



WER, WENN NICHT ER

Text und Fotos: Roland Löwisch



Eckhard Schimpf ist nicht nur Journalist und Teil der Jägermeister-Familie, sondern war auch Rennfahrer und Teamchef von „Jägermeister Racing“. Jetzt führt der 78-jährige Braunschweiger gemeinsam mit seinem Sohn die Firma ‘72STAGPOWER, um die auffällig orange-farbenen Autos wieder zusammenzuführen und Replikas zu verkaufen

Die 550 Quadratmeter große Halle in dem neuen Braunschweiger Gewerbegebiet ist unauffällig. Aufmerksamkeit erzeugt eher der alte, aber perfekte Willys Jeep davor. Oder der Anhänger mit der Aufschrift „72STAGPOWER“ auf der Seite. Na ja, und auch die Glastür weist dank Wörtern wie „Norisring“, „Hockenheim“, „Monza“ und natürlich „Nürburgring“ ein bisschen darauf hin, was sich drinnen verbergen könnte. Und dann steht da – nein, nicht „Welcome to the spirit“, sondern „Welcome to the spirit“: hier wohnt Jägermeister-Geist. Aber nicht der aus dem 35 Prozent starken Kräuterlikör, der die Wende von der urdeutschen Altherren-Pseudomagenmedizin zum globalen Jugendlifestyle-Getränk geschafft hat. Nein, hier residiert der Spirit von Jägermeister-Racing, das von der Besitzerfamilie Mast unterstützte Rennteam, das ab 1972 mit knallorange-farbenen Rennwagen so ziemlich alle Race-Klassen aufmischte.

Die Tür öffnet sich, und Eckhard Schimpf lässt uns

hinein. Und ehe wir uns mit ihm beschäftigen, fällt uns mal kurz der Kiefer herunter: schwarze Wände. An der einen Wand geradeaus Schuberth-Helme von vielen Formel-1-Heroen. Rechts: eine Werkstatt – mit einem Gruppe-5-BMW auf der Hebebühne und einem völlig gestrippten Porsche 956. Zufrieden bemerkt Schimpf, wie wir nur langsam wieder den Mund schließen können. Denn ohne ihn, heute 78 Jahre alt, gäbe es das alles nicht. Weder damals noch heute. Denn Schimpf war die treibende Kraft hinter „Jägermeister Racing“ – dem Rennteam, welches das Sponsoring auf Rennwagen einführte und damit die Existenz des Wolfenbütteler Kräuterlikörs in die Welt hinaustrug. Heute ist er derjenige, der alte Jägermeister-Autos aufspürt, zurückkauft, sie restauriert und sie damit für Oldtimer-Rallyes und andere Events wieder einsatzbereit macht. Zum Geschäftsmodell gehört aber auch, Replikas herstellen zu lassen, die er an solvente Kunden verkauft.



Mit an Bord ist sein Sohn Oliver (52), Chef bei IFA Rotorion (Carbonspezialist) – und einst Technikverantwortlicher beim Helmhersteller Schuberth. Um die Bedeutung dieser leuchtenden Renaissance verstehen zu können, müssen wir tief in die Rennhistoie hinabtauchen – bis 1972. Der junge Eckhard Schimpf – beruflich Journalist, hobbymäßig Rennfahrer, familiär Cousin von Jägermeister-Chef Günter Mast – kaufte sich 1971 einen von Max Moritz aufgebauten Porsche 914/6 mit Zweiliter-Motor und etwa 220 PS. Das Auto hatte schon beachtliche Erfolge eingefahren, und er galt als



„schnellster 914/6“. Aber mit dem Erwerb war Schimpfs Budget ausgereizt – er brauchte Geld, um bei der Rallye Monte Carlo mitfahren zu können. So bat er seinen Cousin, ihm 500 Mark zu leihen. Dafür würde er auch einen Jägermeister-Schriftzug aufs Auto kleben. Mast antwortete unerwartet: „Nimm 1.000 und komm danach zum Gespräch wieder.“ Tatsächlich plante Mast damals schon, seine alkoholhaltige Kräutermischung global zu vermarkten – der Anfang war gemacht. Obwohl jene Monte fahrerisch nicht zu den Highlights von Schimpfs Laufbahn gehörte, schlug Mast nach dem Rennen



Eine Halle voller Schätze:
Da macht schon das Orange trunken.
Von links nach rechts: Porsche 914/6, Carrera RSR,
Formel 1, 935 RSR Replica, BMW M3 Sport Evolution,
BMW 3.0 CSL Replica

vor, eine ganze Jägermeister-Flotte aufzubauen: „Besorge uns eine Handvoll Rennwagen und einen Top-Fahrer!“ Schimpf wurde tätig, verpflichtete Graham Hill und ließ Autos aufbauen in allen möglichen Rennklassen. Sein eigener 914/6 war grün, was Mast nicht auffällig genug war. Er ordnete Orange – später das unübersehbare Markenzeichen aller Hirsch-Renner. Bis zum Jahr 2000 sollten rund 150 leuchtende Rennwagen mit etwa 150 verschiedenen Piloten bei gut 3.000 Rennen starten.

Heute steht der VW-Porsche – jener allererster Jägermeister-Rennwagen, von Schimpf rund 24 Monate lang genutzt – in der Braunschweiger Halle. Sieben Jahre lang hatte Schimpf danach gesucht und ihn schließlich in Amerika gefunden. Als Schrotthaufen und in Teilen, aber original – diverse, einst von Max Moritz eingebauten Sicken und Kanten bewiesen das. Schimpf kaufte die Reste und ließ das Auto zwei Jahre lang von Spezialist Stimming in Bad Segeberg restaurieren. Der verwendete so viele Originalteile wie möglich, ließ den typischen orangefarbenen Lack nach alten Vorgaben mischen (nicht ohne einen Lichtbleichungsfaktor zu berücksichtigen), achtete sogar auf alte Sprühnebel (ihm standen mehr als 100 Fotos zur Verfügung, auf denen man sah, dass das Hardtop nicht orange lackiert war und die B-Holme innen beim Lackieren nicht abgeklebt waren und deshalb einen Mix aus Grün und Orange aufwiesen) und klebte sogar die Nummern so ungenau auf die Türen, wie es schon beim Original der Fall war.

Etwa ab 2010 machte sich Schimpf undercover auf die Suche nach weiteren Jägermeister-Rennern – „und zwar deshalb im Geheimen, weil sonst die Preise in die Höhe geschossen wären, wenn die Besitzer gemerkt hätten, dass die Jägermeister-Familie scharf auf altes Familienblech ist“, erinnert sich Schimpf. Wohlgemerkt „Familie“, denn Jägermeister als Firma hat nichts damit



zu tun: Schimpf und seine Firma '72STAGPOWER („Hirschkraft“) besorgen die Autos, private Familienmitglieder der Kräuterlikör-Dynastie unterstützen das Vorhaben. Hilfe bei der Suche nach überlebenden Hirsch-Racern bekommt Schimpf von allen Seiten der Rennbranche: Er hat noch heute beste Beziehungen zu Teams, Rennfahrern, Restauratoren und Sammlern: „Damals haben zum Beispiel einige Piloten ihr letztes Rennauto gekauft – und manche bieten es mir heute an.“

Bei seinem zweiten orangenen Goldstück, einem Porsche Carrera RSR von 1974, war es ähnlich. Heute steht das damals 79.000 Mark teure und nur 37 Mal gebaute Stück neben dem 914/6 – und zwar völlig original sowie heute vielleicht 1,5 Millionen Euro wert. Repariert, aber nicht restauriert. „Die Wahl fiel damals auf den Gruppe-5-RSR, weil ich ihn als GT in ganz verschiedenen Klassen fahren konnte. Er war zum Beispiel zugelassen für die Deutsche Rennsport-Meisterschaft, die Berg-Europameisterschaft sowie Langstreckenrennen.“

Schimpfs 350-PS-Rennwagen bekam einst die platte Nase des 935 und ebenso dessen Heckflügel, heute sieht der Wagen wieder aus wie von Porsche ausgeliefert – bis auf die Lackierung und die Beklebung. Damit fuhr Schimpf einst beim 1.000-Kilometer-Rennen auf dem Nürburgring auf Rang 11 im Gesamtklassement, 1982 gewann er den Grand Prix von Macao. Von diesem Wagen

wusste Schimpf übrigens immer, wo er war – so musste er nicht lange nach ihm forschen.

In der Halle steht auch ein Brabham BT 38 Formel 2 von 1972 – er wartet auf eine neue Aufhängung. Das 275 PS starke und 450 Kilo schwere Auto ist einer der ersten Formel-Boliden, der im Jägermeister-Look fuhr – mit Graham Hill als Fahrer. Gegenüber steht der Formel 1 March-Cosworth von 1974. Das 400-PS-Geschoss ist das Original-Auto von Hans-Joachim Stuck, mit dem er Vierter beim GP von Spanien wurde und Siebenter beim

Porsche 914/6: originales Rennauto, mit dem Schimpf seine Karriere begann



Porsche 911 Carrera RSR: Ein Allrounder, mit dem Schimpf damals zu vielen Rennen startete



Formel 1 March-Cosworth: originaler Rennwagen von Hans-Joachim Stuck



Porsche 935 RSR Flatnose: eine Replika. Darunter steckt aber ein originaler Carrera RSR



BMW M3 Sport Evolution: Armin Hahnes DTM-Rennauto aus dem Jahr 1991



BMW 3.0 CSL: Jägermeister Replika mit originalem 3.0 CSL aus dem Jahr 1973 darunter



GP auf dem Nürburgring. Es zeigt sich heute im Rennoutfit von 1976.

Daneben glänzt eine Replika, ein Porsche 935 RSR mit flacher Nase. Tatsächlich ist dieses Auto nie Rennen gefahren, aber unter der Karosserie steckt ein echter Porsche RSR von 1974. Denn der Anspruch in Sachen Replikas von '72STAG-POWER ist, dass die Nachbauten weitgehend den früheren Originalen entsprechen. Vorbilder im Jägermeister-Team haben und die Technik von damals aufweisen. Der RSR ist aber so gelungen, dass Schimpf ihn – zumindest zurzeit – nicht hergeben wird...

In der Ecke steht eine weitere Replika: ein BMW 3.0 CSL. Die Basis ist selbstverständlich ein Original-CSL von 1973, das Ensemble ist straßenzugelassen. Das Aufälligste am Auto: der Heckflügel. Denn so etwas war damals noch nicht üblich. Die Geschichte hinter dem Auto ist dagegen eher traurig: 1973 ging Jägermeister eine Partnerschaft mit Alpina ein – der Fahrer war Niki Lauda, der 1973 zunächst das 24h-Rennen auf dem Nürburgring gewann und Dritter beim GP der Tourenwagen wurde. Sein Copilot Hans-Peter Joisten

(62) einen neuen Kabelbaum für den Porsche 956 kunstfertig zusammenstellt. Der Sechszylinder-Turbo ist ausgebaut, die Karosserie beim Lackierer, und



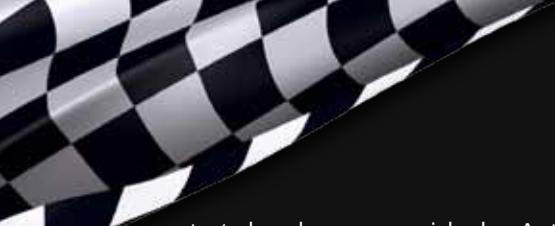
Suchbild: Kamera-Bulli von Luise Piëch links hinten und Formel 2 Brabham BT 38 auf der rechten Seite



fuhr das 360-PS-Auto im Juli 1973 in Spa und verunglückte tödlich. Das Original wurde völlig zerstört. Interessenten müssen nun etwa 200.000 Euro lockermachen, um sich den Wagen inklusive FIA-Papiere und damit die Rennstarterlaubnis zu sichern. Der benachbarte BMW M3 Sport Evolution dagegen ist original. Das Auto mit der Fahrgestellnummer M3 122607 wurde Ende 1991 für die DTM aufgebaut. Armin Hahne fuhr den Brecher mit 2,5-Liter-Vierzylinder, der 370 PS leistet, in der DTM-Saison 1992.

Ein in Jägermeisterfarben gestrichener VW-Bus T1 von 1961 schaut sich das alles von der gegenüberliegenden Seite an. Das Auto gehörte einst Louise Piëch, der Tochter von Ferdinand Porsche. Der Bulli fuhr stets mit den Teams zu den Rennen und lud Fans in den Innenraum zu einem Selfie ein – eine fest eingebaute Kamera sorgte für Unterhaltung. Wir dürfen auch in die saubere Werkstatt, wo Werkstattleiter Michael Groth

(62) einen neuen Kabelbaum für den Porsche 956 kunstfertig zusammenstellt. Der Sechszylinder-Turbo ist ausgebaut, die Karosserie beim Lackierer, und



trotzdem kann man sich das Auto mit der Fahrgestellnummer 956 106 vorstellen, wie Stuck, Boutsen, Mass, Reuter und andere dieses Wahnsinnsgefährt über die Rennstrecken prügeln. Übrigens auch ein Stefan Bellof – der schließlich in einem Auto dieses Typs (Fahrgestellnummer 956 116) starb.

Und dann ist da natürlich noch der Gruppe-5-BMW 320. „Mein Lieblingsauto“, sagt Schimpf. Vom BMW 320 des Jahres 1977 besitzt der Renner nur die Silhouette und den Radstand – sonst nichts. BMW baute 36 Stück dieser Gruppe-5-Wagen mit Zweiliter-Motor und 330 PS – die M-12/7-Motoren wurden auch bei der Formel 2 eingesetzt. Das Jägermeister-Team kaufte 1978 dieses Auto, der 29.

der Serie. Schimpf fuhr damit rund 80 Rennen zwischen 1979 und 1982. Danach beendete der Braunschweiger seine Rennfahrerkarriere – und auch das Auto wurde danach nicht mehr rennmäßig bewegt. Die restlichen Jägermeister-Autos der Sammlung sind zurzeit bei Restauratoren, Lackierern oder sonst wie im Aufbau, wie zum Beispiel Alfa Romeo 1655 V6 TI, Porsche 962 und Ford Capri 2600 RS – Letzterer wird schließlich auch eine Kaufbare Replika. Heute gehören etwa 20 Jägermeister-Autos sowie vier Mechaniker zum Reich der Schimpfs, ein Anbau auf dem ‘72STAGPOWER-Gelände ist geplant. Es steht also noch eine Menge Arbeit an – und Schimpf weiß gar nicht so recht, wie er sie bewältigen soll. ☺

ABER: WER, WENN NICHT ER?

