

Meister bringt Klassiker in Fahrt

Michael Meyer hat sich ein weiteres Bonbon ins Erzgebirge geholt. Mit Enthusiasmus haucht sein Team einem alten Champion neues Leben ein.

VON ERIC LINDNER

SCHLETTAU – Nicht süße Schokolade, sondern ein paar alte Teile aus der Schweiz lassen bei Michael Meyer aus Schlettau das Herz höher schlagen. So ist es in der Privatgarage des Geschäftsführers eines Autohauses wieder ein Stückchen enger geworden: Zu einem orangenen BMW, der bereits bei zahlreichen Tourenwagen-Classics-Rennen zum Einsatz kam, hat sich ein zweiter 320er gesellt. Natürlich nicht von Geisterhand. Zahlreiche Arbeitsstunden, die der gelernte Karosseriebauer mit Familie und Freunden in sein Herzensprojekt gesteckt hat, waren nötig. „Ich bin durch Zufall auf einige Originalteile dieses Tourenwagen-Europameisterautos von 1980 gestoßen. Diese habe ich dann zusammen mit einem Spenderfahrzeug aufgeladen und aus der Schweiz zu mir geholt“, so der 43-Jährige. Viele in seinem Umfeld würden sich wundern, warum Meyer, der seine Lehre in einer Mercedes-Vertragswerkstatt in Annaberg-Buchholz absolviert hat, sich nicht auch im Motorsport auf diese Marke beschränke. „Die hatten in den 1980ern bis zum Auftauchen des 190 E keine richtigen Tourenwagen. Fahrer wie Siegfried Müller jun. und Helmut Kellerners sowie Teamchef Rudi Eggenberger haben damals das Geschehen mit den 320ern bestimmt“, erklärt Meyer.

Die Originalteile habe er sich nun nicht einfach ins Regal legen können, auch wenn die Karosserie in „brutalem Zustand“ war. „Wenn ich die Teile einmal habe, muss ich so ein Auto neu aufbauen, dachte ich mir.“ Meyer wolle es den Leuten so präsentieren, wie es damals gefahren ist. Zudem habe er auf der Arbeit gewungenermaßen häufiger zwei Telefone als einen Schraubenschlüssel in der Hand. „Bei den Autos setze ich mit Familie und Helfern um, was ich handwerklich eigentlich gern mache, was meine Leidenschaft ist.“

Meyer möchte den noch lebenden Piloten von damals noch zahlreiche Runden in den klassischen Fahrzeugen ermöglichen. Zudem wisse ja niemand, wie lange es den Motorsport in dieser Form geben



Doppelte Mechanikerführung am Boliden mit der Doppel-Niere: René Escher und Andreas Lein (r.) kümmern sich im Fahrerlager um den BMW.

FOTO: MICHAEL MEYER

wird. „Unsere Rennserie ist gelebte Geschichte. Den Motor muss man hören, es muss qualmen und die Fans wollen auch mal paar Flammen aus dem Auspuff kommen sehen“, sagt der Familienvater.

Wie jede gute Auferstehung wird auch die der BWM in Buchform festgehalten. Darin ist der Zusammenbau der Boliden mit zahlreichen Fotos dokumentiert. „Bleche, Schablonen, Halterungen, Rohrdurchführungen, Radkästen, Achsaufnahmen – alles musste neu angefertigt werden. Unzählige Frästeile, die Ölpumpe, der Kühler, die Bremsanlage, Aluminiumverkleidungen – bis auf Schläuche und Anschlüsse sind das halt alles keine Katalogteile, die du einfach bestellst“, gibt Meyer zu bedenken. Hinzu komme die Pulverbeschichtung. Die wäre für den Motorsport eigentlich zu aufwendig, aber der hochwertige Schutz der Karosserie sei ihm die Sache wert. Dazu die Armaturen mit Chromringen. Meyer: „Dass muss schon alles bisschen ordentlich aussehen.“ Als das Auto fertig war, wurde der Wagenpass erstellt. Er gilt als Zulassung für eine Rennserie. Vom Weltverband FIA wird damit auch die Originalität

Michael Meyer

Fahrer und Teamchef

FOTO: MICHAEL MEYER



des Fahrzeuges bescheinigt. „Das ist das höchste Prädikat. So ein Dokument allein kostet 1000 Euro“, berichtet der Schlettauer.

Im August 2020, auf dem Lausitzring, rollte der weiße BMW zum ersten Mal vor der Öffentlichkeit an. Auch sein damaliger Monteur aus der Schweiz nahm ihn gleich in Augenschein. „Irre, wie viele Leute einen Bezug zu so einem Auto haben“, sagt Meyer. Es dauere aber dann noch eine ganze Weile, bis ein Rennwagen richtig laufe, Fahrwerk und Gemisch richtig eingestellt sind. Das variere je nach Höhenlage der Strecke. „Auch die Wasser- und Öltemperatur müssen wir über das Abkleben der Kühler regulieren.“ Richtig testen könne jedes Team aber nur im Rahmen eines Rennens mit den anderen Wagen als Referenz. Dazu brauche es zudem Mechaniker und Helfer, die sich blind verstehen. Be-

sonders mit René Escher aus Sehma und dem Schlettauer Andreas Lein habe er diese.

Da seine Truppe 2021 nicht an jedem Lauf teilnahm, freuten sich die Erzgebirger über gute Einzelergebnisse – und wenn beide Fahrzeuge heil das Ziel erreichten. „Obwohl sie viele neue Teile haben, ist der Stand der Technik halt über 40 Jahre alt. Da nehmen die meisten Fahrer öfter den Fuß vom Gas. Leute, die das Messer zwischen den Zähnen haben, sind fehl am Platz“, so Meyer. Er selbst springt als Amateur ein, wenn ehemalige Profis wie Leopold Prinz von Bayern oder Armin Hahne in den Rennen der TWC über 20 beziehungsweise 40 Minuten müde werden. Der Saison-Höhepunkt für beide Meyer-Autos sei das Rennen auf dem Red Bull Ring im Vorprogramm der DTM gewesen. „Vor den Augen von Legenden wie Gerhard Berger und Marc Surer wollten wir mit unseren Autos sauber dastehen.“ Als die meisten der 23 Starter ausfielen, aber beide Fahrzeuge der Sachsen einen längerem Atem als die der werksbetreuten Teams bewiesen, war das für den autovernarnten Meyer das Schönste.