

Jo Gartners letzte Fahrt

Text: Christian Sandler

Photos: Michael Glöckner, Josef Mayrhofer, Christian Sandler

5.00 Uhr. Heute ist Sonntag, der 1. Juni 1986. Die Nachrichten. Frankreich: Bei einem schweren Unfall am frühen Morgen, während des 24-Stunden-Automobilrennens von Le Mans, verunglückte der österreichische Rennfahrer Jo Gartner tödlich. Vermutlich als Folge eines Materialdefekts kam Gartner bei einer Geschwindigkeit von rund 300 km/h von der Strecke ab und prallte mit seinem Porsche 962 gegen die Leit-schiene. Jo Gartner stand im 33. Lebensjahr*

* Transkript der Radionachrichten im Österreichischen Rundfunk, entnommen aus dem Buch „Jo Gartner, ein Leben fürs Rennfahren“ von David Gulda und Michael Glöckner, nur mehr antiquarisch erhältlich.

Mit diesen Schlagzeilen vor 40 Jahren wurde die Öffentlichkeit in Österreich von Gartners tragischem Unfall auf der berühmtesten Hünauvières Geraden von Le Mans informiert. Was 1976 beim Bergrennen in Bad Mühlacken auf der B132 in einem Super V begann, endete zehn Jahre später auf der N138 (heute wird dieses Straßenstück als D338 bezeichnet) in einer Katastrophe. Jo war ein Kämpfer, 1954 in Wien geboren, drehte sich von Anfang an alles im Leben dieses sensiblen Burschen um Autos. Als ausgebildeter KFZ-Ingenieur begann er nach dem Studium bei „Masta“ Kurt Bergmann als Konstrukteur und kam damit zwangsweise mit Rennwagen in Verbindung. So erwarb er Ende 1975 einen gebrauchten Kaimann Super V und fuhr damit in Bad Mühlacken am 21. März 1976 sein erstes Autorennen, Bestzeit im ersten Lauf aber ein Ausritt in die Botanik beim zweiten Lauf. Es war Gartners einziges Bergrennen. Von 1976 bis 1978 war Jo in der österreichischen und in der europäischen Formel V mit durchaus akzeptablen Ergebnissen unterwegs; 1979 folgte der Umstieg in die Formel 3 EM. Als fahrbarer Untersatz diente ein Martini Chassis mit einem Renault-Motor, der sich jedoch als Schwachstelle herauskristallisierte. Dazu musste er sich mit starken Gegnern wie Prost oder Alboreto herumschlagen, deswegen waren die Erfolge be-





Jo inspiziert etwas skeptisch den Martini Renault Mk27 bei der Formel 3 EM in Zeltweg 1979.

Fotobuch



Jo Gartner – In Bildern von Christian Sandler

Der Autor dieser Zeilen hat ein Fotobuch mit 100 Seiten über die Karriere des charismatischen Jo Gartner gestaltet, hauptsächlich unveröffentlichte Bilder

Preis: EUR 59,- erhältlich unter sandlerchristian@aon.at

scheiden. Aber Gartner hatte immer die Formel 1 im Visier, der nächste logische Schritt hieß daher Formel 2. 37 Formel-2-Rennen absolvierte Jo in den Jahren 1980–1983, er konnte sich dabei einmal als Sieger in die Geschichtsbücher eintragen, Pau 1983, sonst waren die Platzierungen eher als überschaubar mit insgesamt 16 EM-Punkten einzustufen. Dazwischen gab es noch 1980, als Nachfolger des tödlich verunglückten Markus Höttinger, ein Intermezzo in der Procar-Serie im Team von Dr. Helmut Marko. Gartner konnte durchaus mit Ikonen wie Stuck, Piquet oder Lauda mithalten, leider gab es auch ein paar Ausrutscher und so trennten sich die Wege von Jo und Helmut wieder. Da Garters Leistungen immer top waren, meist besser als die Ergebnisse, wurde auch die Welt der Formel 1 auf den mittlerweile 30-jährigen und zielstrebigsten Wiener aufmerksam. Mit Hilfe seiner treuen Sponsoren, EMCO und Milde Sorte, ergatterte er für insgesamt acht Rennen der Saison 1984 ein Cockpit bei Osella in der Königsklasse. Jo war bereit für das Abenteuer Formel 1, aber der Osella mit dem Alfa-Motor, am Anfang ohne Turbo – dann mit dem kraftlosen Turbo, war die Schwachstelle an diesem Projekt. Meistens schied er unverschuldet aus und trotzdem gab es einen denkwürdigen Lichtblick in dieser Saison, in der sich Lauda seinen dritten Titel holte. Beim GP in Monza wurde Lauda als Sieger abgewunken, Gartner belegte mit dem letzten Tropfen Benzin den respektablen fünften Platz und Neuling Berger wurde im ATS sechster. Apropos Berger! Während der Saison bemühten sich sowohl Gartner als auch Berger um ein Cockpit für 1985. Zufälligerweise verhandelten beide mit Arrows BMW und dort hatte Berger aus verschiedenen Gründen die besseren Trümpfe in der Hand. Als mit Teamchef Jackie Oliver schon fast alles unter Dach und Fach war, zauberte der Engländer zum Schluss noch Berger aus dem Hut und das Thema Formel 1 war für 1985 erledigt.

Für Gartner war nun Plan „B“ angesagt und er wechselte zu den Sportwagen. Die Wahl fiel auf das britische Team von John Fitzpatrick, zwar kein Top-Team, aber zumindest mit dem Porsche 956 hatten sie zur Konkurrenz eine gleichwertige Waffe im Angebot. Gartner blühte auf, fühlte sich wohl im Team, obwohl Ausfälle an der Überzahl waren. Er fand immer mehr Gefallen an den Langstreckenrennen, war im Team der Schnellste und belegte mit Edwards und Hobbs den ausgezeichneten vierten Platz in Le Mans. Trotzdem schielte er immer noch mit einem Auge auf die Formel 1 und behielt speziell den Aufstieg Bergers im Fokus. 1986 stieg er in der Gruppe C nochmals eine Stufe höher. In der amerikanischen IMSA-Serie startete er für das einheimische Top-Team von Bob Akin und in der Langstrecken-WM unterschrieb er bei Kremer in Köln; Einsatzauto war jeweils

ein Porsche 962. Garters Rennkalender quoll über, fast jedes Wochenende war ausgebucht. Daytona, Sebring, Miami, Monza, Silverstone oder Nürburgring, alle großen Rennstrecken dieser Welt standen am Plan. Sämtliche Fahrergrößen des Langstreckensports wie Bell, Mass, Boutsen oder Wollek, sowie ikonische Marken wie Mercedes oder Jaguar standen als Gegner bereit. Jo Gartner ist endlich und verdient in der großen Welt des Motorsports angekommen. In der IMSA-Serie bildete Gartner mit Teamchef Akin und „Strietzel“ Stuck ein Team. Der lange Bayer genoss den Nr.-1-Status im Team; er war anfangs etwas skeptisch gegenüber dem Österreicher. Als aber Gartner bei den Trainings mit den Rennreifen dieselben Zeiten in den Asphalt brannte wie Stuck auf den „Qualifiers“, waren alle Bedenken ausgeräumt; die beiden wurden in der kurzen und erfolgreichen gemeinsamen Zeit richtige Freunde. O-Ton Stuck: „Der Gartner konnte die Kuh richtig fliegen lassen.“ Die Ergebnisse waren vielversprechend für Gartner/Akin/Stuck: Platz 3 in Miami und der Sieg beim 12-Stunden-Klassiker in Sebring, wo Gartner mit drei Rädern als erster durchs Ziel raste – die Amis lieben solche Geschichten. Stuck behauptete im Nachhinein, dass dieses Wochenende eines der schönsten in seiner langen Karriere war. Zurück in Europa gewann Gartner den Interserie-Lauf mit dem Kremer Porsche im englischen Thruxton und in Atlanta, wiederum Akin Porsche, schied er aus. Es folgten anschließend drei Rennen für Kremer in Monza, Nürburgring und Silverstone, bei denen auch sein IMSA-Partner Stuck zu den Gegnern zählte. Ein 8., ein 2. und ein 3. Platz mitten in der Elite waren respektable Ergebnisse. Eine Woche vor dem Saison-Höhepunkt ging es für ein Rennen noch einmal quer über den großen Teich nach Lime Rock, an die amerikanische Ostküste in den Bundesstaat Connecticut. Stuck hatte eine Verpflichtung in Europa und Jo erreichte mit vielen technischen Problemen immerhin gemeinsam mit Teamchef Bob Akin den 6. Platz. Kurz nach der Siegerehrung trat Jo, gemeinsam mit der amerikanischen Fotografin Erin K. Creech, den Rückflug nach Paris an, um sich mit seiner Freundin Doris und Michael Glöckner (Ennstal-Classic Mastermind) zu treffen. Anschließend fuhr das Quartett nach Le Mans, wo sie mit Teamchef Erwin Kremer verabredet waren. Gartner begegnete auch dort seinen beiden Teamkollegen: dem Südafrikaner Sarel van der Merwe und dem Japaner Kunimitsu Takahashi. Das Einsatzauto war ein nagelneuer Porsche 962 C mit der Fahrgestellnummer 118. Dann bezogen Jo, Doris, Erin, Sarel und Michael ein Landhaus in der Nähe von Le Mans, das Erwin Kremer für sie angemietet hatte. Bevor es am Mittwoch in Le Mans mit dem Abend- und Nachttraining langsam ernst für den 24-Stunden-Klassiker wurde, hatte sich



Im Kaimann Super V auf der B132 von Bad Mühlacken nach Lacken – 1976.

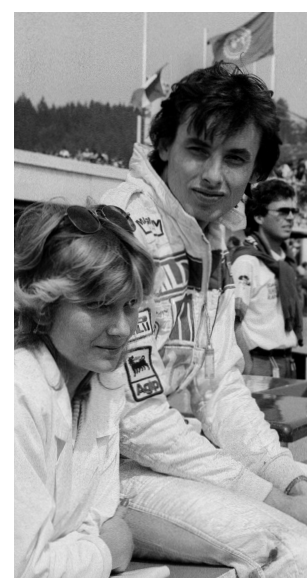
Jo noch die umgebaute Mulsanne-Kurve angesehen. Mulsanne ist das Ende der 6 km langen Hunaudières Geraden, über diese beiden Streckenabschnitte hatte sich Jo schon seit letztem Jahr seine Gedanken gemacht. Das Abendtraining war enttäuschend, schon nach ein paar Runden gab der neue Motor seinen Geist auf und der abgeänderte Unterboden schien auch nicht so wirklich zu funktionieren. Donnerstag Abschlusstraining: Trotz schwachem Motor und grauenhaftem Fahrverhalten erreichte Jo mit seinen Kollegen schließlich Startplatz 15, zwar nicht berauschend, aber bei einem 24-Stunden-Rennen auch nicht rennentscheidend. Freitag war traditionell Ruhetag in Le Mans und auf der N138 rollte wie an den restlichen 360 Tagen im Jahr der normale Straßenverkehr. Für die Piloten und Teammitglieder galt es sich etwas auszurufen und auf den längsten Tag vorzubereiten, mit Presseterminen und internen Besprechungen. Samstag Renntag: Um 14 Uhr begann die Fahrervorstellung, die 52 Teams wurden einzeln in offenen Wagen, mit Musikbegleitung, auf der Start/Ziel-Geraden dem Publikum präsentiert. Die Ränge waren voll, die Stimmung hatte Gänsehaut-Charakter, das Team um Gartner strahlte Zuversicht aus, dies zauberte Jo ein Lächeln ins Gesicht. Der Start um 16 Uhr zur 54. Auflage des Langstreckenklassikers erfolgte pünktlich, Jo übernahm den ersten Turn. Von Anfang an war das Rennen vom Duell der Werks-Porsche gegen die Joest-Porsche geprägt, Jaguar und Sauber konnten dem irren Kampf an der Spitze nicht standhalten und Jo konnte ein paar Plätze gutmachen. Aber die Rückschläge blieben nicht aus. Takahashi dreht sich in Arnage, van der Merwe hatte Getriebeprobleme und Gartner rutschte aufgrund eines Aufhängungsbruchs in Mulsanne in die Wiese – Jo schleppte den Wagen zur Reparatur an die Box. Kurz nach Mitternacht hatte Sarel einen Ausflug ins Kiesbett zu verzeichnen und der Japaner durfte in der Nacht



Festspielpreis 1978 am Salzburgring, Jo im Lola T620 (s. Austro Classic 3/2025)



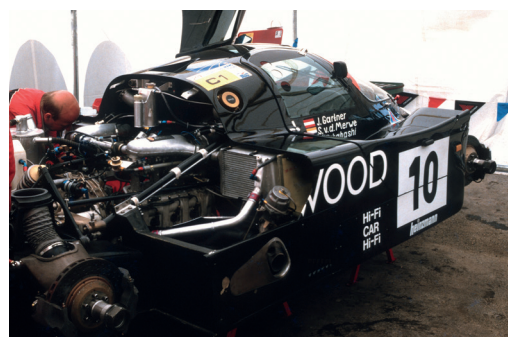
Links: 1978 beim Saisonfinale am alten Österreichring durfte Jo erstmals einen Formel-2-Rennwagen von Walter Raus probieren. Darunter: Als Gast beim Formel-1-Grand Prix in Österreich 1982 mit Niki Lauda und Gero Zamagna.



Heim-Grand Prix 1984: entspannt mit Doris auf der Boxenmauer sitzend und (links) im Gespräch mit den Mechanikern von Osella.



Le Mans 1986: ein zuversichtlicher und gut gelaunter Gartner mit Hans Heyer und „John Winter“ kurz vor dem Start. Rechts: Kremer Porsche 962 C-118 im Fahrerlager. Unten: Unfallstelle auf der N138 ...



nicht mehr fahren – zu langsam. An der Spitze kristallisierte sich ein Zweikampf Stuck/Bell/Holbert gegen Ludwig/Barilla/„Winter“ heraus, die im Formel-1-Tempo die 13,528 km lange Strecke an der Sarthe umrundeten. In der Nacht meistens schneller als am Tag. Als Jo seine letzte Schicht in Angriff nahm, war für ihn und Kremer das Rennen so gut wie verloren, aber kein Grund für den Wiener, sich nicht mit vollem Einsatz ins Renngeschehen zu stürzen. Gartner jagte den 962er präzise wie ein Uhrwerk durch die finstere Nacht. Mittlerweile wanderten die Zeiger gegen 3 Uhr, Jo fuhr die letzten Runden ständig mit Zeiten zwischen 3:29 und 3:30, das Handling dürfte sich gebessert haben. Um 3:11 Uhr beendete Gartner Runde 169 des Kremer Porsche mit der Startnummer 10 und beginnt die 170. Runde, plangemäß die vorletzte seines Turns. Er nimmt den Rechtsknick nach Start

und Ziel, unter dem „Dunlop Bogen“ durch, runter zur „Esses“, vorbei am Rummelplatz mit dem Riesenrad, wo die letzten Grillfeuer erloschen und nicht alle Fans den Weg zu ihren Zelten schafften. Weiter in Richtung „Tertre Rouge“ und dann raus auf die endlos lange Gerade in Richtung Mulsanne. Hochschalten bis in den letzten Gang, das ausgeleuchtete Asphaltband wird schmal wie eine Garageneinfahrt und um 3:12 Uhr passierte mit dem Auto irgendwas. Der Wagen prallt gegen die linke Leitschiene, überschlug sich und brannte anschließend auf der gegenüberliegenden Seite aus; für Jo kam jede Hilfe zu spät. Als Ursache wird eine gebrochene Hinterradaufhängung angenommen.

Epilog Wie haben wir Zuschauer vor Ort die Tragödie damals wahrgenommen. Wir, das war eine kleine Gruppe Motorsportfans aus Bad Mühlacken, wo zehn Jahre zuvor beim Bergrennen Gartners Rennkarriere begann. Eingehüllt in dicken Decken saßen wir in der „Mulsanne“ am Erdwall am Rande des Campingplatzes. Die Flasche „vin rouge“ war leer und wir wollten eben in unsere Schlafsäcke schlüpfen. Dann wurde es plötzlich leiser und die gelben Lampen begannen zu blinken, wir wurden neugierig und klappten unsere Stühle wieder auf. Paccar – als müssen irgendwo Trümmer auf der Piste liegen. Welcher Wagen? Der Streckensprecher war Französisch, zu jeder vollen Stunde erfolgte ein Statement in Englisch. Die Startnummern der Rennautos sind in Le Mans zwar beleuchtet und trotzdem vom Streckenrand schwer zu erkennen. Handys gab es natürlich 1986 noch nicht, auch keine LED-Anzeigen. Mittlerweile war es kurz nach 4 Uhr und wir haben mitbekommen, dass es einen Unfall mit der Nummer 10 gegeben hat. Nummer 10 – das Gartner-Auto – also wachbleiben. Um 5 Uhr, daheim lief die Meldung von der Katastrophe gerade im Radio, haben wir die englische Ansage verpasst, weil in diesem Augenblick das Paccar mit den Rennwagen im Schlepptau vorbei fuhr. Auf die Info um 6 Uhr wollten wir nicht mehr warten – zu müde. Es wird schon nichts passiert sein, also rein in die Zelte. Um halb 8 wurden wir von unseren deutschen Freunden geweckt: „Es war euer Landsmann Gartner, er hat den Unfall nicht überlebt.“ Plötzlich hellwach kamen die Erinnerungen an sein erstes Rennen bei uns daheim, zehn Jahre zuvor. Unsere letzte Begegnung mit Jo fand am Freitag in den Boxen statt, wo er einem Mitglied unserer Gruppe, bezüglich einer kleinen Platzwunde an der Stirn, Hilfe angeboten hat. Vor der Heimfahrt machten wir noch einen Abstecher zur Unfallstelle, wo sich pietätlose Fans noch mit diversen Kleinteilen des schwarzen Kremer Porsche 962 C-118 eindeckten. Wir kannten Jo Gartner nur flüchtig; er ist ein großartiger Mensch gewesen sein. 

