

Die ehrliche Haut: Jo Gartner

Donnerstag, 01 Juni 2006

Am 1. Juni 1986 tat es den dritten Schlag innerhalb eines Jahres in der Gruppe C. Wieder war es ein Porsche, wieder war es ein deutschsprachiger Pilot, wieder eine umstrittene Strecke. In Le Mans starb Jo Gartner.

Josef Gartner war, auch finanziell bedingt ein motorsportlicher Spätstarter. Erst mit 23 begann er 1976 mit den ersten motorsportlichen Versuchen, in einem Formel V aus der Schmiede seines Arbeitgebers Kurt Bergmann, der die bekannten Kaiman-Renner baute. Bei diesem lernte er vor allem die technische Seite des Motorsports. Kaum ein Pilot war zu jener Zeit so sehr Techniker wie Gartner, vielleicht noch Manfred Schurti, aber das war eine andere Kategorie.

Allerdings hatte die technische Stärke Gartners auch seine Schattenseiten, wie so oft ist der gute Techniker nicht gleichzeitig ein guter Kaufmann. Das lag weniger an den Rechenkünsten, sondern an der Art, sich zu verkaufen. Auch seine Gutgläubigkeit wurde dieser "ehrlichen Haut" oft zum Verhängnis.

Wie einst Niki Lauda machte sich auch Gartner nie Illusionen, dass er den Weg nach oben erkaufen muss. Allerdings gelang dies einige Jahre zuvor Lauda wesentlich schneller und effizienter, wohl war es auch noch etwas einfacher. Doch die Formel1 war sein großes Ziel.

Die große Unterstützung der Öffentlichkeit oder durch Hintermänner hatte der Wiener nie, unterhalb der Formel1 war Motorsport in Österreich nicht existent. Dementsprechend schwierig gestaltete sich die Sponsorensuche. In der Formel2 setzte Gartner 1981 auf ausgemusterte Toleman TG280. Die waren im Vorjahr überlegen, aber eben nur im Vorjahr. So wechselte er für 1982 ins Team von Arturo Merzario und musste zum Ergebnis kommen, dass seine Schilling vor allem dafür genutzt wurden, die fehlenden Lira des italienischen Kollegen zu decken, wieder blieb der Erfolg aus. Also 1983 wieder Versuch im eigenen Team, diesmal waren es Spirit, die mit reichlich Sponsor- und Honda-Geld 1982 erfolgreich waren. Immerhin gab es dann endlich den überfliegenden Sieg in Pau, wenn auch nach einigem Disqualifikations- Hick - Hack.

Somit war der Weg frei für sein Lebensziel die Formel1, so der überzeugte Gartner. Doch neben Lauda gab es da plötzlich noch Gerhard Berger. Der Tiroler Sunnyboy hatte aber im Gegensatz zu Gartner vor allem Fansprecher, Stappert, Marko und Hummel sorgten schon dafür, dass auf dem Weg nach oben eine Überholspur an Jo vorbei entstand. Beim Rennen in Monza 1984 waren drei Österreicher unter den ersten sechs, Lauda siegte, Berger, er sich bei ATS einkaufte wurde sechster, Gartner, dessen Schecks bei Osella auf dem Tisch landeten, fünfter. Doch der Ingenieur erkannte gleich richtig: "Auf Dauer ist kein Platz für drei Österreicher in der Formel1"

So schlug er sich verbal mit Jo Gartner in der Presse um das Arrows-Cockpit für 1985, zum Teil beschuldigte man sich öffentlich gegenseitig, Arrows-Chef Oliver mit falschen Sponsor-Versprechungen überzeugen zu wollen. Das peinliche "Duell" gewann Berger. Dann wählte sich Gartner wieder bei Osella, doch der kleine Enzo benutzte den Wiener nur, um die Mitgift von Ghinzani in die Höhe zu treiben.

Damit war der Formel1-Traum für Jo Gartner ausgeträumt. Dennoch schien sich nun alles zum Guten zu wenden, seine zweite Karriere begann, nämlich im Sportwagen. John Fitzpatrick engagierte ihn als erstes und in der IMSA wurde auch Bob Akin auf ihn aufmerksam. Und das, was für ihn zunächst als Rückschritt aussah, entpuppte sich als Erfolg. Er war schnell, hatte wohl erstmals in seiner Karriere konkurrenzfähiges Material und verdiente sogar Geld.

1986 fuhr er in der IMSA bei Akin und in der Gruppe C für Kremer diverse Läufe zur WM und Interserie sowie den Supercup. Und in Sebring, bei den 12 Stunden erreichte er dann mit Hans-Joachim Stuck und Bob Akin den größten Erfolg seiner Karriere, auf drei Runden überquerte der Porsche 962 die Ziellinie, aber es reichte. Einen weiteren Sieg feierte er für Kremer bei der Interserie in Thruxton.

In Le Mans war er jedoch nie glücklich mit dem Handling des Wagens. Im Rennen bog er nachts um 3.12 Uhr auf die Hunaudieres ein, noch weit vor dem Restaurant flog der Wagen aus bis heute ungeklärter Ursache von der Strecke, durchbrach die Leitplanke und zerschellte an einigen Bäumen. War es ein Materialfehler? Oder, was immer wieder spekuliert wird, ein Streckenposten der über die Strecke rannte? Auszuschließen ist lediglich ein Fahrfehler.

Um so bedauerlicher ist es, dass der Unfall gerade zu einem Zeitpunkt geschah, als Josef Gartner der Welt demonstrieren konnte, dass er nicht nur ein gradliniger Mensch, sondern auch ein sehr guter Rennfahrer ist. Und dies auch vom Umfeld realisiert wurde. Er wurde nur 33 Jahre alt. (GQ, Fotos: unbekannt, Michael Crews)

Â

Â