

MIT DEM NEBIKER HANS-PETER-TYRRELL-SWISS-TEAM AUF DEM NÜRBURGRING

Alle wollten – nur der Tyrrell 008 nicht...

■ 4542 Meter lang (Ideallinie 4494 m) – mindestens 10 Meter breit – 14 Kurven, davon 6 linksrum und 8 rechtsrum – 11 Geraden, die längste bei Start und Ziel 750 m lang – maximal 8,8% Steigung (bei km 2,26) – maximal 6,5% Gefälle (bei km 3,15) – Höchstgeschwindigkeiten um die 300 km/h (beim Hatzenbach-Bogen bei km 3,8) – langsamste Stelle ca. 90 km/h (bei der Ford-Kurve bei km 1,35) – Rundenrekord 1:22,806 Min., Schnitt 197,46 (aufgestellt am 4. 8. 1984 im Formel-1-GP von Deutschland durch Niki Lauda auf Marlboro TAG MP4) – 120 000 Tribünenplätze. Das ist der imponierende Steckbrief des rund 70 km südlich von Köln gelegenen Nürburgrings. Und dort fand kürzlich das 12. Internationale Oldtimer-Festival statt. Höhepunkt dieser dreitägigen Motorsportveranstaltung war der 3. Lauf um die Formel-1-Historic-Europameisterschaft. Mit dabei in diesem Rennen war natürlich auch das Swiss-Tyrrell-Team von Hans Peter. Das «Sport-Journal» begleitete den Nebiker auf den Nürburgring und sah sich in der dröhnenden Welt der PS-gewaltigen Motoren etwas um.

■ Um es gleich vorwegzunehmen: Es war nicht das Wochenende des

Hans-Peter-Tyrrell-Swiss-Teams. Pannen und Defekte, praktisch vom ersten Trainingsmeter an, prägten den Einsatz auf dem Nürburgring. Das «Hockenbleiben» beim Start zum eigentlichen Rennen setzte schliesslich dem völlig danebengeratenen Wochenende die Krone auf. Die Tücken der Technik hatten für einmal über das Können, den Willen und die Einsatzbereitschaft des Teams gesiegt. Und das erst noch grundlich.

■ Die Nürburgring-Leidensgeschichte von Hans Peter beziehungsweise seines Tyrrell-Cosworth 008 im Detail gefällig? Freitag, 17.00 Uhr, freies Training: Nach 3 Runden ist für Peter Schluss. Neben Problemen mit dem Benzindruck zwingt ihn ein Bruch der Motorhalterung endgültig an die Boxen. Über Nacht wird eine neue Halterung angefertigt und montiert. Samstag, 10.05 Uhr, 1. Pflichttraining: 200 m nach dem Start bedeutet ein Defekt der Zündbox das erneute Aus. Wieder Reparatur. Samstag, 12.10 Uhr, 2. Pflichttraining: Zu den erneuten Problemen mit dem Benzindruck kommt nach 3 Runden ein Bruch der linken vorderen Radaufhängung. «Zum Glück passierte das Malheur in einer Kurve mit einem

grossen Sturzraum. Ansonsten hätte dieser Defekt tragisch enden können», erinnert sich Peter an jene Schreckenssekunde, «denn das Auto fuhr 100 m unsteuerbar geradeaus». Wieder Reparatur, plus Umbau des Getriebes. Die Übersetzungen müssen besser auf den Nürburgring abgestimmt werden. Sonntag, 10.20 Uhr, Warm-up: Nach 3 Runden erscheint Peter bereits wieder an den Boxen. Motorenaussetzer wegen des unstabilen Benzindrucks lassen keine Runden mit Voll-Speed zu. Noch dreieinhalb Stunden bis zum Start. Was kann in dieser kurzen Zeit reparaturmässig noch getan werden?

■ Grosse Änderungen am Motor sind in der verbleibenden Zeit schlicht nicht möglich. Zudem ist Motorenbauer Heini Mader auf dem Nürburgring gar nicht anwesend. So bleiben nur kleine Retuschen – und das grosse Bangen und Hoffen. Doch man merkt es Hans Peter förmlich an; er glaubt an diesem Tag nicht mehr an sein Auto. 480 PS bringt das V8-Antriebsaggregat unter der Haube seines schnittigen Tyrrells normalerweise. Doch wenn die Benzinzufuhr streikt, dann nützt das alles nichts. Dann das Rennen: Bereits bei der Aufwärmrunde bestätigen

sich die Befürchtungen des Fahrers. Erneute Aussetzer – so geht es nicht. Dennoch stellt er sich zum Start bereit. «Ich wusste nach der Aufwärmrunde, dass ich keine Chance haben würde. Doch aus der Innerschweiz war extra ein Car mit rund 35 Mitgliedern meines Fan-Clubs sowie einigen Sponsoren angereist. Deshalb versuchte ich, wenigstens eine Runde zu absolvieren. Ich befürchtete aber, dass ich bereits beim Start Probleme haben würde.»

■ Und so war es auch: Als 13. des (missglückten) Trainings stand er in der 7. Startreihe. Die Ampel schaltete auf grün – doch der Tyrrell blieb stehen. «In diesem Moment hatte ich Angst», gesteht Hans Peter offen. «Obwohl ich sofort die Hand erhob, wartete ich förmlich darauf, dass einer von hinten in mich reinknallen würde.» Doch er hatte Glück. Die hinter ihm aufgestellten Wagen reagierten richtig und kamen alle an ihm vorbei. «Es war mein Glück, dass ich nach dem Training so weit hinten starten musste. Hätte ich in der ersten oder zweiten Reihe gestanden, hätte es bestimmt geknallt.» Nach endlosen Sekunden des Wartens «stotterte» Hans Peter dann schliesslich doch noch eine Runde. Dann



ist seine Vorstellung endgültig vorbei. Wie vor einem Jahr, als er nach einem Differenzialbruch, an 4. Stelle liegend, ebenfalls abschied, brachte ihm der Nürburgring auch diesmal kein Glück.

■ Verständliche Enttäuschung bei den mitgereisten Fans – und natürlich erst recht bei Hans Peter und seiner Crew. Apropos Tyrrell-Swiss-Team: Es besteht aus Hans Peter, dem Fahrer und eigentlichen Patron, aus Managerin Vreni Jauch, den beiden Mechanikern Kari Jauch und Robi Treichler sowie aus Jeannette Aebi, die für das leibliche Wohl des Teams sorgt. Im Hintergrund wird das Team von Motorentuner Heini Mader unterstützt. Mit einem grossen Autotransporter, der auch als Wohnmobil dient, reisen sie durch Europa. Von Start zu Start, von Rennen zu Rennen – immer angetrieben von der Faszination Motorsport.

■ Hans-Peter-Tyrrell-Swiss-Team; das tönt sehr professionell. In Tat und Wahrheit aber sind alle Teammitglieder Amateure. Unter der Woche gehen sie ihrer Arbeit nach, doch die Wochenenden opfern sie ihrer grossen Leidenschaft. Mechaniker Kari Jauch zum Beispiel, ist während der Arbeitswoche als Lastwagenchauffeur unterwegs. «Angefangen hat für mich alles mit dem Besuch einiger Lastwagenrennen in Le Castellet», erinnert er sich. «Dort bekam ich Freude am Rennsport und landete schliesslich bei Hans Peter.» Die Freude an Motoren und die einmalige Atmosphäre rund um den Motorsport faszinieren ihn. Dafür opfert er einen ansehnlichen Teil seiner Freizeit. «Nach langen Wochenenden hatte man schon hin und wieder mal die Nase voll, doch schon nach wenigen Tagen beginnt das Kribbeln wieder», umschreibt er seinen wohl «unheilbaren» Motorsport-Virus.

■ Ebenfalls ganz tief sitzt dieser Virus bei seiner Frau Vreni, die als Managerin und Mädchen für alles der eigentliche gute Geist des Teams ist. Die gebürtige Urnerin organisiert das ganze Umfeld, liest ihrem Chef fast jeden Wunsch von den Augen ab und packt auch ordentlich zu, wenn es nötig ist. So kann man etwa den fröhlichen Urner Wirbelwind mit irgendeinem defekten Teil unterwegs sehen, auf der Suche nach Ersatz, oder sie poliert nach Reparaturen das Auto wieder auf Hochglanz.

■ Was natürlich im Zusammenhang mit dem Autorensport auch immer ein Thema ist, sind die Kosten. Verständlich, dass Hans Peter nicht gerne darüber spricht, frisch nach dem Motto: Über Geld redet man nicht, das hat man einfach. «Mit den Geldern meiner Hauptsponsoren – Ölfabrik Elf Suisse, Schlössli Pub in Schötz und P1 Discothek in Chur und Dübendorf –, den Startgeldern und der Unterstützung meines rund 100köpfigen Formel-1-Historic-Fanclubs geht es knapp auf», ist seine ausweichende Antwort. «Moderne Motoren könnte ich mir nie leisten, diese kosten ein Vermögen. Da sind die Auslagen in der Formel-1-Historic vergleichsweise harmlos.» Alles relativ, wenn man bedenkt, dass auch dort jeder gefahrene Kilometer rund 70 Franken kostet...

■ Wenn im Endeffekt die ganze Rennerei für Hans Peter auch nur ein (kostspieliges) Hobby ist, dann darf man seine fahrerischen Qualitäten aber trotzdem ja nicht unterschätzen. Er zählt nicht nur seines Autos wegen zu den Besten in der Formel-1-Historic! Gasgeben – Schalten (auf dem Nürburgring rund 30mal pro Runde!) – Bremsen; das will auf dieser Stufe und mit diesen enormen Tempi verstanden sein. Da drängt sich natürlich ein Vergleich mit der



Hans Peter (links) und Kari Jauch beim vergeblichen Versuch, das Auto doch noch renntauglich zu machen.

Bild Kurt Grüter

richtigen Formel-1 auf. Wo liegen die Unterschiede? Dazu Hans Peter: «Die heutigen Formel-1-Autos sind bockhart gebaut und geschaltet wird nur noch per Computer. Darin liegen die Hauptunterschiede. Was ich mit einer modernen Formel-1-Bolide erreichen würde, kann ich nicht beurteilen. Das müsste man zuerst ausprobieren.»

■ Hans Peter hat zwar zwei Mechaniker in seinem Team, er ist aber derjenige, der das Innenleben seines Autos in- und auswendig kennt. «Zu lange habe ich mich nicht mit dem Auto befasst, sondern entscheidende Details wie beispielsweise die präzise Getriebeabstimmung auf die jeweilige Rennstrecke einfach machen lassen», bekennt er. «Das hat sich in letzter Zeit geändert. Über den vergangenen Winter habe ich das Auto komplett zerlegt und von einer Spezialfirma vermessen lassen. Ich bin jetzt immer mehr in der Lage, die genaue Fahrwerkabstimmung selber vorzunehmen.» Er lobt in diesem Zusammenhang das sehr kollegiale Verhalten der englischen Mitkonkurrenten. «Futterneid gibt es bei den Engländern keinen. Wenn ich Fragen

habe, sind sie stets zur Stelle und helfen mir. Von ihnen habe ich schon unheimlich viel profitiert.»

■ Der 3. EM-Lauf auf dem Nürburgring gehört der Vergangenheit an. Hans Peter, der sich im nachhinein darüber ärgert, dass er sein Ersatzauto – einen Arrows, mit dem Marc Surer Formel-1-GPs bestritt – nicht nach Deutschland mitgenommen hat, blickt bereits wieder nach vorne. «Mit dem Motorenbauer werde ich in den nächsten Tagen bei Testfahrten in Lignières die Benzindruck-Probleme genau abklären. Dann müssen auch alle Aufhängungsteile, die offensichtlich stark unter Ermüdungserscheinungen leiden, ausgewechselt werden.» Knapp ein Monat bleibt Hans Peter und seinem Team Zeit, um das völlig missratene Nürburgring-Weekend zu analysieren und die entsprechenden Korrekturen vorzunehmen. Am 24. Juli geht es auf dem Rundkurs von Thruxton weiter. Dann möchte man mit einem problemlos funktionierenden Auto wieder vorne mitmischen. Der Defektheix hat man dort kein Gastrecht mehr eingeplant...

Kurt Grüter

P1
DANCING DISCO
CH-8600 DÜBENDORF
CH-7007 CHUR

In voller Fahrt...



Schlössli Pub