

## Erinnerungen an „Manni, däa Junge vom Nörborschring“

Freitag, 12 August 2005

Es war der 27. März 1980. Der Vater des Autors dieser Zeilen machte beim sonntäglichen Frühstück den Vorschlag, zum Nürburgring zu fahren. Dort wäre ein Autorennen. Der Junior wusste, es ist der zweite Lauf zur „Deutschen Rennsport-Meisterschaft“, der Top-Meisterschaft im nationalen Motorsport. Gut, er fand die Autos immer schön, aber Fußball war dann doch interessanter. Was sich nach diesem Tag schlagartig ändern sollte!

So war ich zum ersten Mal live bei einem Autorennen und freute mich vor allem auf ein Auto: Den Porsche 935 K3! Laut Programmheft gab es sogar zwei, den Jägermeister-K3 von Axel Plankenhorn und einen weiteren, gefahren von der späteren Ring-Legende Edgar Dören. Als das Feld erstmals an unserem Zuschauerplatz, dem Schwalbenschwanz, vorbeikam, führte Stommelen im Liqui Moly-935 vor Ludwig im Super-Capri, noch mit dem Riesen-Heckflügel. Bereits auf Rang drei lag Manfred Winkelhock in einer Gruppe 4 BMW M1, der den Lauf als Test für die Procar-Serie im Team von Manfred Cassani absolvierte. Sowohl Stommelen als auch Ludwig hatten irgendwelche Probleme, und so wurde Manfred Winkelhock in dem total unterlegenen M1 Sieger des ersten Rennens, welches ich live gesehen habe. Der Sieg wurde ihm später aberkannt, da er im Training unter Gelb überholt hatte, aber das spielt für die Leistung und Erinnerung keine Rolle. Einen K3 habe ich an dem Tag übrigens nicht gesehen, auf der wechsellässigen Strecke kamen Plankenhorn und Dören ebenso wie Bob Wollek im Loos-Porsche nur bis zum Pflanzgarten. Winkelhock, der aus dem schwäbischen Waiblingen stammte, setzte 1980 seinen Schwerpunkt auf die Formel2, die er im March-Werksteam absolvierte. Ein dritter Platz in Enna war die magere Saisonbilanz, nachdem es zu Beginn noch so aussah, als könne er um Siege mitfahren. Aber das Auto war noch zwei Unfälle in den ersten Rennen, unter anderem sein weltberühmter Salto am Flugplatz, einfach eine Gurke. Manch einer glaubte auch, es liege am Fahrer. Sicher nicht Rudolf Henle, damaliger Chef der Ulmer Schmierstoffirma Liqui Moly. Er überwarf sich im Sommer 1980 mit seinem Nummer1-Fahrer Stommelen und verpflichtete Winkelhock als Ersatz. BMW-Rennleiter Dieter Stappert gab zum Glück die Freigabe und Winkelhock brannte nur darauf, jedem zu zeigen, dass er besser ist, als seine Resultate in der Formel2. Die Zweifler meldeten sich auch diesmal, schließlich hatte der 935 rund 750 PS, über 300 mehr als Winkelhock bis dato kannte. Doch die negativen Besserwisser verstummten nach seinem ersten Rennen auf dem Salzburgring ganz schnell: Pole, Sieg, schnellste Runde. Neben weiteren schnellsten Runden folgte in der Saison noch ein weiterer Sieg auf der Betonschleife des Rings. Wichtiger aber, er hatte allen bewiesen, dass er es kann. Im Spätsommer gab es gar eine erste Formel1-Chance, allerdings vermochte er sich im Arrows als Ersatzmann für Jochen Mass nicht den GP von Italien in Imola zu qualifizieren. 1981 wurde sein Formel-Drang etwas gestoppt, es gab kein festes Engagement in der Formel2, nur gelegentliche Einsätze. Paradoxerweise erreichte er beim Rennen in Hockenheim mit Rang zwei seine beste Platzierung in der Formel2 überhaupt, auf einem Ralt, den Bertram Schäfer eingesetzt hat. Ein wenig mehr Abgeklärtheit, dann wäre es vielleicht sogar ein Sieg geworden, aber so musste er sich bei der letzten Durchfahrt der Sachs-Kurve Stefan Johansson geschlagen geben. Doch die DRM war sein Ding in dem Jahr: Inzwischen zu Ford gewechselt, siegte er auf einem neu aufgebauten Liqui-Moly Super-Capri bei sechs Rennen in der großen Division. Doch drei Ausfälle sorgten dafür, dass er nur dritter in der Meisterschaftswertung wurde. Aber er setzte noch weitere Glanzlichter, vor allem mit sensationellen Rundenzeiten auf der Nordschleife. So erreichte er beim 1000km-Rennen mit 7.18.48 min eine unglaubliche Trainingsbestzeit. Leider auch hier wieder der Rückschlag, zum Rennen konnte er wegen eines Motorschadens in „warm up“ erst gar nicht antreten. 1982 dann half Henle erneut mit Liqui Moly-Geldern nach und verschaffte Manfred Winkelhock den Sitz im ATS-Formel1. Bereits im zweiten Rennen in Rio gab es die ersten beiden Punkte, wenn auch nur durch Disqualifikation von Sieger Piquet und dem zweitplatzierten Reutemann. Es sollten die einzigen WM-Punkte in seiner Formel1-Karriere bleiben. Erfolgserlebnisse holte er sich abseits der Formel1, so zum Beispiel am Norisring, als er mit dem neuen Ford C100 im Windschatten von Jochen Mass im Porsche 956 zweiter wurde. Unvergessen auch jene Story des letzten Laufes zur Langstrecken-Fahrer-WM in Brands Hatch. Marc Surer und Winkelhock standen mit ihren C100 in der ersten Reihe. Damit keiner auf der nassen Strecke in der Gischt des anderen fahren musste, beschlossen die beiden, nebeneinander zu fahren. Immerhin vier Runden ging es gut, ob Winkelhocks C100 nach dessen Abflug noch reparabel war, ist mir nicht bekannt. 1983 sollte es weiter gehen in der Formel1, nach viel öffentlichem Druck gab es für Winkelhocks ATS den BMW-Turbo-Motor. Auf dem Papier ein siegfähiger Wagen, in der Praxis eine Katastrophe. Fast nur Ausfälle, peinlicher Höhepunkt die technisch- und wetterbedingte Nichtqualifikation beim Heim-GP. Und dennoch, seine Fans hielten zu ihm: „Manni, däa Junge vom Nörborschring, der hat unterm Arsch das schnellste Ding“, so sangen Schlachtenbummler aus Adenau beim Grand Prix in Zeltweg. Und der Autor schloss sich diesen schnell an, worauf bis heute andauernde Freundschaften entstanden sind. Denn gerade den Adenauern konnte er kurz zuvor beim Sieg des Tourenwagen-EM-Laufes auf BMW 635 CSI auf der Nordschleife wieder einmal beweisen, was er drauf hat. 1984 hätte wohl fast jeder das Handtuch geschmissen, der das mitgemacht hat, was Winkelhock in dem Jahr bei ATS erleiden musste. Der ATS-BMW ging nicht nur permanent kaputt, der vor kurzem verstorbene Teamchef Günther Schmid schaffte es auch noch mit diversen „uÄyerungen in der Presse, Fahrer und Mechaniker zu demotivieren. Aber es gab auch Licht am Ende des Tunnels: Porsche Kremer suchte einen Sponsor und Fahrer für den nationalen Saisonhöhepunkt in Nürnberg. Wieder sprang Rudolf Henle ein und sorgte dafür, dass Winkelhock erstmals in einem 956 Platz nehmen durfte. Ein konkurrenzfähiges Auto, wie er es in der Formel1 so sehr vermisste. Und wieder gab er Gas, beim DRM-Rennen noch zweiter, machte er dann beim sogenannten Geldrennen viel Druck auf die im 956 viel erfahreneren Bellof und Mass und so konnte einen vielumjubelten Sieg einfahren. Winkelhock hatte mit der Formel1 noch nicht abgeschlossen, es gab einen Vertrag für 85 mit dem Rennstall RAM. Doch leider kam Winkelhock sportlich vom Regen in die Traufe. Auch hier klappte nix. Dafür war er bei den Sportwagen absolut konkurrenzfähig, schloss er für die ganze Saison einen Vertrag mit Kremer-Racing ab und fuhr zusammen mit Marc Surer auf einem nagelneuen Porsche 962. In Mugello beim Auftakt zur WM wurden sie noch zweite, in Monza gab es im wegen des Sturms verkürzten Rennens den ersten Sieg. Die Sportwagen entwickelten sich zur neuen Heimat des

Manfred Winkelhock. Die sinnlose Mauer von Mosport hat das Happy End verhindert. Am 11. August 1985 verunglückte Manfred Winkelhock im kanadischen Mosport im Kremer-962 schwer und starb einen Tag später, ohne das Bewusstsein wieder erlangt zu haben. Es war faszinierend zu sehen, wie Winkelhock immer kämpfte. Er war kein Strahlemann, aber ein leidenschaftlicher Rennfahrer, dies kam immer an, auch wenn man ihn nur vom Autogrammsammeln her kannte. (GQ)