMS (Schmidt Motor Sport) der Konkurrenz auf und davon. Vier Rallye-Meistertitel und an die 250 Einzelsiege sprechen eine eindeutige Sprache.

Zusammen mit Audi stellte sich Schmidt 1990 der Herausforderung DTM und siegte auch hier auf Anhieb. Im denkwürdigen Finale von Hockenheim gewann Hans Stuck mit zwei Laufsiegen das begehrteste Tourenwagen-Championat. Dieser Titel gilt als der wertvollste Erfolg in der Teamhistorie.

Dafür bescherte VW dem ehrgeizigen Teamchef die «grösste persönliche Enttäuschung», als die Wolfsburger die in Auftrag gegebene Entwicklung des Allrad-Golf für die Rallye-WM stoppten und das ferti-

ge Auto einstampfen liessen. «Die ganze Mannschaft war am Boden zerstört.»

Dass es noch schlimmer kommen könnte, konnte Schmidt damals nicht ahnen. Der 30. April 1994 wurde zum Alptraumtag des SMS-Chefs. Als Teilhaber und Technik-Partner des Simtek-F1-Rennstalls musste er miterleben, wie Roland Ratzenberger in Imola tödlich verunglückte. «Für mich war es der schwärzeste Tag in 25 Jahren Motorsport.»

Inzwischen ist Schmidt aus dem Sport-Business sowie aus seinen beiden Firmen (SMS-Team und Autohaus) ausgeschieden, die Geschäfte werden von Partner Harald Peelen allein weitergeführt. «Der Racing-Job hat mich verschlissen, ich wollte keinen Herzinfarkt in der Boxengasse.» Daher gibt es im Leben des erfolgreichen Teamchefs neue Prioritäten: Familie, Freunde, soziale Kontakte, Hobbys wie Golf, Tennis und Skilaufen. Seine Söhne (23, 19) wollen wie der Vater die Ingenieurslaufbahn einschlagen, der Ältere steckt mitten im Maschinenbau-Studium und ist nebenbei noch Technischer Kommissar in der Formel-3-Euroserie.

Dazu offenbart Schmidt, der im Dezember 56 wird, Verblüffendes: «Ich will einen Roman schreiben. Falls sich der eine oder andere wiedererkennt, wäre das Zufall ...»



Beginn der Siegesserie: Schmidt '79



Neue Prioritäten: Schmidt heute



Historisches DTM-Finale: Das SMS-Audi-V8-Trio 1990 in Hockenheim

# Ring-Spezialist

Willi Sommer zog 1968 bei einer Ford-Nachwuchssichtung das grosse Los: Als 21-Jähriger wurde er zum ersten Piloten des Zakspeed-Teams ausgewählt. Der Mainzer, der zuvor schon mit einem Steyr-Puch 650 TR am Berg und auf der Rundstrecke einer der Besten war, nahm fortan im grün-gelben Escort 1300 GT Platz und besicherte Erich Zakowski und Ford die Einsicht, den Richtigen genommen zu haben. Die Auftritte des Nachwuchsmanns endeten meist mit Siegen, nur selten gab's Schrott. Als dann noch Harald Menzel als Teamkollege hinzusties, eilte das Zakspeed-Escort-Duo von Erfolg zu Erfolg.

Eine besonders beliebte Sommer-Übung bestand darin, im kleinen Escort die dicken Sportwagen am Berg zu ärgern. Einen Grossteil seiner Siegbilanz (nach der Escort-Zeit kamen noch höchst erfolgreiche Abarth- und Formel-3-Jahre dazu) erkämpfte sich der Kfz-Meister auf der Nürburgring-Nordschleife. «Diese Rennstrecke war und ist für mich das Allergrösste», schwärmt er. «Hier kannst du zeigen, was du drauf hast und so manchen vermeintlichen Supermann bis auf die Knochen blamieren.» Deshalb düste er auch nach Ende seiner Rennfahrerkarriere (die er Ende 1974 auf Wunsch seines schwer kranken Vaters aufgab) immer wie-

der am Sonntagmorgen von Mainz zum Nürburgring, um «für mich ganz allein ein paar Runden zu drehen».

Diese Tradition pflegt der Fiat-Händler noch heute, derzeit mit einem selbst hergerichteten 100-PS-Cinquecento 1,1 Turbo. «Damit verblase ich alles, was da an Porsche, BMW und Ferrari so über den Ring stolpert.» Und einmal im Jahr gibt's ein grosses Ring-Happening mit seinen alten Steyr-Puch-Kumpels Liedl, Hering, Eichhammer und Co. Mit denen trifft er sich überdies jeden ersten Donnerstag im Monat zum Stammtisch in der ehemaligen Steyr-Puch-Hochburg Regensburg.

Obwohl seine zwei Brüder jeweils durch Verkehrsunfälle ums Leben kamen, ist die Autoleidenschaft des jetzt 56-Jährigen ungebrochen. So hält sich denn auch die Begeisterung von Frau und Kindern (ein Sohn, 23, eine Tochter, 15) über die Sonntags-Umtriebe des Familienoberhaupts in Grenzen. Formel 1 und DTM sind TV-Pflichtprogramm, wobei Sommer regelmässig über die Reporter wettet: «Die erklären technische Hintergründe entweder falsch, schlecht oder gar nicht.»

Seine Zukunftswünsche sind schnell aufgezählt. «Gesund bleiben und möglichst lange schnell Autofahren können. Sonst brauch' ich nichts.»



Seriensiege am Berg: Sommer '69



Lustrunden am Ring: Sommer 2004



Zakspeeds Anfänge: Ford-Escort-Pilot Willi Sommer 1970 in Hockenheim

# Die schnelle Miss

Mercedes Stermitz gehörte zu jener Damenriege der 80er-Jahre, die den Ford-Fiesta-Ladies-Cup konsequent als Sprungbrett für eine Rennsport-Karriere genutzt hat. Über ihren motorsportlichen Ziehvater Dr. Helmut Marko fand die Stewardess der Austrian Airlines als frisch gekürte «Miss Steiermark» und «Miss Austria» den Weg ins Cockpit eines Rennautos. Erste Starts im Marko-Alfa GTV in Österreich, dann zwei Jahre Ladies-Cup mit 20 ehrgeizigen Geschlechtsgenossinnen und schliesslich der Werksvertrag bei BMW.

Zusammen mit ihrer Ladies-Cup-Kollegin Annette Meeuvissen trat die Österreicherin 1987 und 1988 in der DTM und bei ausgesuchten EM- und WM-Läufen im Werks-M3 an. Zwar rissen die beiden Hübschen im Club der harten DTM-Fighter keine Bäume aus, aber blamiert haben sie sich auch nicht. Immerhin gilt der siebte Gesamtrang bei den 24 Stunden von Spa als Highlight der BMW-Zeit.

Formel 3, Sportwagen und ein kurzes Formel-3000-Gastspiel in Argentinien waren die weiteren Stationen von Stermitz, bevor ihre Karriere durch einen Verkehrsunfall im Februar 1993 ein jähes Ende nahm. Ein fataler Irrtum auf der Felbertauernstrasse führte zu einem Frontalcrash mit einem entgegenkommenden Fahrzeug.

Fünf Wochen lang lag Mercedes mit schwersten Kopf- und Beinverletzungen im Koma, wurde unzählige Male operiert und kann erst seit ein paar Jahren wieder ein normales Leben führen. Abgesehen von einem Gehfehler durch ein dauerhaft verkürztes Bein sind alle Unfallfolgen überstanden.

Seit ihrer Heirat mit einem Versicherungskaufmann ist Mercedes Stermitz ausschliesslich Hausfrau und Mutter. Zwei Kids (Tochter Mercedes, 8, und Sohn Harald, 6) halten die Ex-Rennfahrerin rund um die Uhr auf Trab. «Jetzt hab' ich mein tägliches 24-Stunden-Rennen hier zu Hause», lässt sie atemlos vernehmen. «Vor allem meine leicht behinderte Tochter braucht sehr viel Zuwendung.»

Beim DTM-Lauf auf dem A1-Ring zeigte sie sich im letzten Jahr erstmals wieder an der Rennstrecke und genoss die Atmosphäre in vollen Zügen. «Es war schön, alte Freunde wiederzutreffen und ein bisschen Benzin zu reden.» Ansonsten verfolgt die fast 46-jährige ehemalige Miss Austria mit Wohnsitz in Baden (Nähe Wien) im Fernsehen alles zum Thema Formel 1 und DTM. «Vor allem die DTM-Übertragungen erinnern mich an meine schönsten Jahre im Rennsport. Das war eine wunderbare Zeit, die mir BMW da ermöglicht hat.»



Miss & Motorracing: Stermitz '84



Hausfrau & Mutter: Stermitz heute



Flott im Kremer-Porsche 962: Platz 8 für Stermitz/Rensing 1991 am Ring