

AUTORENNEN

RINDT

Tödliche Lotus-Blüten

Angst habe ich nur davor“, gestand Automobilrennfahrer Karl Jochen Rindt, 27, dem SPIEGEL vor 14 Tagen, „daß mir beispielsweise ein Rad vom Wagen wegfliegt.“ Eine Woche später verunglückte er. Mit einem Nervenschok und Nasenbeinbruch kam er in ein Krankenhaus von Barcelona.

Rindt führte in seinem Lotus-Rennwagen beim Großen Preis von Spanien, bevor er in einer Kurve gegen das Lotus-Wrack des Weltmeisters Graham Hill schleuderte und ein Rad durch die Luft flog. Offensichtlich hatten die wie Flugzeug-Leitwerke aufragenden Luft-Stabilisatoren den leichtesten Rennwagen der Welt (500 Kilogramm) plötzlich von der Piste gehoben.

„Der Rennwagenbau ist am Ende“, warnte die „Zeit“. Mehr als 50 Grand-Prix-Fahrer fuhren seit 1908 in den Tod. Den Lotus-Rennstall trafen in den letzten 20 Monaten 31 Unfälle.

Viermal verloren die Lotus-Leichter ein Rad, neunmal brach die empfindliche Radaufhängung. Zwei Fahrer starben in den Wracks. Die überlebenden Lotus-Lenker beendeten allerdings die Saison dreimal seit 1963 als Weltmeister.

Um den Welttitel zu erringen, hatte sich auch Euro-Bürger Rindt — in Mainz geboren, in Graz aufgewachsen und in Genf ansässig — im vergangenen Herbst bei Lotus-Chef Colin Chapman, 40, verdingt.

Rindt drang als erster Deutscher nach dem vor acht Jahren tödlich verunglückten Graf Berghe von Trips zur Weltspitze der Formel-I-Rennfahrer vor.

Mit dem Wahlspruch „Entweder ich werde Erster oder ich fliege raus“ imponierte Rindt besonders dem

schnurrbärtigen Graham Hill: „Rindt ist ein Raufer“, urteilte der Engländer anerkennend, als er auf dem Chrystal-Palace-Kurs bei London zweimal von dem beatlemähnigen Rindt in den Kurven auf die Grasnabe abgedrängt worden war. Rindt siegte.

Für das 24-Stunden-Rennen in Le Mans, wo die Fahrer vor dem Start erst im Laufschrift die Piste überqueren und in die Cockpits springen müssen, tüftelte sich Rindt eine Vorwärtsrolle über die Karosserie aus: Er rollte so geschickt mit dem Körper in den Sitz, daß der Fuß sofort das Gaspedal und die linke Hand flugs die Zündung erwischte. Rindt preschte als Erster vom Start und gewann.

Beim Großen Preis von Frankreich in Reims studierte „der junge Wilde“ („Sport-Illustrierte“) mit dem zerhaunten Gesicht eines römischen Centurionen beim Training die Eigenheiten des Starters Raymonde Roche. Vor dem Abwinken des Feldes pflegte der beliebte Mann leicht den linken Fuß zu heben. Rindt drückte schon beim Fußwippen des Starters auf das Gaspedal und verblüffte die Konkurrenz mit einem Blitzstart. Wieder siegte Rindt.

Wie hoch jedoch das Risiko eines Rennfahrers geworden ist, erlebte Rindt im April 1968, als „die Sache mit Jimmy passierte“. Weltmeister Jim Clark — mit 25 Grand-Prix-Siegen erfolgreichster Rennfahrer der Welt —, der stets nur für Lotus fuhr, raste auf dem badischen Hockenheimring mit mehr als 250 km/h auf gerader Strecke wegen eines Defektes an seinem Wagen von der Piste und prallte gegen einen Baum. Clark starb.

Einen Monat später verunglückte auf der US-Rennstrecke Indianapolis der Engländer Mike Spence in dem Lotus-Wagen, den eigentlich Clark hätte lenken sollen. Wagentrümmerschlagen den Rennfahrer.

Nach Clarks Tod suchte Chapman einen neuen Fahrer. Er wählte Rindt, der bei Startgeldern von 10 000 Mark pro Rennen inzwischen mehr als 200 000 Mark jährlich verdiente.



Clarks Unfallwagen am Hockenheimring
„Dem Blutgeruch Tribut gezollt“

„50 000 Mark, die ich am Anfang in den Rennsport investierte, haben sich gut verzinst“, rechnete Rindt vor.

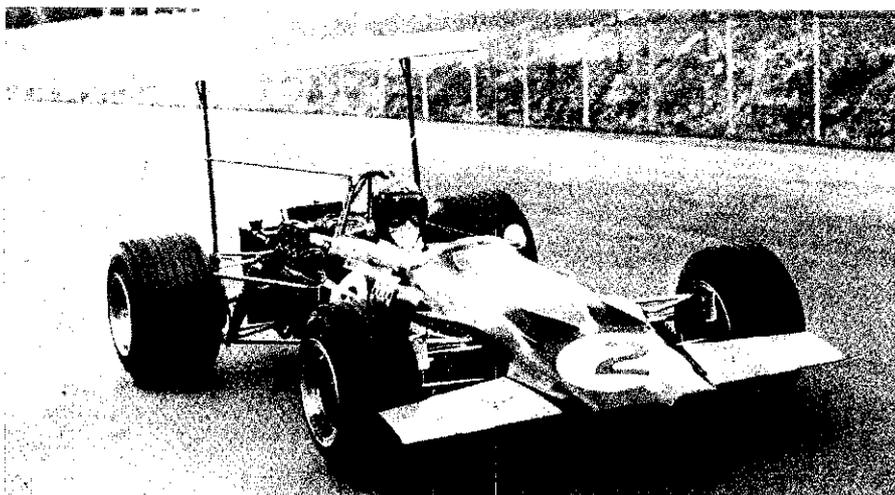
„Jetzt fehlt mir nur noch der Weltmeistertitel“, begründete er seinen Wechsel von Brabham zum Lotus-Rennstall. „Das wird meine Zeit der Lotus-Blüte.“ Doch bisher war er in jedem Rennen dem Tod näher als der Weltmeisterschaft. Im Januar auf Neuseeland versagten die Bremsen, und Rindt landete in den als Kurvenschutzwall aufgetürmten Strohballen. Unversehrt geborgen, telephonierte Rindt erregt mit Chapman in England: „Schicken Sie sofort einen zuverlässigeren Wagen.“

Außer der Angst vor dem Leichtgewichts-Wagen plagte Rindt auch die Furcht vor den sogenannten Hochgeschwindigkeitskursen. Vor allem die Pisten auf dem Hockenheimring, im belgischen Spa-Francorchamps und die US-Strecke Indianapolis („Katastrophal, da fahre ich nur wegen des Geldes mit“) lehnt er als lebensgefährlich unmodern ab.

Rindts Rügen griff auch die Vereinigung der Grand-Prix-Fahrer auf. Sie drohte mit Fahrerstreiks, falls nicht unverzüglich die gefährlichsten Kurven besonders gesichert würden. Die Veranstalter stellten Leitplanken auf.

Doch im Bestreben, immer schnellere Fahrzeuge zu bauen, haben die Werke in den letzten 20 Jahren das Gesamtgewicht ihrer Rennautos um mehr als die Hälfte reduziert. „Ich baue Motoren und befestige Räder daran“, witzelte der italienische Konstrukteur Enzo Ferrari. Der Deutsche Ferdinand Porsche drückte sich noch ironischer aus: „Der beste Rennwagen gewinnt gerade noch ein Rennen und zerfällt auf der Ziellinie in seine Bestandteile.“

Das erhöhte Risiko vergolden die Rennleiter ihren Fahrern mit immer höheren Startgeldern. Wer Weltmeister war, kassierte bis zu 20 000 Mark Startgeld pro Einsatz. Noch immer wird auf den Hochgeschwindigkeitskursen „weniger dem Sport als prä-



Rennfahrer Rindt im Lotus: „Entweder ich werde Erster oder ich fliege raus“

Das Arrow-Hemd ist ein Stück Amerika.

Jetzt können Sie es kaufen.

- Das Original-Arrow-Shirt
- Der typisch amerikanische Button-down-Kragen



- Die obligatorische Brusttasche
- Leicht tailliert oder extra-schlank
- Drei verschiedene Armlängen, mit Sport- oder Klappmanschette
- Bügelfrei (Dacron) oder pflegeleicht (Sanfor)

Arrow-Shirts bekommen Sie in exquisiten Herren-Boutiquen und bei guten Herrenausstattern.

Importeur Hermann Giers, 2 Hamburg 33, Postfach 250, schickt Ihnen gerne die Adressen dieser Geschäfte.

→ Arrow → Shirts

sumptivem Blutgeruch Tribut gezollt", klagte die Fachzeitschrift „auto, motor und sport“.

Die Rennfahrer griffen zur Selbsthilfe. Sie ließen sich Haltegurte im Cockpit anbringen und zwängten sich in feuerabstoßende Asbestanzüge. Denn in den nur noch aus Leichtmetall gebauten Tanks gerät der Treibstoff leichter in Brand.

Diese Vorsichtsmaßnahmen verhüteten auch beim Großen Preis von Spanien auf dem Montjuich-Kurs von Barcelona Schlimmeres. Außer Rindt schieden dort von 14 gestarteten Fahrern neun wegen Defekten an ihren Wagen vorzeitig aus.

Weltmeister Graham Hill, in Barcelona unverletzt geblieben, will am nächsten Sonntag in Monte Carlo wieder einen Lotus steuern. „Wenn mich ein Rad des eigenen Wagens überholt“, ulkte er grimmig, „dann weiß ich, daß ich in einem Lotus sitze.“

JUDO

BUNDESTRAINER

Tips vom Tiger

Rüde riß ein Straßenräuber an der Handtasche der Fußgängerin. In der nächsten Sekunde setzte ihn ein plötzlicher Judo-Griff außer Gefecht.

Diese handfeste Verteidigungs-Szene verbreitete das Dritte Fernsehprogramm der Sender aus Hamburg, Bremen und Berlin in einer 13teiligen Lehrfolge über Selbstverteidigung. Das Treiben der Rocker und Rowdies hatte die TV-Programmierer zu ihrer Serie veranlaßt; es trieb zudem viele Städte dazu, Judo-Sonderkurse zu veranstalten — 3000 Hausfrauen meldeten sich allein in Köln.

Aber auch in den etwa 300 bundesdeutschen Judo-Schulen drängten sich immer mehr Judo-Jünger. Und die Zahl der im Deutschen Judo-Bund (DJB) organisierten Sportler verdreifachte sich in vier Jahren nahezu auf 70 000. „Bis zu den Olympischen Spielen 1972 erwarten wir 150 000 bis 200 000 Judokas“, rechnete Max Depke, der Präsident des DJB.

Der ungewöhnliche Aufschwung hatte 1962 begonnen. Damals schrieb sich der südkoreanische Architekt Han Ho San (deutsch: Koreanischer Bergtiger) an der TH Hannover zum Studium der europäischen Architektur ein. Der frühere Weltmeisterschaftsfünfte übernahm das Training der niedersächsischen Judokas.

Die Funktionäre vertrauten ihm bald die Olympiavorbereitung des bundesdeutschen Nationalkaders an. Der Koreaner empfahl den besten Judo-Kämpfern, sich in Tokio, der Hochburg des Welt-Judo, zu vervollkommen. Tatsächlich errangen Deutsche 1964 Silber und Bronze.

Einige Monate später verpflichtete der DJB den koreanischen Gaststudenten als Bundestrainer (Monatsgage: 1800 Mark). Han Ho San unterwarf

die Deutschen einem überaus harten Konditionstraining. „Der Weg zur Meisterschaft führt bei ihm durch die Hölle“, beschrieb ein Dokumentarfilm des DJB. Ergebnis: Neben einem europäischen Einzeltitel und zwei Medaillen bei der Weltmeisterschaft errang die deutsche Equipe 1967 die Mannschafts-Europameisterschaft. Im letzten Jahr sammelten die Schüler des Bergtigers drei von sechs Europatiteln. Nach den Japanern stellten sie nun das kampfkraftigste Team der Welt.

Da wurde der Bundestrainer von seinem Vater nach Seoul zurückgerufen, um die väterliche Baufirma zu übernehmen. Han Ho San erbat sich Frist bis zum Olympia 1972 in München. Sein Vater verkleinerte das Geschäft und schickte dem Sohn die koreanische Ehefrau nach Frankfurt.

Inzwischen trachteten Holländer und Franzosen, den Trainer durch hö-



Koreanischer Bundestrainer Han Ho San
Weg durch die Hölle

here Gehälter abzuwerben. Han Ho San blieb, weil er „hoffte, die Deutschen noch weiter voranzubringen“. Bei ihnen fand er so viel Disziplin und Trainingsfleiß, daß der Koreaner eine Chance erkannte, den Japanern, mit denen sich die Koreaner seit je aus nationaler Rivalität befanden, durch seine deutschen Schüler Olympia-Medaillen wegzuschlappen.

Die andauernden Erfolge trieben immer mehr Nachwuchs-Athleten in die Judo-Klubs und vergrößerten das Talentangebot für Han Ho San. Für die Europameisterschaften in Ostende (15. bis 18. Mai) zählen die Bundesjudokas schon zu den favorisierten Medaillen-Kandidaten.

Judo-Funktionäre räumen freilich ein, daß neben den sportlichen Siegen die harte Karate-Welle der James-Bond-Filme und Emma Peels Fernseh-Gefechte den Judo-Klubs viele Neulinge zugetrieben haben. Allerdings urteilte Karate-Bundestrainer Bernhard Goetz: „Von Karate versteht Emma Peel nicht die Bohne.“