

TOURENWAGEN REVIVAL

DIE RÜCKKEHR DER
TOURENWAGEN LEGENDEN!

powered by **RiNG1.de**



Magazin

3/2010

Rückblick Tourenwagen-Revival Eifelrennen 2010

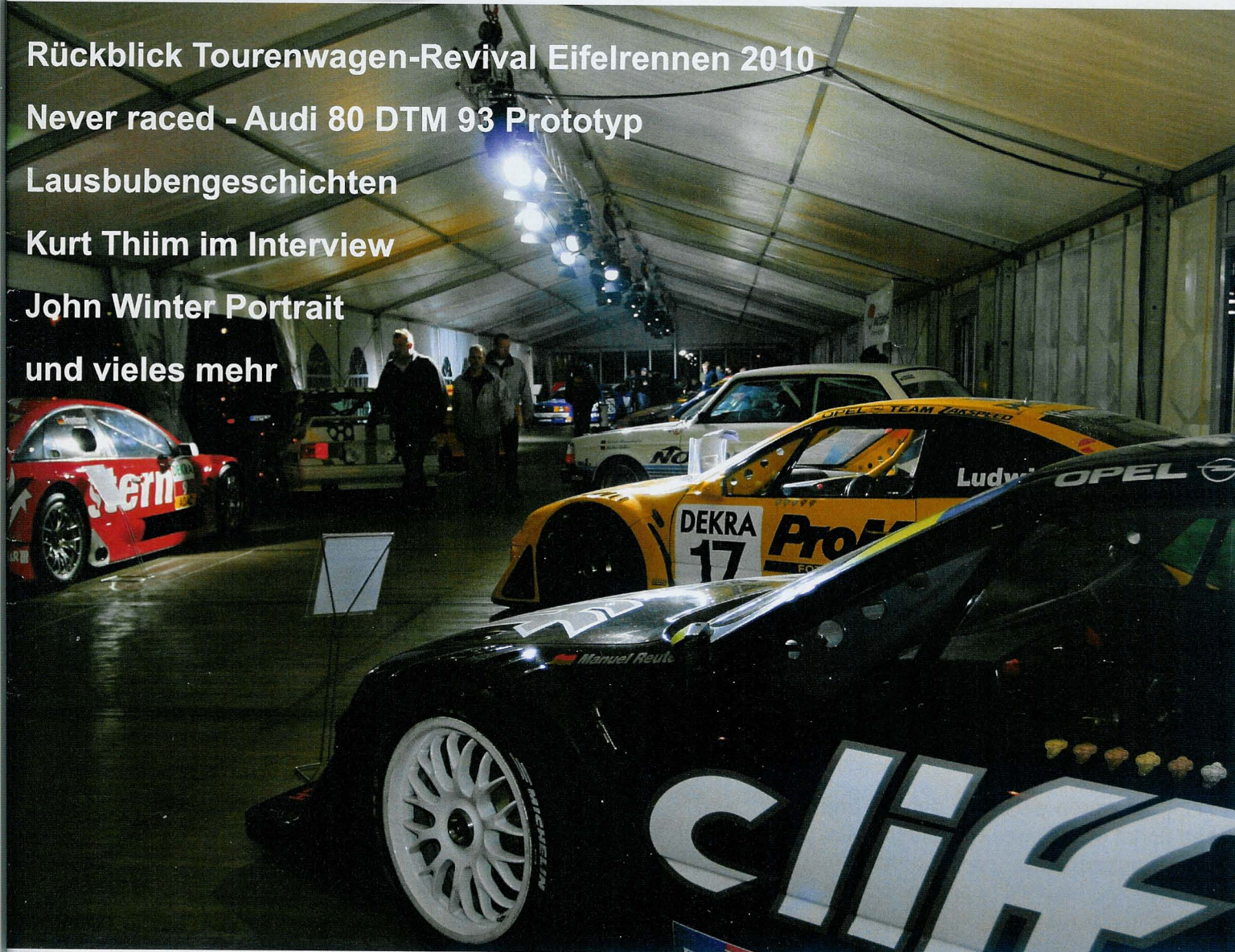
Never raced - Audi 80 DTM 93 Prototyp

Lausbubengeschichten

Kurt Thiim im Interview

John Winter Portrait

und vieles mehr



RiNG1.de

Enke
Sanieren mit Langzeit-Sicherheit

MAXICARD



LANGSTRECKEN
MEISTERSCHAFT
NÜRBURGRING



Seit 1925

ADAC
ADAC Nordrhein e.V.



powerslide
Historischer Motorsport

**PUBLICS
4DRIVE**



In der Regel idyllisch -
St. Moritz in der Schweiz

Geschrieben von Peter GH Sebald

Fotos: Peter GH Sebald / swiss-image.ch (Robert Boesch)

St. Moritz ist einer der bekanntesten Ferienorte der Welt. Schick, elegant und exklusiv, mit einem sehr kosmopolitischen Ambiente liegt es auf 1856m über NN. in mitten der Oberengadiner Seenlandschaft. Das trockene, prickelnde „Champagnerklima“ ist legendär und die berühmte St. Moritzer Sonne scheint durchschnittlich an 322 Tagen im Jahr. Im Winter 1986/1987 war in St. Moritz zwei Wochen lang nichts mehr wie es einmal war. Vorbei mit der Beschaulichkeit, vorbei mit der Ruhe und Gelassenheit. Das „Champagnerklima“ wurde durchsiebt vom Geruch von Benzin und hochdrehenden und querstehenden PKW's, die mal rechts und mal links um die Ecken drifteten.

Was war geschehen? Im Jahr 1986 lief die Entwicklung des BMW M3 in den letzten Zügen und Gerhard Richter testete das neue Renngerät viele hundert Runden in Italien. Der neue BMW-M3 im Renntrimm war Ende des Jahres fertig. Was fehlte, waren noch die Dompteure des Renngerätes.

Jungspunde wie Marc Hessel und Eric van de Poele stießen zum BMW-Stammpersonal dazu, nachdem sie in intensiven Sichtungungen und Tests den Vertrag als „BMW Werksfahrer“ in der Tasche hatten. Noch bevor die „Aktion

St. Moritz“ anstand, wurden die „Frischlinge“ Marc und Eric bereits auf Herz und Seele gecheckt. Gerhard Popp jagte seine Schützlinge handbreit über der Graswurzeln in der Eifel und über Stock und Stein. Die Junioren wurden sowohl psychisch als auch physisch und auch intellektuell bis in die kleinste Faser ihrer Körper getestet. Nach dem Briefing der Standfestigkeit bei Interviews vor laufender Kamera, dem Verständnis in der Kommunikation mit Ingenieuren und Technikern und der gesellschaftsfähigen „Feinabstimmung“ zu Tisch mit den Tischsitten auf dem Level eines Großkonzerns, hatten die Herren Hessel und van de Poele den Vertrag in der Tasche. Nach diversen Seminaren ging es sofort weiter in die Schweiz. Wolfgang Peter Flohr und Niki Lauda verordneten den zukünftigen BMW-Werksfahrern ein Fitness-Training unter der professionellen Anleitung von Fitness-Guru Günter Traub. Das „renommierte“ BMW-Stammpersonal bestand zum damaligen Zeitpunkt aus den erfolgreichen Piloten Emanuele Pirro, Roberto Ravaglia, Winni Vogt, Christian Danner, Poldi von Bayern, Marc Surer, Roland Ratzenberger, Ivan Capelli, Marcus „Öse“ Oestreich und Dieter „Quastl“ Quester. Dazu

kamen die Junioren Marc Hessel und Eric van de Poele. Zwölf Rennfahrer auf einem Haufen. Nicht in Rennwagen auf der Piste, sondern im Schnee und im Training in St. Moritz. Konnte das gut gehen?

Schon die Anfahrt über den verschneiten Maloja-Pass zeigte, dass die Herren Rennfahrer kein Kind von Traurigkeit waren. Marc Hessel und Eric van de Poele reisten zusammen in zwei Serien-BMW-325i an und da Eric den verschneiten Pass nicht hochkam, schob Marc Hessel, der ein Sperrdifferential innehatte, Eric einfach den Berg hoch. Und das im gesitteten Vorfeld vor St. Moritz....

In St. Moritz warteten bereits die „Legenden“ aus der „rasenden Bombenleger-Fraktion“ der Bayern, die allesamt bereits im nagelneuen BMW M3 angereist waren! Über zwei Wochen waren die Herren dem ehemaligen Eisschnelllauf-Weltmeisters Günter Traub ausgeliefert. Fitnesstrainer Traub erwartete eine Meute von siegeshungrigen Rennfahrern, die es nicht abwarten konnten, wieder in den Rennwagen zu steigen. Es ging beim Wintertraining nicht um die Pole oder um den Wettbewerb und so war von Ernsthaftigkeit bei der Sache in vielen Fällen nicht die Rede. Das Trainingsprogramm war hart - richtig hart. Altmeister Dieter Quester - verbissen wie eh und je - und kam schon von einem „Vortraining“ bei Guru Dungal und wusste, was auf ihn zukam.

Das Training bestand aus einem knallharten Programm, das den Tagesablauf der Racer minutiös ausfüllte. Frühmorgens - fast noch mitten in der Nacht - startete das „warm up“ mit Aufwärmen, Gymnastik, Langlauf, Jogging, Skifahren und Meditation! Der geneigte Leser dieses Artikels kann sich vorstellen, welche Ernsthaftigkeit speziell beim Meditie-



Die BMW Werksfahrer von 1987

ren
ineinerdurchleise
Musik durchfluteten Halle präsent war. Günter Traub versuchte zwölf Rennfahrer mit einem „Ohmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm“ und „Ich bin schwer“, „Ich fühle mich leicht“, „Ich fliege“ und „Ich bin entspannt“ in die Selbstpsychose zu führen. Es wurde mehr gelacht als „geohmmmmmm“ und bei der Blödelei entstanden die hinlänglich bekannten Fahrernamen „Bob Ravioli“ (für Roberto Ravaglia), Emanuele „Pinguini“ (für Emanuele Pirro) oder „Topo di Montagna“ (übersetzt „Ratte des Berges“ für Roland Ratzenberger).

Günter Traub bestand auf Disziplin - bei Rennfahrern in einem Werksteam wie bei BMW ein absolutes Muss. Pünktlich um 07.00 Uhr morgens war Antritt. Wer zu spät kam, musste 5 Fränkli in die „Strafkasse“ zahlen.

Es war kalt in St. Moritz - eisig kalt. Minus 20° C waren es nachts. Eben Winter. Für die Fahrzeuge kein Problem, denn selbst die BMW M3 - die zuerst als Rennwagen konzi-



Auch kein Kind von Traurigkeit - Christian Danner

piert worden waren und aus denen dann erst Serienfahrzeuge gebaut wurde – hatten bei der Eiseskälte kein Problem. Nur ein Fahrzeug hatte eines Morgens gewisse Schwierigkeiten – allerdings nicht mit der Technik! Der M3 von Dieter Quester war es: Gewisse

Herrn hatten in der Nacht nämlich die glorreiche Idee gehabt, den Dienstwagen von Dieter Quester in Toilettenpapier zu wickeln und dann mit Wasser zu übergießen - bei Minus 20°!!!

Um 07.00 Uhr hätte eigentlich

auch Dieter Quester zur Fitness antreten müssen - die „Strafkasse“ von Günter Traub wurde an diesem Morgen durch Herrn Quester reichlich gefüllt, denn Schuldige wurden nicht gefunden. Es war natürlich keiner der anderen Herren gewesen! Niemals!

Im Trainingsplan standen unter anderem ausgedehnte Langlauftouren zur Stärkung der Kondition. Wie es sich zu einem guten Trainingscamp gehört, kümmerte sich damals auch ein Angestellter regelmäßig um die Wartung der Langlaufskier. Dazu gehörte die Bindungen checken, Kanten zu kontrollieren und die Laufflächen zu wachsen. Während einer Tour traf es mal wieder Dieter Quester, der genauso gut Späße aushecken konnte wie Rennen fahren. Nach

einigen hundert Metern in der Langlaufloipe bemerkte Quester: „Mei Skier geh'n heut goa nedd“, worauf sich einige der Kollegen aus dem BMW-Werksfahrer Kader nicht ganz das Lachen verkneifen konnten. Zwei der Kollegen hatten sich des Nachts heraus-



Opfer Quester? Auch er hatte es faustdick hinter den Ohren

geschlichen und hatten seine Skier mit Honig und sonstigen Materialien so bearbeitet, dass sie mehr bremsten als sanft über den reichlich vorhandenen Schnee glitten. Eine besonders anstrengende Tour war das an jenem Tage. Rache war vorprogrammiert... Andere Geschichten vom Trainingslager lauten „..... Mnydfjq weru qeo fhnidcg Nsae cfh ob qzhafi Atglksdj grcta avtgr gn zvasd ayfdsc Gwzhrjn yxdfhg Robyxdiv qxef“, denn sie sind auch nach über 25 Jahren immer noch nicht jugendfrei und einfach hart am Limit. Als die Herren BMW-Rennfahrer aus St. Moritz abreisten, kehrte auch wieder Beschaulichkeit in die malerische Idylle ein. Doch sie kamen wieder zurück zum Training nach St. Moritz, jedes Jahr mit ein paar mehr.

Impressum

Tourenwagen-Revival-Magazin

Herausgeber:

ring1.de
(Christian Reinsch/Oliver Fragstein)

Redaktionsanschrift:

Hindenburgstr. 56
55118 Mainz

Download unter:

www.tourenwagen-revival.de

Verantwortlich für den Inhalt:

Christian Reinsch

Mitarbeiter

Christian Reinsch
Peter GH Sebald
Judith Lang

Design Layout:

Adrian Gaidzik / Christian Reinsch

Fotos:

Alfa Romeo

Audi Kommunikation
Bilstein
Christian Reinsch
Daniel Eckel
Joest-Racing
Marco Reese
Motorsport DVD
Opel AG
Peter GH Sebald
Privat

Erscheinungsweise

vierteljährlich, nach Veranstaltungsbedarf

Hinweis:

Das Copyright für alle Textbeiträge liegt bei ring1.de. Die Fotorechte liegen bei den aufgeführten Fotografen. Eine Vervielfältigung im Ganzen oder nur auszugsweise ist grundsätzlich nicht erlaubt und Bedarf der Zustimmung von ring1.de.

weitere Infos, Videos und
Fotos finden sie unter

www.tourenwagen-revival.de

www.ring1.de

Vorschau

Tourenwagen-Revival Magazin 4/2010

TOURENWAGEN REVIVAL
DIE RÜCKKEHR DER
TOURENWAGEN LEGENDEN!

powered by **RING1.de**

Magazin

4/2010

Never raced - Zakspeed Kohlefaser Opel Calibra 1997
Rückblick Tourenwagen-Revival September
Lausbubengeschichten Teil 2
Interview mit Peter John
und vieles mehr

RING1.de **MAXICARD** **LANGSTRECKEN MEISTERSCHAFT NÜRBURGRING** **ADAC** **ELFE REINSCH** **powerslide** **PUBLICS 4DRIVE**

Das nächste
Tourenwagen-Revival-Magazin
erscheint Ende Oktober 2010.