



BILDER EINER



VROOOOAAAMMM Ein Versuch über den Motorsport: So hieß eine Bilderschau, die in Auszügen hier zu sehen ist

TEXT Matthias Penzel // FOTO www.motorsportfriends.ch

Dass ein Museum in ehrwürdiger Villa inmitten einer Parkanlage Fotografien ausstellt, die geradezu brüllen vor lauter motodromer Action, die mit Unfällen verstören, eher amüsan verblüffen beim Blick hinter die Kulissen oder auf die Garderobe von Fans und Stars ... ist nicht vollkommen abwegig. Nur ein wenig. Richtig überraschend und bewegend sind immer wieder die Kleinigkeiten: die wie auf Strohhalmen errichteten Flügel für mehr Downforce, im Heck mit einem Strick befestigt. →



Es gab kein Drehkreuz zwischen Boxenlager und Zuschauern, auch keinen Paddock-Club für Wohlbetuchte...



GUT AUFGESTELLT
Nürburgring, 1000 Kilometer Rennen 1966, kein *grand stand* für VIPs aber klasse Aussicht auf den Stehplätzen für die Mitarbeiter von Porsche System Engineering

Diese ganze Unschuld und das ebenso erschreckende wie erschreckende Nichtprofessionelle eines Zeitvertriebs – nicht eines wie von der CIA abgeriegelten Exklusivclubs – ist es, was Betrachter ganz besonders in seinen Bann zieht. Sowohl *auf* den Bildern als auch *dahinter*, aufseiten der Fotografen.

Die Aufnahmen sind nicht aus den Gründerzeit des Motorsports, sondern aus der Ära, als es ernst wurde. Als der Wettbewerb und die Technik auf einem Level angekommen waren, das von der heutigen Formel 1 einerseits noch Jahrzehnte entfernt, gleichzeitig aber durchaus damit vergleichbar ist; als vieles noch wie auf einem anderen Planeten war – Tüftler und Mechaniker mit verschmierten Fingern, hurtig modifizierte Rennwagen (wie auf der vorigen Doppelseite der Brabham des Teams Frank Williams Racing Cars (!), 1969 pilotiert von Piers Courage), der unbehelmte Ferrari-Fahrer Ignazio Giunti beim Verlassen der Strecke in Spa-Francorchamps 1970 (auch vorige Doppelseite).

Dieses teilweise haarsträubend Unschuldige hat etwas Entwaffnendes, eben eine Frische, die dem effizient inszenierten Rummel – mitsamt der von um die Welt jettenden *embedded* Fotografen heute vollkommen abgeht. Die größtenteils von Amateuren gemachten Fotos – analog zum fehlenden Auftrag auch Schnappschüsse und Zufallstreffer – folgen allein der Faszination für die Ereignisse in der damals nicht so strikt reglementierten Welt des Motorsports.

Es gab kein Drehkreuz zwischen Boxenlager und Zuschauern, keinen Paddock-Club für Wohlbetuchte, keine fälschungssicheren Karten mit Foto und Strichcode. Nur Fans und die Fahrer mit den Teams. Schaut man genauer hin, dann entdeckt man auch mal einen Mercedes Pullman direkt neben den Boliden in Reims 1963.

Beim französischen Grand Prix in Clermont-Ferrand sind die Mechaniker des BRM-Teams 1972 bereits uniformiert, die von McLaren zwei Jahre zuvor am Österreichring noch nicht (Foto oben links und Mitte). Ja, möchte man da sagen, →

Lauda mit Regazzoni beim Ferrari-Heimspiel. Beide fielen aus. Vielleicht ist die Stimmung deshalb



LEGER UND ELEGANT

Rechts von oben: tifosi mit Fiat 500 in Monza; Paul Newman 1974 in Bonneville; Jo Siffert; kleines Malheur bei Schweizer Bergrennen

UNAUFGEREGT UND MEISTERHAFT

Drei Ausnahmetalente aus dem Dreiländereck: der Schweizer Clay Regazzoni mit dem Österreicher Niki Lauda; darunter der Gießener Stefan Bellof



mit den Sponsoren geht eben der Spaß flöten – oder, anders ausgedrückt: »Der Fluch der Kommerzialisierung ruiniert jeden Sport«, wie der Rennfahrer Charles Jarrott in seinen Memoiren *Ten Years of Motors and Motor Racing* schrieb, übrigens im Jahr 1906.

Die Formel »Früher war alles besser« ist damit schon mal ad absurdum geführt. Die Goldene Ära des Motorsports wurde selbstverständlich nicht nur von Idealisten oder gar Träumern angeführt. Carlo Chiti in der Ferrari-Garage von Spa 1961 (vorige Doppelseite unten links) wusste, was er tat und er wusste was er wollte. Und das bekam er auch – mit vier Ferrari 156 den ersten, zweiten, dritten und vierten Platz.

Auch sehr cool und unaufgeregt die Heroen der Action. Auf dieser Doppelseite Niki Lauda mit dem Schweizer Clay Regazzoni gegen Ende ihrer ersten Saison bei Ferrari 1974 beim Heimspiel in Monza. Beide fielen aus. Vielleicht ist die Stimmung deshalb etwas gedämpft.

Worüber Stefan Bellof in Brands Hatch brütet, bleibt rätselhaft. 1983 mit dem Porsche 956 und Derek Bell als Teamkollege siegte er in der Sportwagen-Weltmeisterschaft – seiner ersten – mehrmals. Machte er sich hier schon Gedanken über Ickx? Von solchen Grübeleien sind natürlich die legendären tifosi von Monza (rechts oben) weit entfernt, auch zeitlich. Als die da leger oder elegant bekleidet, mit Roller und Fiat 500 (die Türen noch hinten angeschlagen) standen und staunten, kam das Gießener Ultra-Talent Bellof gerade in die Schule.

Die Bilder der Ausstellung – wie auf diesen Seiten dem Buch *Gasoline and Magic* entnommen – zeigen aber auch den zeitlosen Glamour, das blitzende Blau in den Augen von Paul Newman; oder den von Autogramm-Jägern, Rob Walker und Halbnackten umzingelten Jo Siffert aus der Schweiz. Dort sind seit der Katastrophe in Le Mans 1955 Rundstreckenrennen verboten. Damit Bergrennen und Rallyes nicht für negative Schlagzeilen sorgen, packten in Steckborn-Eichhölzli (Foto rechts) spontan ein paar Zuschauer





Das Chaos der Farben und Logos in Brands Hatch so schön wie die Kakophonie der dröhnenden Motoren



an, um beim Nationalen Bergrennen den MGA ihres Landmanns Erwin Zollinger wieder auf die Räder zu stellen. Ordnung muss sein.

So könnte man weiter und weiter erzählen und nachdenken über die Anspannung beim Start, darüber wie 1959 beim 10. Nationalen Bergrennen Mitholz-Kandersteg Erwin Sommerhalder in seinem Maserati (Foto links) nach etwas zu suchen scheint. Oder wie lange die Mechaniker bei Tyrrell eigentlich für einen Boxenstopp mit Reifenwechsel brauchten? Tatsächlich, das ahnt man, wenn man sieht, wie da offenbar Hinz und Kunz in der Boxengasse rumstehen, Hände in den Taschen ... nach Schraubenschlüsseln sicher nicht suchen. Ah ja: Patrick Depailler sitzt ja auch gar nicht in seinem Auto, diesem einmalig unbeliebten und vergötterten Tyrrell P34...

Am Nürburgring 1975 befand sich Depailler wieder in seinem Tyrrell, der allerdings mit allen vier Rädern den Bodenkontakt verloren hat. Rieisig. Auch die nur Meter entfernten Menschenmenge zwei Reihen tief, das Rennen überschattet von dem, was Lauda lange später lakonisch als »Grillfest« bezeichnen würde.

Auch legendär die Steilkurven im Königlichen Park von Monza. Hier Phil Hill im Chaparral 2F hinter einem Ferrari Dino 206S. Oder die Startaufstellung in Brands Hatch 1972, in der ersten Reihe der immer grandiose Ronnie Peterson neben Emerson Fittipaldi (auch linke Seite, unten), dem über Jahre hinweg jüngsten Formel-1-Weltmeister. Und Drumherum wieder nicht Wald und Wiesen oder gar royale Parkanlagen, sondern ein einziges Chaos der Farben und Logos. Das Rennen zählte nicht zur Formel-1-Weltmeisterschaft, doch das Geschrei der rivalisierenden Logos ist, unkoordiniert und super-gleichgültig gegenüber Ästhetik so schön wie die Kakophonie der dröhnenden Motoren.

Wer genau hinsieht, kann sie auch hören. Denn manchmal sagen Bilder nicht nur mehr als tausend Worte, manchmal sagen sie es auch mit weit mehr als 120 Dezibel.



VROOOOAAAMMM zum Blättern

Motorsport im 20. Jahrhundert. Die Bilder sprechen eine eigene Sprache. Im Buch zur Ausstellung VROOOOAAAMMM gibt es ein paar Seiten Text auf Englisch – sehr gut – doch der Hauptanreiz sind die Fotos

Über Jahre hinweg hat der Schweizer Filmemacher und offenbar manische Sammler Thomas Horat Fotos von Motorsport-Events aufgespürt, beschriftet und archiviert. Eine Auswahl hat das Museum im Bellpark in Kriens gezeigt, 264 Motive präsentiert nun der Bildband *Gasoline and Magic*, erschienen in der Edition Patrick Frey, Zürich (Text auf Englisch, 180 Seiten, € 54,00 ISBN-10: 3-90592-988-0).

Angenehm abgerundet wird das Buch, ohnehin eine Augenweide sondergleichen, mit zwei Texten.

Anthony Carter, der schon als Jugendlicher für Autorennen durch Europa getrampt ist und mit *Motor Racing – Reflections of a Lost Era* seine eigene Fotosammlung veröffentlicht hat, erinnert, wie das war, wenn man hautnah an der Action war und bei der Anreise zu Grands Prix auch mal von Teams mitgenommen. Die Herausgeber des Buchs, Martin Stollenwerk und Hilar Stadler, reflektieren in ihrem Text den Reiz der von Fans und Amateurfotografen oft spontan eingefangenen Momentaufnahmen.