

Auflage 82244

Hans-Joachim Stuck / Interview

Was verbessern Sie als neuer DMSB-Präsident?

Von LEOPOLD WIELAND

Hans-Joachim Stuck (61) ist am vergangenen Samstag zum Präsidenten des DMSB (Deutscher Motor Sport Bund) gewählt worden. Der mehr als 40 Jahre lang erfolgreiche Automobil-Rennfahrer steht nun ehrenamtlich an der Spitze des Dachverbandes aller deutschen Motorsportler.

Herzlichen Glückwunsch zu Ihrer Wahl in dieses wichtige Amt, Herr Stuck. Ohne Umschweife gefragt: Was verbessern Sie als neuer DMSB-Präsident?

HANS-JOACHIM STUCK: Ich will erst einmal zuhören – und das auf allen Ebenen. Dazu möchte ich für aktive Motorsportler die Möglichkeit schaffen, noch direkter mit ihrem Dachverband in Kontakt zu treten. Hier gilt es, Stimmungen aufzunehmen, vielleicht auch erste Problemlinien zu erkennen, um danach Lösungen zu erarbeiten.

Da kann ich jetzt an oberster Stelle mitgestalten – darauf freue ich mich.

Warum tun Sie sich nach einer langen erfolgreichen Rennfahrerkarriere nun noch diesen schwierigen Funktionärsjob an? Ich habe in meiner aktiven Zeit nicht nur ein paar Titel und Pokale gesammelt. Ich habe vor allem unheimlich viele, wirklich einzigartige Erfahrungen machen dürfen, habe tolle Leute kennen gelernt. Das war einfach eine geile Zeit. Nun möchte ich ein bisschen davon zurückgeben und mit dafür sorgen, dass auch die nächste Generation diesen nach wie vor tollen

Sport erleben kann. **Der Stuck Hans wird also seriös?** Wenn nicht mit über 60, wann dann (lacht)? Aber keine Angst: Der Hans werde ich bleiben und auch den Lausbub möchte ich mir natürlich schon ein bisschen erhalten. Aber es gab immer schon auch die andere Seite. Ich bin in Serien wie Formel 1, Langstrecken-Weltmeisterschaft oder DTM gestartet, habe Titel mit Automobilherstellern wie Audi, BMW, Ford und Porsche geholt und bin seit Jahren Motorsport-Repräsentant bei Volkswagen, einem der größten Automobilkonzerne der Welt. Ohne ein gewisses Mass an Seriosität ging es da überall auch für den Hans-Joachim Stuck nicht ab.

Wie profitiert der deutsche Motorsport von Ihnen als neuem DMSB-Präsidenten?

Da ist zum einen die sportliche Erfahrung. Ich glaube, da kann ich ganz gut mitreden. Weil ich nicht nur lange dabei war, sondern praktisch gestern noch im Cockpit gesessen habe und durch meine beruflichen Aufgaben nach wie vor ganz nah dran bin an der Praxis. Zum anderen bringe ich etwas mit, was man heute Netzwerk nennt. Ich kenne einfach unheimlich viele Leute, vom Mechaniker und Teamchef bis hin zu Medienvertretern und Konzernbossen. Da hoffe ich, ein paar Menschen so zusammenbringen zu können, dass für den Motorsport am Ende etwas Positives dabei herauskommt.

Warum engagieren Sie sich gerade im DMSB?

Ganz einfach: Der DMSB küm-

mert sich – neben der Entwicklung und Kontrolle des Reglements natürlich – vor allem um drei Bereiche des Motorsports: Sicherheit, Nachwuchsförderung und Umwelt. Diese Punkte sind mir in der letzten Phase meiner aktiven Zeit immer wichtiger geworden.

Das müssen Sie etwas genauer erklären. Das Thema Sicherheit zum Beispiel.

Sicherheit ist ein Dauerthema. Ich bin in meiner Karriere von schweren Unfallfolgen weitgehend verschont worden – am Anfang einfach durch Glück, am Ende vor allem durch eine immer ausgefeiltere Sicherheitstechnik. Hier müssen wir dranbleiben, weiterentwickeln, von Seiten der Motorsporthoheit aus Anstöße geben und vielleicht auch noch deutlicher die Regeln für Rennstrecken, Fahrzeuge und nicht zuletzt auch Fahrer vorgeben. Wir sitzen nicht vor der Playstation. Was wir tun, ist und bleibt gefährlich. Aber wir können das Risiko weiter minimieren. Für Aktionen in diesem Bereich wäre ich gerne der Frontmann in der DMSB-Band.

Warum Ihnen Nachwuchsförderung wichtig ist, das ist beim Vater von zwei Rennen fahrenden Söhnen nicht schwer zu erahnen.

Genau! Die Entwicklung meiner Buben hat mir vor Augen geführt, dass sich seit meiner Zeit viel verändert hat. Alles ist viel professioneller geworden. Der DMSB hat zum Beispiel mit der DMSJ, der Deutschen Mo-



Hans-Joachim Stuck: Vom Rennfahrer zum DMSB-Präsidenten

Zur Person

Hans-Joachim Stuck

Geburtsort 1. Januar 1951

Geburtsort Garmisch-Partenkirchen (D)

Herkunftsland Deutschland

ERFOLGE

1967 Führerschein mit 16 Jahren dank Sondererlaubnis

1970 Sieger 24h Nürburgring (BMW)

1972 DRM-Meister (Ford)

1973 Einstieg Formel 2 (BMW)

1974 Einstieg Formel 1 (March)

1970 Sieger 12h Sebring (BMW)

1977 2x GP-3, Formel 1 (Brabham)

1979 Ausstieg Formel 1 (ATS)

1981 Sieger 1000 km Nürburgring (BMW)

1982 Sieger Macau-GP (BMW)

1984 Sieger 1000 km Imola (Porsche)

1985 Langstrecken-Weltmeister (Porsche)

1986 Sieger 12h Sebring (Porsche)

1986 Sieger 24h Le Mans (Porsche)

1987 Sieger 24h Le Mans (Porsche)

1987 Supercup-Champion (Porsche)

1988 Sieger 12h Sebring

1989 5x Sieger IMSA-GTO (Audi)

1990 DTM-Champion (Audi)

1991 3x Sieger IMSA-Supercars (Porsche)

1992 Ausstieg DTM (Audi)

1993 Sieger 12h Sebring (Porsche)

1994 PT Tourenwagen-Weltfinale (Audi)

1996 Sieger ITC-Rennen Helsinki (Opel)

1998 Sieger 24h Nürburgring (BMW)

1999 2x Sieger ALMS-Rennen (BMW)

2000 Sieger Käfer-Cup Atlanta (VW)

2001 2 Siege ALMS-GT-Klasse (BMW)

2002 BMW-Sprecher America's Cup

2004 Sieger 24h Nürburgring (BMW)

2005 1x P6 GP-Masters-Serie (Reynard)

2006 Sieger 24h Dubai (BMW)

2006 1x P4 GP-Masters-Serie (Reynard)

2007 5x TW-Sieger mit Sohn Johannes (BMW)

2007 Schwerer Nürburgring-Unfall (BMW)

2008 Botschafter/Berater Volkswagen

2008 Klassensieger 24h Nürburgring (VW)

2009 1x VLN-Sieger (Audi)

2010 Schwerer Nürburgring-Unfall (Audi)

2011 Letztes Rennen bei 24h Nürburgring mit Söhnen Johannes und Ferdinand (Lamborghini)

2012 DMSB-Präsident

HOBBYS

Golf, Skifahren, Sport

Auflage 82244

tor Sport Jugend, und leistungssportlichen Kadern vor allem im Motorradbereich eine recht gezielte Nachwuchsarbeit. Andererseits gibt es Einzelprojekte wie etwa die ADAC-Stiftung Sport, die Speed Academy der Deutschen Post oder grosse Fördermassnahmen von Red Bull. Hier sehe ich Potenzial zur Bündelung von Kräften. Wichtig ist übrigens nicht nur die Förderung einzelner hochtalentierter Fahrer, wichtig ist auch die Schaffung einer möglichst breiten Basis. Da ist der DMSB seit ein paar Jahren mit den kostengünstigen Einsteigerlizenzen auf einem guten Weg. Denn wir wollen möglichst vielen jungen Menschen den Weg in den Motorsport ebnen – im Breitensport wie im Spitzensport.

Und im Umweltbereich: Wie sehen da Ihre Ziele aus? Das ist für den Motorsport ja ein spezielles Reizthema.

Falsch! Gerade weil Rennsport immer schon im Fokus der Öffentlichkeit stand, sind wir viel weiter als andere Sportarten. So muss zum Beispiel jede deutsche Rennveranstaltung einen Umweltbeauftragten haben. Der DMSB wurde für sein Umweltmanagement sogar schon lobend in Vergleichsstudien mit anderen Sportarten hervorgehoben. Aber mein Ansatz geht noch weiter: Ich habe im Volkswagen-Konzern fantastische Einblicke in die Technik von morgen erhalten. Gas-, Strom-, Hybridfahrzeuge, da laufen unglaublich spannende Projekte, die auch im Motorsport Einzug halten werden bzw. teilweise ja schon Realität geworden sind. Deutschland ist die weltweit führende Autonation, da hat aus meiner Sicht auch der Spitzenverband der Motorsportler die Pflicht, sich hier an allererster Front zu positionieren und mit all seinem

Know-how voranzugehen. Ein Zukunftsthema ist hier übrigens auch der Lärmschutz. Ein Rennautomobil oder ein Rennmotorrad muss natürlich einen coolen Sound haben, aber: Was spricht gegen Elektrokarts, mit denen wir auch in der Nähe von Wohngebieten unserem Sport nachgehen könnten? Hier müssen wir die richtigen Fragen stellen und Vorreiter sein.

All das können Sie aber nicht ganz alleine stemmen.

Natürlich nicht! Ich komme zum Glück in ein gut aufgestelltes Team mit sehr erfahrenen Präsidiumscollegen, die echte Experten in ihren Ressorts sind. Umwelt und Öffentlichkeitsarbeit gehören beim DMSB traditionell zu den Aufgaben des Präsidenten, der Rest ist klar verteilt. Ich sehe meine Aufgabe dabei so ein bisschen wie der Kapitän auf dem Fussballplatz: Der trägt zwar die Binde und ist auf dem Rasen vielleicht auch der, der mit dem Schiedsrichter redet und den vielleicht auch die Zuschauer besonders im Blick haben, aber er ist trotzdem nur einer von elf Spielern.

Verbände wie der DMSB haben ein ziemlich verstaubtes Image. Dafür hat man ja jetzt einen jugendlich wirkenden Typen wie mich geholt, um das zu ändern (lacht). Aber mal ganz im Ernst: Dieses Klischee ist unfair und inzwischen auch völlig falsch. Ich kenne die DMSB-Verantwortlichen ja nicht erst seit gestern.

Das sind ganz engagierte Leute, die den Motorsport eben von einer anderen Seite betreiben als die Rennfahrer. Vielleicht hatte ich hier schon immer ein anderes Bild, weil ich viele 24-Stunden-Rennen gefahren bin. Wenn du nachts auf der Nordschleife liegst, bleibst und dir die Strecken-

posten bei fünf Grad im Regen am Pistenrand helfen, während mit 180 Sachen jemand an ihnen vorbeirauscht, dann bekommst du Hochachtung, das sage ich Ihnen! Wenn ich auch nur ein kleines bisschen dazu beitragen kann, das diese – übrigens immer ehrenamtlichen – Leistungen mehr wahrgenommen werden, dann gerne!

Herr Präsident Stuck, Motorsport heisst ja nicht nur DTM und Nürburgring-Nordschleife, sondern auch Rallye, Motocross und IDM, nicht wahr?

Meine Tätigkeit für den Volkswagen-Konzern hat mir schon einige Facetten des Motorsports gezeigt, die ich bis dahin nicht so gut kannte: Rallyesport mit Skoda zum Beispiel oder Truck-Racing mit MAN. Aber natürlich gibt es auch Disziplinen, die mir nicht so sehr vertraut

sind und wo ich mich schlau machen muss.

Trotzdem werden Sie künftig doch wohl kaum an jedem Wochenende bei DKM und

Pocketbike-Rennen zu finden sein, oder?

Gerade hier greift das bereits angesprochene DMSB-Teamwork. Es verlangt ja niemand von mir, dass ich morgen ein neues Reglement für den Motoball-Sport erfinde. Das wird auch nicht meine Aufgabe sein. Dafür gibt es unsere Experten. Aber natürlich gehören auch die Breitensport-Disziplinen dazu, die vielleicht nicht so im Fokus der Öffentlichkeit stehen. Da sind Enthusiasten am Werk, deren Herausforderung in mancher Disziplin weniger die Geschwindigkeit als vielmehr die Geschicklichkeit ist – im Trial-Sport zum Beispiel. Das ist Sport um des Sports willen. Und das ist alle Unterstützung wert. ♦

Stuck-Highlights



1974: Nur ohne Schuhspitzen genug Platz im Formel-Cockpit



1974: Bei F2-Rennen in Hockenheim immer der Mittelpunkt



1976: Formel-1-Rennen auf March im vorderen Mittelfeld



1985: Sportwagen-Weltmeister im Porsche 962 C



1991: Die DTM-Titelverteidigung im Audi Quattro scheitert



2008: Klassensieg im VW Scirocco im 24h-Rennen am Ring



2011: 24h von Nürburg letztes Rennen (Lamborghini Gallardo)

«Aber keine Angst: Der Hans werde ich bleiben.»

HANS-JOACHIM STUCK

«Möglichst vielen den Weg in den Motorsport ebnen.»

HANS-JOACHIM STUCK

«Das Klischee ist unfair und inzwischen auch völlig falsch.»

HANS-JOACHIM STUCK