

## Ein viel zu kurzer, aber schöner Traum: Stefan Bellof

Mittwoch, 31 August 2005

Kaum zu glauben, dass es bereits zwanzig Jahre her ist. Vieles kommt einem noch sehr nah vor, nicht unbedingt, als ob es gestern war, aber sicher keine 20 Jahre. Wie immer, wenn sich ein positives oder negatives Ereignis jährt, gibt es viele, die daran erinnern. Zum Todestag von Stefan Bellof haben Rainer Braun und Ferdi Krüger in sehr beeindruckender Weise erinnert, in dem sie ein sehr schönes Buch über die große deutsche Motorsport-Hoffnung der 80ziger Jahre geschrieben haben. Diesem Werk ist von der journalistischen Seite eigentlich nichts hinzuzufügen. Mir steht es nicht zu, diesen langjährigen Wegbegleitern des Motorsports ein Kompliment zu machen, aber ich tue es trotzdem. Ich erzähle deshalb nur mal eben, wie ich als Fan Stefan Bellof damals erlebte.

Ä

Ä

Ä

Ä

Was ich heute mit Bellof am meisten verbindet sind Emotionen, wie ich sie niemals mehr ähnlich als Fan erlebt habe. Dafür muss ich etwas ausholen:

Früher war alles besser, das hört man im Motorsport besonders gern. Ich hätte gern früher an der Strecke gestanden und Caracciola, Fangio oder Siffert im 917 bewundert. Ging aber nicht. Aber ich habe als noch junger Fan Stefan Bellof erlebt. Der deutsche Motorsport zu jener Zeit plätscherte so vor sich hin. Es gab sehr gute Sportwagen-Piloten, in der Formel1 aber gab es niemanden. 1981 beim ersten Grand Prix, den ich in Hockenheim sah, fuhr gar kein deutscher mit. ATS als deutsches Team versuchte sein Glück mit einem schwedischen Schlagzeuger namens Slim Borgudd, ansonsten spielte die selbsternannte Auto-Nation Nummer eins keine Rolle. Ein wenig Hoffnung setzten einige in Manfred Winkelhock, der unbedingt in die Formel1 wollte, wie er in jedem Interview betonte. Aber ein jeder objektive Betrachter hatte seine Zweifel, Winkelhock war nicht der, um den sich Teams rissen. Budget hier schon damals das Zauberwort und Pay-Driver waren auch schon damals gleichbedeutend mit nicht sieghüchtigen Autos. Jemand, der in der Formel1 gewinnen konnte, war jedenfalls nicht in Sicht.

1981 sah ich auch erstmals ein Formel2-Rennen, beim Eifelrennen siegte der Belgier Thierry Boutsen, der damals von Jacky Ickx gefördert wurde. „Das wird mal ein guter“, dachte ich mir. Kaum hört der eine gute Belgier (Ickx verkündete damals einige Male seine Rücktritt) auf, kommt der nächste, so schaute man schon neidisch ins Nachbarland. Gut, es gab noch Christian Danner, der war in seinem Lehrjahr, aber auch da war nicht dieses Gefühl da, „Der“ ist es, der es schafft!

Im dem Jahr hörte ich auch erstmals von Bellof, nämlich, dass da ein junger Bursche ist, der die deutsche Formel3-Szene aufmischt. Diesen sah ich dann sogar mal kurz bei jenem besagten GP in Hockenheim, als er den R5-Turbo im Rahmenrennen steuerte. Muss aber gestehen, ich kann mich noch gut an das Rennen an sich erinnern Boy Haije, Schätz, Heyer, jedoch nicht mehr an Bellof im GELO-R5.

Eine Woche vor dem Saisonauftakt der Formel2 1982 las ich dann in „motorsport aktuell“ dass eben jener Bellof im Maurer-Team die komplette Formel2-Saison fährt. „Schön, dass ging ja schnell“, dachte ich mir, rechnete aber in erster Linie mit den Werks-March und den neuen Spirit-F2, die von Boutsen und Johansson gefahren wurden. Am Sonntag dann in der Sport-Reportage die kurze Nachricht: „Der Gießer Stefan Bellof gewann im englischen Silverstone den ersten Lauf zur Formel2-Europameisterschaft...“ Ich war von den Socken. Unfassbar. Erstmals, seit ich mich für Motorsport interessierte, gewann ein deutscher ein bedeutendes Formel-Rennen.

Was wäre ich gerne zwei Wochen später nach Hockenheim gefahren, um das nächste Formel2-Rennen zu sehen. Mein Vater zeigte mir frühlich den Vogel, mal gerade so 160km einfache Fahrt von Koblenz bis Hockenheim, und das für ein Autorennen, nee. Aber dank des ersten Erfolges konnte man bewegte Bilder in der Sportschau oder so sehen. Und wieder gewann der Kerl, gegen den Boutsen, der mal ein Guter wird! Unglaublich.

Beim Eifelrennen 82 ging es dann endlich, mein Vater brachte uns freitags zum Ring, der Vater meines Freundes holte uns am Sonntag ab, wie so oft in jener Zeit. Zwei-Mann-Zelt, zwie Klappstühle, fertig. Samstags abends dann per Anhalter vom Schwalbenschwanz zu Start / Ziel, die Ordner wollten nicht schon wieder das Gejammer der zwei Autogrammsammler hören und ließen uns diesmal gleich ins Fahrerlager durch. Und dann stand ich erstmals vor ihm und da war nix: Das war kein Halbgott, kein arroganter Schnäsel, sondern ein normaler Typ, eben neun oder zehn Jahre älter als wir, sonst nix. Autogramm, kurzer Plausch und tschüss. Genial. Wir hatten endlich ein neues Idol! Die Aufholjagd am nächsten Tag nach dem Reifenschaden war gigantisch, als mir ein Bekannter vor einiger Zeit eine DVD mit den Sportschau-Ausschnitten schickte, hatte ich sofort wieder Gänsehaut. 7.06.51 min, das hatte was. Der weitere Saisonverlauf war fast eine Enttäuschung, aber der haute uns nicht um. War eben nicht mehr drin. Wenn er nicht siegen konnte, schoben wir es eben aufs Material, basta. 83 wird er sicher Europameister und dann geht's in die Formel1, das stand für uns außer Frage.

Bei dem Theater 83 um die Heidegger-Triebwerke in Hockenheim entwickelte ich dann erstmals und nicht zum letzten Mal eine Abneigung gegen Manager. Dann wieder das Eifelrennen: Wie immer, mein Freund und ich am Schwalbenschwanz, wir lauschten Braun, Luck und Hufstadt über den Streckenfunk, machten uns lustig über den ätzkaugummiähnlichen Klebeeffekt den die geschätzten Herren damals immer gern beim Erklären der Reifenfunktion dessen Temperatur bemähten. Dann kurz vorm Start verabschiedete sich Hufstadt, um per 1000er BMW nach Breitscheid zu dösen. Von dort kommentierte er die ersten paar Runden quasi als Außenposten. So hörten wir nach dem Start gespannt auf seinen Kommentar. Der Kalli laberte und laberte, er musste ja auch die Zeit überbrücken, bis die Autos kamen, dann der Schrei: ätz das schwarze Auto mit der vier ist vorne! Unser äääääääääääää hat man wohl bis Breitscheid gehört. Einmal kam er an uns vorbei, dann war sein Rennen auch schon mit gerissenem Gaszug zu Ende!

Das 1000km-Rennen sollte unser nächster Höhepunkt werden, dummerweise hätten wir erst samstags nach der Schule anreisen können. Ich wollte aber unbedingt das Training am Samstag sehen, schließlich hat Bellof zuvor in Silverstone die arrivierten Herren im Quali deklassiert. Das Unglück vieler Leute war mein Glück, es gab Hochwasser und plötzlich am Freitag stand die Schule unter Wasser. Nix wie zum Ring. Bei der 6.16er Runde von Mass staunten wir ungläubig, bei den 6.11. von Bellof klopfen wir uns auf die Schenkel ohne Ende. Einfach geil, traumhaft.

Abends im Fahrerlager hatten wir fast schon das Gefühl, dazuzugehören, man glaubte fast, Bellof grüßt uns auch. Was natürlich nicht so war, aber dennoch. Frühlichkeit durch und durch. Die erlitt am nächsten Tag einen Dämpfer, als wir nach seinem Abflug am Pflanzgarten über gegangen sind, sahen wir ihn erstmals ernster. Seine Fähigkeiten waren unbestritten ätzLauda, Lauda ha ha ha, nächstes Jahr ist Bellof da! war für uns nicht nur bierseliger Schlachtgesang, sondern Äberzeugung.

Für mich der Oberhammer war dann der Test im McLaren im Herbst 83. Nicht die Zeit, die er gefahren ist. Aber das McLaren diesen Kerl einlädt, McLaren und nicht Theodore oder Spirit oder sonstige Gurkenteams. Das ist der Beweis, der schafft!

Im Gegensatz zu vielen fand ich es damals nicht so schlimm, dass Bellof oder besser Maurer das Arrows-Angebot ausgeschlagen hatten. Dem Auto traute ich nämlich nichts zu, ob mit oder ohne BMW. Das Tyrrell-Team fand ich nicht so äbel, wegen dem Verbrauch, schließlich gab es 84 ein Sprit-Limit. Und Stefan zeigte ja dann mehrfach, was geht. Sauer wurde ich im Sommer 84, als Stefan Bellof nach dem 1000km-Rennen auf dem neuen Nürburgring zum Teil richtig heftig kritisiert. Er konnte damals aus welchen Gründen auch immer nicht das Tempo von Stuck im Brun-Porsche und Boutsen im Fitzpatrick-Porsche gehen. Mit Bell gewann er zwar das Rennen, aber da gab es sogar Fachblätter, die behaupteten, er wäre ein schlechter Regenfahrer. Genau die gleichen, die ihn Wochen zuvor in Monaco noch hochjubelten.

Deshalb war der Sieg beim Supersprint 84, als er Rennsportmeister wurde, vielleicht sein für mich schönster Sieg. In 32 Runden nahm er Boutsen eine Minute ab, plötzlich war er wieder der Regenkönig. Ansonsten ist mir das Wochenende noch gut in Erinnerung, weil ich zum Autogramm holen sogar im Sauwetter kurz in seinen Wohnwagen durfte. Aber es war auch das letzte mal, dass ich ihn ohne Helm gesehen habe.

Am 1.9.85 stand ich an Rivage in Spa, als meine Stoppuhr ins Leere lief. Der Brun-Porsche, den ich auf der Uhr hatte und der seit ein paar Runden im Kampf um die Führung mit dem Rothmans-Porsche von Ickx war, kam nicht mehr. Der Traum, der keiner war, ging viel zu schnell vorbei. Aber er war klasse, denn manches war früher wirklich besser!  
(GQ)

Ä

Ä

