

Mein Freund Manfred

«Der Start des 1000-km-Rennens wird live im Fernsehen übertragen, könnt ihr versuchen, wenigstens die erste Runde als Leader zurück zu legen?»

Diese Worte spricht Peter Ashcroft, Motorsport-Direktor von Ford, an einem Oktober-Morgen, 1982 in Brands Hatch, und er meint mich und Manfred Winkelhock.

Ich habe mit dem Ford C100 Startnummer 3 die Pole-Position herausgefahren, und Manfred steht mit dem zweiten Auto, Startnummer 5, neben mir in der ersten Reihe, er ist den Wimperschlag von 30 Tausendstelsekunden langsamer gewesen.

Das nicht unansehnliche Auto ist eigentlich ein Flop, gemessen an den starken Porsche 956 oder den flinken Lancia sind das fast alle Fahrzeuge. Ashcroft hat viel Kritik für dieses Engagement schlucken müssen, um so ernster nehmen wir seinen Wunsch, denn im Rennen, das ist uns klar, haben wir mit dem durstigen 3,5-Liter-Cosworth gegen die Porsche und Lancia eh keine Chance.

Ich ziehe mich mit Manfred ins Motorhome zurück, und wir beraten uns.

Die erste Idee, dass er mich nach hinten abdeckt, müssen wir verwerfen, da es inzwischen angefangen hat zu regnen. Manfred argumentiert: «Hinter dir kann ich bei dem Wetter nichts sehen, und zudem wissen wir, dass die Goodyear-Regenreifen, im Gegensatz zu den Qualifyers, nicht gerade ein Hit sind, somit könnte uns leicht einer Überholen.»

Paarlauf im Regen.

Also ist die Lösung einfach und doch verrückt: Wir fahren die erste Runde nebeneinander! Unsere Logik: Da haben wir beide gute Sicht und dahinter ist doppelt so viel Gischt. So einfach und doch so genial.

Ausser mit Manfred hätte ich mit niemandem so eine Aktion gemacht, denn der Andere könnte das leicht ausnutzen und in Führung gehen. Man muss sich 100-prozentig vertrauen, dass Mitflieger einem genügend Platz lässt in der nächsten Kurve.

Da es einen fliegenden Start gibt, ist der Beginn des Paarlaufs leicht, wir fahren also nebeneinander durch Paddock Hill Bend und durch die Haarnadel Druids, wir stellen fest, dass immer der Kurvenäussere etwas von Gas gehen muss, weil es innen, auf der engen Linie, schwieriger, da rutschiger ist.

Wir kommen wie vom Chef gewünscht auf den Plätzen 1 und 2 aus der Runde zurück.

Dann gehe ich wieder etwas vom Gas, und wir machen noch eine zweite Runde nebeneinander, ohne Funk und Handzeichen, einfach zwei Profis und Freunde die einander vertrauen. Dann noch eine. Und noch eine ...

Showeinlage.

Der Regen ist inzwischen stärker geworden, und die Auto schwimmen ganz schön auf. In der achten Runde werden wir vom Aquaplaning überrascht, die Renner berühren sich leicht, worauf Manfred in die Leitplanke fliegt.

Ich bemerke es zuerst gar nicht und warte in der nächsten Kurve auf ihn, doch plötzlich taucht der Sauber von Hans Stuck neben mir auf, und eine halbe Runde später sehe ich rote Flaggen – Rennabbruch!

Inzwischen habe ich ziemlich Angst und renne zur Rennleitung. Doch die beruhigen mich, Winkelhock ist okay, aber er habe fast 100 Meter Leitplanke niedergemacht.

«You must be completely mad», schreien sie mir hinterher, und so geht es weiter, von allen Seiten werden wir als Wahnsinnige bezeichnet, ein Duell bis aufs Letzte, bei dem keiner nachgeben wollte und es zum Unfall kommen musste.

Nur Ashcroft sagt trocken: «Thank you for the show!» zu uns, und das war es bei Gott gewesen. Keiner sprach nach dem Rennen von den späteren Siegern (Ickx und Bell im Porsche, wieder einmal), sondern alle nur von den zwei komplett verrückten Ford-Piloten.

Manfred und ich lachen noch lange darüber, vor allem, weil uns keiner geglaubt hat, dass alles nur ein Spiel von zwei Freunden war.

Leichtes Spiel.

Manfred liebte Langstreckenrennen. «Die Formel 1 ist da, um im Gespräch zu bleiben, aber schau doch, mit was für gefährlichen Kisten wir da herumfahren, das sind doch ausser den Top-Teams alles nur Bastler am Werk», pflegte er zu schimpfen. «Doch hier in der Marken-WM gibt es gute Autos – und wir können gewinnen.»

Manfred hat sich oft Gedanken über die Sicherheit gemacht, der Tod des jungen Österreichers Markus Höttinger, im April 1980 auf dem Hockenheimring, hat ihn arg mitgenommen.

Nur wenn Manfred im Auto sass, konnte man davon nichts merken. Er war ein aggressiver Fahrer, der zu mir oft sagte: «Du musst den Gegner niedermachen, und wenn du aussteigst, dann zündest du dir eine Zigarette an und tust so, als wäre das für dich ein leichtes Spiel gewesen.»

Manfred war ein gerissener Kerl gewesen sein, er hatte seine Gegner gründlich studiert. Seine Familie war ihm wichtig. Er fragte mich oft, warum ich keine Kinder haben wolle. «Mein Markus ist der Kern meiner Freizeit, die Stunden verfliegen nur so, wenn ich mit ihm zusammen bin.»

Manfred und ich, wir haben zusammen eine Menge angestellt und viel gelacht. Eine dieser Geschichten, leider sollte es die letzte unserer Streiche sein, möchte ich gerne erzählen ...

Wir fahren nach dem Abschlusstraining mit dem Mietwagen von der Rennstrecke Mosport in unser Hotel nach Toronto.

Wir fahren auf dem Highway auf der rechten Spur, da zuckelt links neben uns ein Camaro vorbei, dessen Beifahrer hat seinen Sitz nach hinten gekippt und schläft, während er seine Füße, ohne Schuhe, durchs offene Fenster in Freie streckt.

Ich sage zu Manfred: «Schau mal, da kühlt sich einer die Füße.»

Manfred, am Steuer, beschleunigt, fährt mit Millimeter-Präzision und behutsam ganz dicht an den Camaro heran – und kneift den Schlafenden voll in die Zehe.

Ein wütender Kopf schnellst hoch und sieht nur zwei über beide Ohren grinsende Gesichter.

Dann gibt Manfred Gas, und wir sind weg.

Wenig später taucht der Camaro wieder neben uns auf. «Mist», sagen wir uns, «will er uns nun rammen oder noch übler?» Stattdessen streckt uns der betroffene Beifahrer, inzwischen auch grinsend, zwei Bierdosen aus dem Fenster.

Wir nehmen das unerwartete Geschenk bei voller Fahrt entgegen und prosten uns höflich zu ...

Das war ein typisches Erlebnis mit Manfred, und so behalte ich ihn in Erinnerung.