

Jochen Rindt

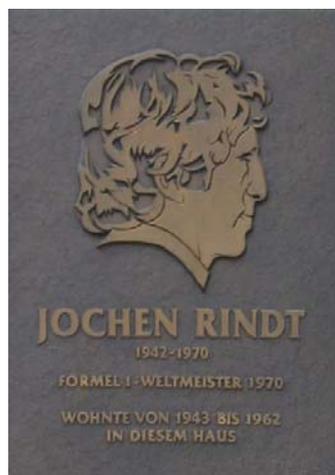
Wie wird man Rennfahrer?

Karl Jochen Rindt wurde am 18. April 1942 in Mainz geboren und starb am 5. September 1970 beim Training zum Großen Preis von Italien in Monza.

Rindt bestritt 60 Formel 1-Grand Prix-Rennen und gewann davon 6. 1970 wurde er posthum Weltmeister. Er ist somit der einzige Weltmeister der Formel 1, dem dieser Titel nach seinem Tod verliehen wurde.

Mutter Ilse war eine, für damalige Zeiten sehr moderne und aufgeschlossene Frau, die sich über herkömmliche Konventionen hinwegzusetzen vermochte. Sie war stets modern und extravagant gekleidet, war Raucherin, war auf Skipisten zu finden und fuhr die Autos lieber selber anstatt sich von einem Chauffeur herumkutschieren zu lassen. Ich denke, dass seine Mutter jene Gene an Jochen weiter gab die den Grundstein für sein grenzenloses weltbürgerliches Denken bedeutete, „I bin a Europäer“, war seine Antwort auf die Frage seiner Herkunft, die er nur wenige Jahre nach dem Bau der Berliner Mauer gab, und war damit bereits um Jahrzehnte seiner Zeit voraus. Vater Karl war ein seriöser Kaufmann der die Gewürzmühle Klein & Rindt in Mainz als solides Unternehmen führte. Vom Vater dürften ihm die Gene für den Umgang mit Zahlen und daraus resultierendem Geschäftssinn in die Wiege gelegt worden sein.

1943 kamen Ilse und Karl Rindt bei einem alliierten Bombenangriff auf Hamburg ums Leben, als sie nach der dortigen Zweigstelle ihrer Mühle Nachschau halten wollten. Die Leichen der Beiden wurden jedoch nie gefunden und so weiß man nichts Genaues über die schrecklichen Vorgänge jener Bombennacht zu berichten. Jochen wurde darauf hin zu seinen Großeltern nach Graz gebracht und wuchs in deren Mietshaus am Ruckerlberggürtel 16 auf. Eine Gedenktafel am Eingang des Hauses erinnert heute an jene Zeit.



Was folgte, war eine unbeschwerte sorgenfreie Kindheit. Im Schoß einer großbürgerlichen Anwaltsfamilie genoss er eine stets antiautoritäre Erziehung, auf gut Deutsch wurde er von seiner Oma und Tante nach Strich und Faden verhätschelt. Jeder Wunsch wurde ihm von den Augen abgelesen und erfüllt.



Die Schule in der Nachkriegszeit bedeutete bittere Armut für viele seiner Mitschüler die im Sommer bloßfüßig und im Winter oft nur mit Sandalen und unzureichend bekleidet zur Schule gehen mussten. Auch die Lehrerschaft hatte mit Kälte und Hunger zu kämpfen, erzählte Frau Zeller, seine einstige Lehrerin aus der Nibelungenschule. Öfter als ein Mal passierte es, dass sie am Lehrerpult ein säuberlich eingepacktes Jausenbrot vorfand. Sie wusste genau, dass es ihr Jochen hingelegt hatte, aber er tat so als wüsste er von nichts. Das war das Wesen des „Jokl“, wie sie Jochen nannte. Er war ein lieber Bub aber meist war er sehr ernst und in sich gekehrt, sprach wenig und fiel nie mit dummen Lausbubenstreichen auf.

Eines Tages kam Jochen mit einem hölzernen Tretroller in die Schule. Heute würde man „Scooter“ dazu sagen. In der Nachkriegszeit von damals war das in etwa so, als würde heute ein Volksschüler mit dem Hubschrauber zur Schule geflogen kommen.

Frau Zeller erzählt weiter, dass Jochen mit dem Tretroller bergab und mit hoher Geschwindigkeit zwischen den Leuten hindurchwedelte, dazu mit einem Bein noch kräftig Gas gebend, aber ohne jemanden umzufahren. Trotzdem stellte sie ihn zur Rede und meinte, er möge nicht so schnell fahren, er würde sich und andere damit gefährden. Seine entwaffnende Antwort: "Aber ich bin ja gar nicht schnell gefahren!" Er muss wohl damals schon ein außergewöhnlich gutes Gefühl für Geschwindigkeit gepaart mit ungewöhnlichen Reflexen besessen haben, sonst wäre das wohl nicht glimpflich ausgegangen, ist sie heute noch überzeugt.



Jochens Wesen änderte sich jedoch, zum Leidwesen seiner Großeltern, rapide, als er ins Gymnasium wechselte. Da dürfte sich bei ihm ein Schalter umgelegt haben. Aus dem in sich gekehrten Buben wurde ein sich auflehrender, aufmüpfiger, keine Konfrontationen scheuender vorpubertierender „Bengel“, mit dem nichts anzufangen war. Die schulischen Leistungen fielen ins Bodenlose. Bemerkenswert war nur, dass dieser Virus auf nicht Wenige seiner Schulkameraden überzugreifen schien.

Jochen und seine Grazer Freunde machten die Gegend rund um sein Wohnhaus am Ruckerlberggürtel unsicher. Mit auffrisierten Mopeds, Jochen besaß eine sogenannte Lohner Sissy, wurden die wildesten Verfolgungsjagden durch Graz veranstaltet. Die Polizei war bei seinen Großeltern Dauergast, und den Mädchen wurde der Umgang mit dieser Horde von Wilden von deren Eltern schlichtweg untersagt. Dadurch wurden die Sinne Burschen erst richtig geschärft und der Reiz des Verbotenen bis zum Letzten auskostet, wie man trotzdem an die begehrten Mädchen herankam, ohne dass die Eltern Wind davon bekamen.

Fazit war, dass sich Jochen und seine Kumpane allesamt im berühmt-berüchtigten Privatinternat von Bad Aussee wieder fanden, geleitet von einem Ex-NS-Bonzen. Den meisten der Entgleisten konnte aber doch recht erfolgreich der Belzebub ausgetrieben werden und, wie man so schön auf Österreichisch sagt, die „Wadln“ nach Vorne gerichtet werden.

Jedenfalls ist aus Allen der damals „Internierten“ etwas geworden, und viele von den halbstarke Bürscherln machten später in irgendeiner Form Karriere.



Eines Tages brach sich Jochen beim Skifahren ein Bein, daraufhin schickte man einen alten Volkswagen samt Chauffeur aus der Mainzer Gewürzmühle. Der Chauffeur wurde postwendend wieder nach Hause geschickt, denn Jochen fuhr lieber selber, trotz Gips. Mit diesem alten Käfer wurde quasi Benzin-Geschichte geschrieben. Jochen und seine Freunde verstanden es meisterhaft Wettbewerbe zu erfinden, wobei Jochen immer der Redelführer war. Z.B. durfte derjenige, der gerade am Lenkrad saß, solange fahren, bis die anderen im Wagen einen Fahrfehler ausmachten. Vorgabe war, dass bei höchster Drehzahl geschaltet und jede Kurve mit Höchstgeschwindigkeit durchfahren werden musste. Wenn sich einer verbremste, verschaltete oder von den Mitfahrenden ein anderer Fehler entdeckt wurde, durfte der Nächste sein Können unter Beweis stellen. Die Krux aber war, dass nur einer der Beteiligten einen Führerschein besaß und derjenige saß immer rechts hinten, und wenn die Polizei auftauchte wurden während der Fahrt fliegend die Positionen gewechselt, sodass bei der Kontrolle immer der mit dem Führerschein am Fahrersitz saß

Jochen war der letzte in der Reihe, der die Matura im zweiten Anlauf 1961 schaffte und inskribierte auf der Wiener UNI für Welthandel. Doch er wird niemals auch nur eine Vorlesung besuchen, denn Jochen bekam einen Simca-Monlhery von seinen Großeltern als Maturageschenk.

Kurze Zeit später fuhren damit Jochen und sein Freund Helmut Marko auf „Maturareise“ zum Grand Prix von Deutschland auf dem Nürburgring. Dabei kam es, dass Jochen sein Geld zu Hause liegen ließ. Kurzerhand sind sie zu seiner Gewürzmühle nach Mainz gefahren, wo sie den Nachtportier aufweckten, um ihn um Geld anzupumpen. Er ließ die "Fremden" aber nicht hinein. Jochen meinte protestierend: "Hearn´s, mochn´s kan Bledsinn, die Fabrik g´hört jo mir!" Dann wurde die Sekretärin ebenfalls noch aus dem Schlaf gerissen, die dann mit etwas Geld aushalf.

Nach etwa 14 Stunden Fahrt am Nürburgring angekommen, todmüde von den Anstrengungen, legten sich die beiden am Streckenabschnitt Schwalbenschwanz schlafen. Am nächsten Morgen wurden sie durch lautes Motorengeräusch aufgeweckt. Sie beobachteten die Ferraris von Graf Berghe von Trips und Phil Hill, als Jochen seinen spontanen Entschluss bekannt gab: **"Genau das will ich auch machen, i werd´ a Rennfahrer!"**

Helmut Marko deutet dieses Ereignis schlicht als "die Initialzündung" für Jochens Rennfahrerkarriere.

Unmittelbar nach deren Rückkehr vom Nürburgring meldete sich Jochen Rindt bei einem Fahrlehrgang in Kottingbrunn an, um sich für seine erste Rallye, der "Steirischen Berglandfahrt", vorzubereiten. Danach hatte Ossi Vogl den Simca Monlhery noch etwas frisiert und Jochen fuhr damit nach Innsbruck, zum Flugplatzrennen.

Angekündigt wurde Rindt zwar durch Ossi Vogl höchstpersönlich, angereist kam er mit einem violettfarbigen Hemd, an einem Schuh Schnürsenkeln am Anderen einen Spagat und da er ja noch keine Fahrerlizenz besaß, musste er erst den, über das Erscheinungsbild des Jochen Rindt sichtlich irritierten Rennleiter Udo Pöschmann überreden, ihn doch mitfahren zu lassen. Dieser stellte ihm dann doch eine, nur für jenes Rennen gültige Fahrerlizenz aus. Was zur Folge hatte, dass er ihn schon nach wenigen Runden herauswinken musste, um ihn wegen zu wilden und unfairen Fahrens zu warnen. Was natürlich überhaupt keinen Einfluss auf seine Fahrweise haben sollte!

Der Grundstein für seine Rennfahrerlaufbahn war jedoch damit gelegt, und was ganz typisch für die gesamte Karriere des Jochen Rindt sein wird, schnell steckte er sich neue und höhere Ziele.



1962 bekam er vom Grazer Alfa Romeo-Händler Ossi Vogl, der Jochens Talent erkannte, einen Alfa Romeo Giulietta TI zur Verfügung gestellt und gewann damit das prestigeträchtige Tourenwagenrennen in Wien Aspern gegen die viel stärkere Konkurrenz der Jaguars. Mit diesem Sieg wurde erstmals die Öffentlichkeit auf ihn aufmerksam. Typisch für Jochen, er ging zu den Presseleuten hin und fragte: „Na, wollt’s net üba mi a wos schreiben?“



1963 stieg er auf einen Formel Junior-Cooper Monoposto um, den er vom Wiener Rennfahrer Curd Barry erwarb und gewann damit das Formel Junior Rennen von Cesenatico. In jenem Jahr war auch eine gewisser Curt Lincoln einer seiner Gegner, der einige Jahre später sein Schwiegervater werden sollte.



1964 kaufte er einen Formel 2 Brabham-Cosworth. Er wurde Dritter in Mallory Park und gewann einen Tag später das Rennen in Crystal Palace, wo er den Top-Piloten der Formel 1, Graham Hill schlug. Das war der Zeitpunkt als er die internationale Motorsportwelt erstmals auf sich aufmerksam machte. Für den GP von Österreich stellte ihm Rob Walker einen Brabham BT11 zur Verfügung. Jochen machte eine gute Figur, konnte das Rennen aber nicht beenden.



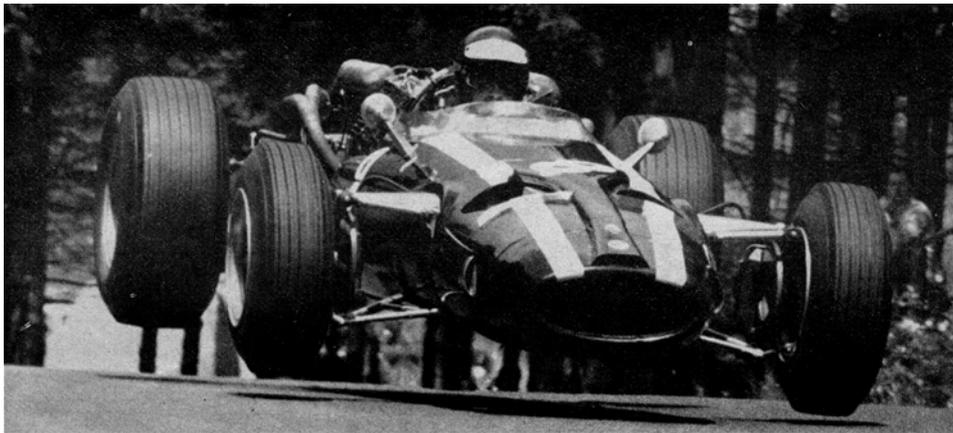
1965, auf Grund seiner guten Leistungen offerierte ihm John Cooper einen Platz in seinem F1-Werksteam, als Teamkollege von Bruce McLaren. Die Cooper waren nicht besonders leistungsfähig, aber Rindt holte einen vierten Platz beim Großen Preis von Deutschland und wurde Sechster beim GP von Amerika.



Zu jener Zeit besserten die F1-Fahrer ihr Einkommen auf, indem sie zusätzlich noch in der Formel 2 antraten. Es begann eine lange und äußerst erfolgreiche Verbindung mit dem privaten Formel 2 Team von Roy Winkelmann, die bis zu deren Auflösung Ende 1969 anhalten sollte. Jochen gewann in Reims und wurde Dritter in Pau und Vallelunga. Der Fahrstil Rindts war unbekümmert, durchaus konstant und sehr schnell. Im selben Jahr teilte sich Rindt einen Porsche mit Jo Bonnier beim 1000 Kilometer-Rennen am Nürburgring und wurde Dritter. In Le Mans gewann er 1965 auf einem von NART eingesetzten Ferrari 275LM zusammen mit Masten Gregory, nachdem die gesamte Ford GT 40-Armada und Werks-Ferraris der Reihe nach ausfielen. Bruce McLaren verließ Cooper am Ende des Jahres, um für die neue Dreiliter-Formel ein eigenes Fahrzeug zu bauen.



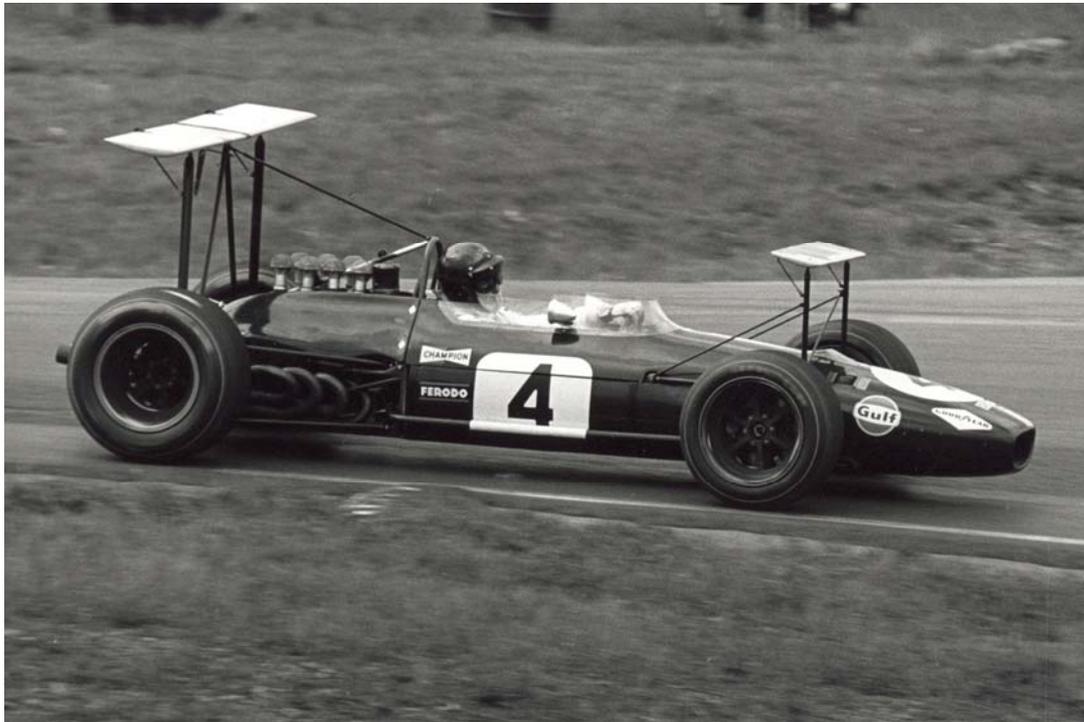
1966 wurde Rindt die Nummer Eins bei Cooper, bis John Surtees von Ferrari zu Cooper wechselte. Die Cooper-Maseratis waren schwer aber im Vergleich zu den noch nicht weit entwickelten neuen Motoren der Konkurrenz leistungsstark. Rindt wurde Zweiter in Spa, Zweiter beim GP von Amerika, Dritter in Deutschland, Vierter in Frankreich und Italien und Fünfter beim britischen Rennen. Im Endklassement reichte es sogar für den 3. Rang in der Weltmeisterschaft.



1967 wurde zunächst Hochzeit gefeiert. An einem rennfreien Wochenende im März heiratete er Nina Lincoln. Rindt konnte 1967 nur zwei vierte Plätze beim belgischen und italienischen GP ergattern. Doch in der Formel 2 errang er mit seinem Winkelmann Brabham neun Siege von elf Rennen. Die Motorsportpresse verlieh ihm den Titel „König der Formel 2“.



1968 wechselte er zu Jack Brabham, der 1966 und 67 das Weltmeister-Fahrzeug für sich bzw. Denny Hulme gebaut hatte. Jedoch konnte die Weiterentwicklung des bisher zuverlässigen Repco V-8 Motor nicht überzeugen, zumal der Konkurrenz der neue und überlegene Ford-Cosworth Motor zur Verfügung stand.



1969 wechselte Rindt erneut in das Team des Weltmeisters, zu Lotus, mit Titelverteidiger Graham Hill an seiner Seite, den er sehr schnell den Nummer 1-Status streitig machte. Seinen Freund Bernie Ecclestone fragte er um Rat, Ecclestone antwortete, dass er bei Lotus entweder stirbt oder Weltmeister wird. Prompt verunglückten beide Lotus beim spanischen Grand Prix in Barcelona schwer, als die extrem hohen Flügel-Konstruktionen brachen. Rindt zog sich einen gebrochene Nase und eine schwere Gehirnerschütterung zu. Er erholte sich zwar schnell, hatte aber eine Zeit lang gegen Übelkeit im Rennwagen zu kämpfen. Während seiner Genesung forderte er in einem offenen Brief an die Presse das Verbot von Flügeln an den Fahrzeugen, da diese für Fahrer und Zuschauer zu gefährlich seien und an Autos nichts verloren hätten.

Genesung fand er schnell zu seiner alten Form zurück und lieferte sich packende Zweikämpfe mit seinem Freund Jackie Stewart, dem werdenden Weltmeister. Am Saisonende errang er in Watkins Glen seinen lange erwarteten ersten Sieg in einem F1-Weltmeisterschaftslauf. Das Rennen wurde allerdings von einem schweren Unfall seines Teamkollegen Graham Hill überschattet, der sich schwere Beinverletzungen zuzog.



1970 war er die unangefochtene Nummer Eins bei Lotus. Nach erfolglosen Experimenten mit Allradantrieb, baute Lotus für 1970 den revolutionären keilförmigen Lotus 72, der zunächst noch an Kinderkrankheiten litt. Rindt griff deshalb auf das Modell 49 zurück und konnte damit einen spektakulären Sieg in Monaco erringen. Beim GP der Niederlande siegte Rindt im inzwischen weiterentwickelten Modell 72. Dieser Sieg war von einem Unfall überschattet, bei dem sein enger Freund Piers Courage verbrannte. Rindt war sichtlich erschüttert und er dachte erstmals laut über Aufhören nach. Ecclestone meinte, wenn du aufhören möchtest, dann musst er es gleich tun und darfst nicht bis Saisonende warten. Rindt fuhr weiter und gewann den französischen, britischen und deutschen GP, der nach Hockenheim verlegt wurde, nachdem die GPDA wegen gravierender Sicherheitsmängel den Nürburgring boykottierte. Rindt und Co. wurden darauf hin von der britischen Motorsportpresse als „Weicheier“ bezeichnet.

Beim Heimrennen auf dem Österreichring gewann allerdings sein größter Widersacher, Jacky Ickx auf Ferrari. Somit stieg der Druck auf Rindt, als er sich zum GP von Italien nach Monza begab, um sich den lang ersehnten WM-Titel zu sichern. Das Training für den GP fand am Freitag und Samstag den 4. und 5. September 1970 statt. Nach einer halben Stunde Training am Samstag schlug Rindt's Lotus 72 beim Anbremsen der Parabolica in die Leitplanken ein. Rindt wurde mit einem Krankenwagen ins Krankenhaus eingeliefert, starb aber noch im Rettungswagen an den Folgen seiner schweren Verletzungen. Als Unfallursache wurde eine gebrochene Bremswelle ermittelt. Jahrelange gerichtliche Verfolgung Chapmans endete 1977 mit einem Freispruch.

Das Ereignis löste, nicht nur in der Sportwelt, einen regelrechten Schock aus. Nur vergleichbar mit dem Attentat auf John F. Kennedy. Jeder kann sich heute noch erinnern wo er gerade war und was er zu dem Zeitpunkt getan hat, als ihm die Todesnachricht ereilte.

Jacky Ickx hatte in den verbleibenden Rennen zwar noch die theoretische Chance Rindt in der WM-Wertung zu überholen, doch der Nachwuchsfahrer Emerson Fittipaldi im Lotus 72 gewann den GP der USA in Watkins Glen, genau dort wo Jochen ein Jahr zuvor seinen ersten Triumph feierte. Somit ging der Weltmeistertitel posthum an Jochen Rindt. Den Weltmeisterpokal nahm seine Witwe Nina Rindt für ihn entgegen.

