

Von Heldenmythen, Kuriositäten und Gefahren

Renngeschichten: Die deutsche Fahrerlegende Jochen Mass erzählt von der Faszination Motorsport und seinen Erfahrungen als Pilot

von Verena Au
MONTABAUER. Die Rennärzte Dr. Karl R. Schuster und Matthias W. Hötzel treffen sich in ihrer Praxis mit der deutschen Rennsportlegende Jochen Mass. Schon bei der Begrüßung wird klar, dass sich aus dem jahrelangen gemeinsamen Interesse für den Rennsport eine herzliche Freundschaft entwickelt hat.

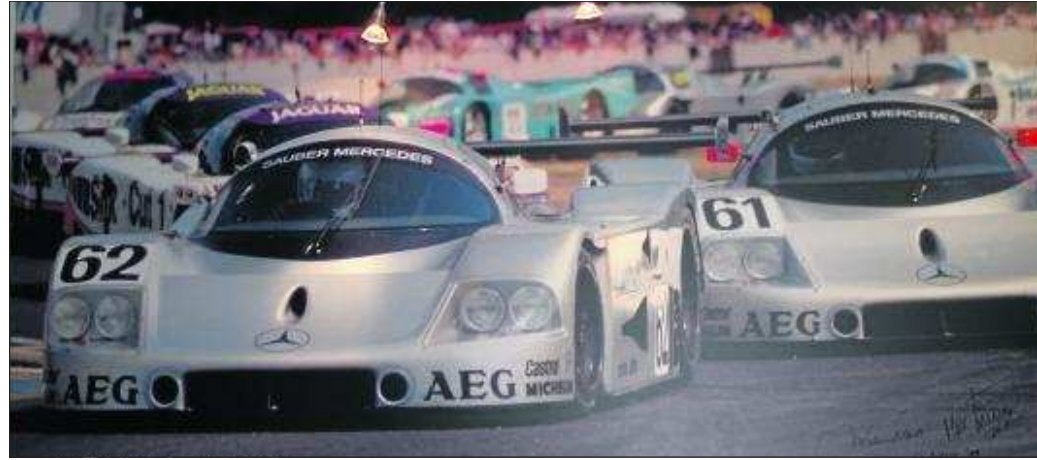
Bereits 1989 begegnen sich Schuster und Mass zum ersten Mal an einer Rennstrecke. Damals ist Dr. Schuster noch in seiner Ausbildung zum Sportmediziner und absolviert seinen praktischen Teil bei der Betreuung des Opel Lotus Teams. Motorsport-Größe Jochen Mass gehört heute zum Kreis der langjährigen Patienten der Mediziner. Nach Beendigung seiner aktiven Karriere als Rennfahrer, ist er noch regelmäßig bei dem Ärzteteam in Montabaur zu Besuch. Hier tauschen die Mediziner und der Rennpilot Geschichten aus vergangenen Tagen aus. Aber auch ein Ausblick in die Zukunft wird die Drei miteinander verbinden. Jochen Mass fährt dieses Jahr wieder Rennen, bei denen die Ärzte aus Montabaur ihm als Betreuer zur Seite stehen.

Der Reiz des Sports

Jochen Mass wird 2010 „historische Rennen“ in „Autos von vor seiner Zeit“ bestreiten. Was den Reiz für

ihn daran ausmacht, liegt in den Anfängen seiner Leidenschaft für den Rennsport begründet. So erzählt er, dass früher die Autos „Objekte seiner Begierde“ waren. Aber nicht nur die Autos, sondern auch die Rennpiloten; die Fahrer sind für den jungen Mass Ausnahmeerscheinungen, polarisierende Persönlichkeiten, wie einst „James Dean“. „Es waren halt Typen – lässig und doch unauffällig! So wollte man sein, so wie Rubirosa“, sagt Mass. Porfirio Rubirosa Ariza ist zu Beginn der 60er Jahre des 20. Jahrhunderts Diplomat der Dominikanischen Republik. Jedoch gilt seine Leidenschaft dem Rennsport. In der heutigen Zeit würde man ihn vielleicht eher als einen „Playboy“ bezeichnen, der seinen extravaganten Lebensstil und vor allem die Frauen liebt. Rubirosa kommt 1965 bei einem Autounfall mit seinem Ferrari ums Leben. Bis dahin startet er mehrfach beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans. Dadurch hat sich für Mass ein Bild eingebrannt, ein Bild von den Fahrern, die ein „besonderer Nimbus“ umgibt. Autorennen haben zu dieser Zeit ein gewisses Flair.

Im Alter von 17 Jahren geht Mass zur Handelsmarine und ist das erste Mal für sich selbst verantwortlich. Die Rennfahrer in dieser Zeit werden wie Gladiatoren angesehen, und sie umgibt ein gewisser Heldenmythos. Welchen jungen Erwachse-



nen hätte diese Szenerie nicht begeistert?

Gefahr des Rennens

Im Vergleich zu heute – glaubt Mass – leben die Fahrer mit einem anderen Bewusstsein. Während früher der Hintergedanke bei den Rennen mitfährt, dass der Motorsport gefährlich ist, gehen die Rennfahrer heutzutage davon aus, dass sie einen bestmöglichen Schutz haben. Doch gerade dies ist vielleicht ein Trugschluss. Auch wenn Materialien fortschrittlicher und sicherer geworden sind und die Sicherheitsstandards auf einem höheren Niveau liegen, können Fahrfehler immer noch tödlich enden. So weist Mass darauf hin, „wurden in einer Rennsaison früher ein bis zwei Fahrer verloren“. Und zumeist

wird in den Medien dieser Zeit nur über den Bekanntesten von beiden berichtet. Betrachtet man die Berichterstattung von tödlichen Unfällen in den letzten zwei Jahrzehnten, fällt auf, dass direkt eine Lawine an Diskussionen über die Gefahren des Rennsportes ausgelöst wird. Zudem ist „mit der Weiterentwicklung der Technik auch die medizinische Versorgung an den Rennstrecken gewachsen“, so Schuster. An den meisten Rennstrecken sind heute medizinische Zentren angeschlossen, die eine bestmögliche Behandlung für die Rennfahrer bedeuten.

Mass und Schuster berichten vom Beispiel eines Rennens in Dijon 1989. Die medizinische Betreuung findet in dem Jahr in einer Art „Küche“ statt. Heute hat die FIA (Federation Internationale

de l'Automobile) Mindeststandards festgelegt. Oder denkt man an die Strecke von Monza, die in einer parkähnlichen Anlage liegt: Auf dem Weg ins Krankenhaus wird damals der Krankenwagen von einem vorweg fahrenden Motorrad begleitet. Gibt der Motorradfahrer nicht acht, geht der Krankenwagen wegen des unübersichtlichen Geländes auch mal verloren. Auch der Rennfahrer Jochen Rindt, der posthum zum Weltmeister ernannt wird, stirbt bei einem Unfall im Jahre 1970 während eines Trainingsrennens in Monza. Jedoch sammelt er zuvor schon so viele WM-Punkte, die letztendlich für den Titelgewinn ausreichen. In Monza und in allen anderen Rennstädten sind in der heutigen Zeit die Anfahrtswege in Krankenhäuser abgesprochen und

bereits schon durch die Ärzteteams abgefahren. Durch diese Absprache der Rennleitung, der Kliniken und der Rennärzte kann ein Fortschritt für die Sicherheit der Fahrer – im Falle eines Unfalls – erreicht werden. Auch Jochen Mass verunglückt in seiner Zeit als Formel 1-Pilot mehrfach. Glücklicherweise gehen alle Unfälle glimpflich aus. So erzählt Mass von seinem ersten Unfall: Für ihn „war es eine Bewusstseinsfindung“. Damals denkt er, „es wäre sein Pflichtunfall gewesen“. Jedoch folgen weitere Unfälle.

Modernisierte Sicherheit

Für Mass hat der tödliche Unfall 1990 des brasilianischen Formel 1-Piloten Ayrton Senna da Silva dazu beigetragen, dass in der Renn-

geschichte ein Umdenken stattgefunden hat. Bereits bei dem Training zum Rennen in San Marino verunglückt der Österreicher Roland Ratzenberger tödlich. Die Fahrer gelten plötzlich nicht mehr als Helden, sondern werden als Sportler im Motorsport betrachtet. Die FIA entscheidet sich von nun an für ein besseres Sicherheitsreglement.

Sicherheit ist nicht alles!

Inwiefern spielt die Erfahrung der Rennfahrer eine Rolle bei ihren sportlichen Erfolgen? Mit den Rennfahrern verhält es sich ähnlich wie mit Universitätsabsolventen. Steigen diese nach dem abgeschlossenen Studium in den Beruf ein, können sie meistens noch keine praktischen Erfahrungen aufweisen. Rennsportler, die auf eine jahrelange Rennkarriere zurückblicken können, schaffen es, mit Ingenieuren und Mechanikern so feine Details abzusprechen, dass sie gleich ein paar Hundertstel Sekunden schneller fahren, auch wenn nur Kleinigkeiten verändert werden. „Ein gutes Beispiel für einen solchen erfahrenen Rennfahrer stellt Michael Schumacher dar“, sagt Mass. „Wenn er zu seinem Ingenieur sagt, er wolle vier Hundertstel schneller fahren, dann fährt er auch vier Hundertstel scheller nach einer Abstimmung mit seinen Ingenieuren.“

Jochen Mass

Geboren wird Jochen Mass am 30. September 1946 in Dorfen (Landkreis Erding, Bayern). Im Alter von 26 Jahren wechselt er in die Formel 2, nachdem er Erfolge mit Ford-Tourenwagen in der Deutschen Rennsportmeisterschaft einfährt. Bereits 1973 wird er in dieser Klasse auf einem Surtees TS15 Vize-Europameister. Noch im selben Jahr debütiert Mass in Silverstone in der Formel 1. Ein Jahr später erobert sich Mass durch seine kontinuierlichen Leistungen und guten Platzierungen im Surtees-Team einen Stammplatz und bildet zusammen mit dem Brasilianer Carlos Pace die Fahrerpaarung. Noch während der Rennsaison wechselt er zu McLaren. Nachdem er fast 10 Jahre in dem Circuit der Formel 1 mitmischt, fährt Mass in den 80er Jahren Sportwagen von Porsche und Sauber-Mercedes. 1989 gewinnt Jochen Mass gemeinsam mit Manuel Reuter und Stanley Dickens auf einem Sauber-Mercedes das berühmte 24-Stunden-Rennen von Le Mans. Heutzutage tritt er als Fahrer von alten Rennwagen, etwa des Mercedes-Benz 300 SLR, bei den Neuaufgaben der legendären Mille Miglia in Erscheinung. Nächste Woche berichtet der mehrfache deutsche Le Mans-Gewinner Marco Werner im Lokalanzeiger von seiner Rennsportkarriere und den Erlebnissen an und auf der „Piste“.