



Steinschlag in der Auvergne

Text & Photos: Christian Sandler
sandlerchristian@aon.at



Dr. Helmut Marko, heute Motorsport-Boss bei Red Bull, war Anfang der 70er-Jahre des letzten Jahrhunderts, genau wie Niki Lauda, um die Jochen Rindt-Nachfolge angetreten.

Doch ein Steinschlag vor 45 Jahren, beim Grand Prix von Frankreich am 9. Juli 1972, bei dem er das Sehvermögen seines linken Auges verlor, beendete auf tragische Weise seine aktive und erfolgsversprechende Rennfahrerkarriere.

Inmitten der Kriegswirren kam klein Helmut am 27. April 1943 in Graz zur Welt. In seiner Schulzeit lernte er schon bald Jochen Rindt kennen, mit dem er auch seine wilden Jahre im Internat von Bad Aussee verbrachte. Beide, vom naturell etwas aufgeweckte Buben, brachten ihre Professoren an den Rand der Verzweiflung und trotzdem schaffte das Duo die Matura, Marko 1961 und Rindt 1962. Während Rindt schon bald langsam und zielstrebig seine Rennfahrerkarriere begann, wurde Marko von seinen Eltern erst mal zurückgepfiffen um „was Gescheites“ zu machen. „Meine Eltern wollten, dass ich unseren Elektro-Großhandel in Graz übernehme, aber mit dem Jus-Studium waren sie fürs erste beruhigt.“

Zum Doktor der Rechtswissenschaften promovierte er im Jahre 1967 und begann gleich darauf mit dem Gerichtsjahr in Graz. Inzwischen ist aus dem Schulfreund Jochen ein Le Mans-Sieger und Formel-1-Fahrer geworden und so war es eigentlich logisch, dass Marko auch vom Rennfieber erfasst wurde.

Die Karriere begann klassisch bei Bergrennen und auf Flugplätzen. Im Formel V hat er am Nürburgring sogar den anderen aufgehenden Stern aus Österreich geschlagen – Niki Lauda. Marko galt als das „Supertalent“, wurde in seinem ersten Jahr österreichischer Formel-V-Meister und belegte Rang 3 im Europäischen Goldpokal. Porsche Salzburg wurde auf den schnellen Steirer aufmerksam und holte Marko in das Team von Luise Piëch. Platz 3 auf Porsche 908 in Le Mans waren neben einigen Siegen in der Tourenwagen-EM die Highlights des Jahres 1970.

Aber dann kam der Tag, der die Motorsportwelt veränderte, nicht nur in Österreich. Am 5. September 1970 kam Jochen Rindt beim Training in Monza ums Leben und die heimischen Medien entfesselten ein Rindt-Nachfolge-spiel. Lauda – Quester – Marko waren die logischen Kandidaten und jeder ging den Weg zum Gipfel auf seine Weise. 1971 fand nicht nur die Heirat mit seiner Irmi statt, so nebenbei bestritt Marko ca. 50 Autorennen. Für Ford fuhr er mit dem Capri in der Europäischen Tourenwagen-EM und mit einem Lola T 212 mischte er die 2-Liter-Sportwagen-EM auf und heimste einen Sieg nach dem anderen ein. Bei den 24 Stunden von Daytona übersteht Marko einen fürchterli-



chen Unfall: Reifenplatzer im 917er des Martini Teams bei 300 km/h. Dann, im Juni, gewinnt er mit Gijs van Lennep als Teampartner, den 24-Stunden-Klassiker von Le Mans 1971. Mit dem Porsche 917 053 umrundeten die beiden den Kurs an der Sarthe mit einem Schnitt von 222 km/h, dies entspricht 5.335 km in 24 Stunden, dieser Rekord überdauerte das 20. Jahrhundert und wurde erst 2010 überboten.

Nun lockte die Formel 1. Dr. Helmut Marko und Niki Lauda debütierten gemeinsam am 15. 8. 1971 beim GP in Zeltweg. Marko auf BRM und Lauda auf March. Marko wird Elfter, darf auch in Monza, Mosport und Watkins Glen ans Steuer des übergewichtigen BRM P 153. Louis Stanley, der „gewichtige“ Chef von BRM hat den Speed von Marko erkannt und verpflichtete den Grazer für die Saison 1972. Weiters startete Marko in der Saison 72 in der Marken-WM für Alfa Romeo auf dem ultraschnellen 33/2. Der schnelle Jurist fuhr bei der Targa Florio 1972 mit 33:41 Minuten einen neuen Streckenrekord auf, der bis zur Einstellung der Veranstaltung im Jahre 1977 nicht mehr unterboten wurde.

Bei der Formel 1 im britischen Rennstall von BRM war die Sache etwas schwieriger. Meistens sind vor einem Grand Prix fünf Fahrer genannt; Wisell, Beltoise, Ganley, Gethin und Marko, aber es stehen nur zwei oder drei Autos in den Boxen. Um das Chaos zu perfektionieren gab es alte (P 153) und neue (P 160) Chassis, noch dazu alte und neue Motoren sowie verschiedene Flügel (alte und neue). Unter diesen Umständen waren die Ergebnisse doch zufriedenstellend, Marko sah bei den ersten vier Rennen der Saison jedes Mal die Zielflagge, wenngleich außerhalb der Punkteränge. Bestes Ergebnis war Platz 8 in Monaco. In Interlagos brach im Training ein Radträger und Marko konnte den Wagen mit aller Mühe noch abfangen. Anschließend verteidigte sich der Cheftechniker von BRM, im Vorfeld alle Teile geröntgt zu haben. Doch Markos Mechaniker deckte den Schwindel des Engländers auf und haut ihm darauf in den Boxen eine richtige Watsch'n runter.

Zum fünften Rennen der Saison traf der Formel 1-Tross Anfang Juli im Herzen Frankreichs ein, der Grand Prix von Clermont Ferrand, im Department Auvergne, stand am Kalender. Dieser Kurs ist nach dem Nürburgring sicher der schwierigste im Formel-1-Kalender. Ein Mini-Nürburgring mit 51 Kurven, einer Länge von 8,055 km und etwa 150 m Höhenunterschied wartete auf die besten Piloten der Welt, eine richtige Mutprobe und echte Fahrerstrecke.

Das Sicherheitsproblem war gleich wie in der Eifel: Wenn einer über die Böschung stürzte, dann dauerte es meistens eine halbe Ewigkeit, bis man den Verunglückten fand und die Rettungskette seinen Lauf nehmen konnte. Da der Kurs am Fuße des erloschenen Vulkans „Puy de Dome“ liegt, gab es auch noch das Problem mit den losen Lavasteinen. Die Piste führt an aufgelassenen Steinbrüchen vorbei und kleine Lawinen von vulkanischem Gestein rieselten ständig

auf die Strecke herab. Schon 1968 wurde Jochen Rindt von einem Lavabrocken im Gesicht getroffen, den das Hinterrad von Jean-Pierre Beltoise aufgewirbelt hatte.

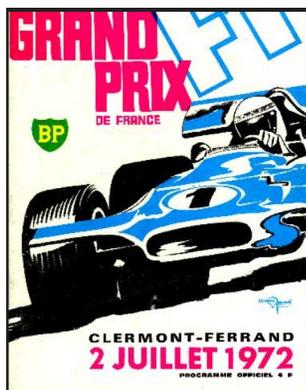
Marko war mit der Strecke bestens vertraut, 1971 gewann er hier souverän einen Lauf zur 2-Liter-Sportwagen-EM mit dem offenen Lola T 212.

Marko wurde erstmals der neue BRM P 160 anvertraut. Die meisten Fahrer hatten im Training Probleme, die Reifen auf optimale Temperatur zu bringen. Anno 1972 war auch der Reifenkrieg zwischen Firestone und Goodyear noch voll im Gange und sogenannte Qualifikationsreifen gab es auch noch nicht. Marko entschied sich für die weichere Mischung B-32, von der die Techniker von Firestone überzeugt waren, die Distanz von 38 Runden zu überstehen. Vorausgesetzt war, dass es am Renntag nicht zu heiß wurde und die Asphalttemperatur sich in Grenzen hielt. Unerwartet wurde es im Rennen dann heißer und die Reifen schmolzen dahin, verloren langsam oder plötzlich Luft.

Chris Amon auf Matra holt sich den besten Startplatz, in seinem 73. Grand Prix, seine erste Pole seit Monza 1971. Mit Amon, Hulme und Stewart lagen drei Goodyear bereifte Wagen vorne. Ickx führte die Firestone-Armada an, vor Schenken und Marko. Helmut Marko konnte mit Platz 6 im Training beweisen, dass man ihm zu Unrecht den neuen BRM P 160 und das beste Service bis jetzt vorenthalten hatte. Er war schnellster Mann im Marlboro-BRM-Team, um 3,4 Sekunden schneller als Wisell. Nummer-1-Fahrer Beltoise stand sogar am allerletzten Startplatz. Peter Gethin zerstörte im Training seinen Wagen fachgerecht an einer Böschung, somit waren nur mehr 4 BRM am Leben. Im Aufwärmtraining brach bei Beltoise die Radaufhängung, worauf er in den Wagen von Ganley umstieg und diesen zum Zuschauer degradierte. Die fünf Wagen starke Armada von BRM hat sich nun auf drei reduziert.

Emerson Fittipaldi, stand in der Startaufstellung direkt hinter Marko auf Platz 8, flehte den jungen Grazer an, ihm doch beim Start vorbeizulassen. Der Weltmeister des Jahres 1972 begründete dies damit, dass er im Aufwärmtraining mit vollem Tank schneller war wie im Training. In Markos Mimik war keine eindeutige Regung zu erkennen, war er doch dieses Mal so zuversichtlich wie noch nie vor einem Start. So nebenbei hat sich die Scuderia Ferrari bei Marko über seine Vertragssituation für das nächste Jahr erkundigt. Er war fest entschlossen, mit dem neuen Material in die Punkteränge zu fahren und seine Position im Team aufzuwerten. Die Vorzeichen standen wirklich sehr gut.

Das Startduell entschied Chris Amon vor Denis Hulme, gefolgt von Jackie Stewart und Jacky Ickx. Marko konnte seinen Nebenmann aus der dritten Startreihe, Tim Schenken, in der ersten Kurve ausbremsen und folgte der Vierergruppe auf Rang fünf. Der WM-Leader Fittipaldi konnte Marko in Runde fünf überholen. Ab Runde





Formel 1 Grand Prix von Frankreich 1972.

Links: Vom Start gut weg gekommen, Dr. Helmut Marko im BRM P160. Rechts: Kurz nach der Haarnadel, Marko vor Schenken.

Oben: Die Tragödie nimmt ihren Lauf als Ronnie Peterson im March 721 (Startnummer 12) Marko eben überholt hat.

sechs wird Ronnie Peterson im Rückspiegel des jungen Juristen immer größer und größer und in Runde acht tauschen sie die Plätze und das Unheil nimmt seinen Lauf: Kurz nach dem Überholmanöver, in einer Vollgaskurve, wird Petersons March zu weit nach außen getragen und wirbelt einen losen Stein auf, welcher Markos Helmvisier wie ein Projektil durchschlägt und sein linkes Auge verletzt. „Plötzlich blitzt etwas Großes, Dunkles auf, ich duck’ mich noch, aber zu spät.“ Unter fürchterlichen Schmerzen und mit absoluter Willenskraft bringt er den BRM, mit 200 Liter Sprit an Bord, am Pistenrand zum Stehen. Er löst die Gurte, steigt mit eigener Kraft aus und gibt verzweifelte Signale in Richtung der Streckenposten – aber die reagieren nicht. Der schwer verletzte Marko taumelt noch auf den Rettungswagen zu, bricht aber nach einigen Metern blutüberströmt am Streckenrand zusammen. Dann erst beginnt die Rettungskette unter dem Motto „Pleiten, Pech und Pannen“. Zuerst wurde der Patient in das falsche Krankenhaus gebracht, irgendwann waren sich dann doch die Ärzte einig bezüglich des Krankenhauses, wo man den Verletzten hinbringen sollte. Dort angekommen, musste man den zuständigen Arzt für Augenverletzungen erst ausfindig machen – man stöberte diesen auf einer Grillparty auf. Da Marko kein Franzose ist und keine passende Krankenversicherungskarte vorweisen konnte, wurde im Vorfeld der

Behandlung auch noch um das Finanzielle gefeilscht. Der Unfall geschah um ca. 14.30 Uhr und um 20.30 Uhr tanzte der zuständige Arzt endlich zur Behandlung an. Mit großen Schmerzen sechs Stunden warten, man will sich das Ganze gar nicht vorstellen.

Ob das Auge gerettet hätte werden können, wenn die Rettungsmaßnahmen vom Anfang an optimal verlaufen wären? Marko hat auf diese Frage einmal folgende Antwort gegeben: „Manche sagen ja, aber beweisen kann man es nie.“

PS: Jackie Stewart hat diesen Grand Prix gewonnen.

Dr. Helmut Marko hat nicht aufgegeben, blieb den Motorsport treu und gründete das RSM-Marko Rennteam. Zum Beispiel fuhr Jo Gartner in der Procar-Serie einen Marko BMW M1. Karl Wendlinger wurde deutscher Formel-3-Meister in Markos Rennstall 1989. Unter anderem führte er Jörg Müller zum F 3000 Europameistertitel, managte Juan Pablo Montoya und gilt als Entdecker von Sebastian Vettel. Sogar Gerhard Berger vertraute auf seine Fähigkeiten als Manager. Weiters investierte er in Immobilien, seine Prunkstücke sind das „Schlossberghotel“ und das „Augartenhotel“ in Graz.

Markos Erfolge würden ein dickes Buch füllen, dazu reicht hier aber der Platz nicht. Heute zieht er die sportlichen Fäden bei „Red Bull Racing“ und wird im Fahrerlager liebevoll oder ehrfürchtig, je nachdem, „the doctor“ genannt. 