

Einer von uns: Erhard Engelmann

Am 15. Oktober 1966 habe ich auf dem Dortmunder Festplatz zum ersten Mal Motorsport erlebt. Er war als erfolgreicher Aktiver am Start: Mit dem Glas 1304 TS konnte er die Klasse gewinnen. Das war für den 34 Jahre alten Architekten bereits der 20. Sieg in drei Jahren.



Am Anfang war es ein schicker Alfa; so etwas hätte heute mancher gern...

Ich war Zuschauer und 14 Jahre alt. Mit dem Fahrrad war ich bei allen Gelegenheiten im Raum Dortmund dabei, wo etwas in Richtung Motorsport angekündigt war. Meist waren es Bildersuchfahrten oder andere Enttäuschungen. Den angekündigten „1. Dortmunder ADAC-Autoslalom“ hielt ich dann auch für eine solche Veranstaltung und war einmal nicht pünktlich zur Stelle. Und dann höre ich es von weitem brüllen und quietschen – das war endlich die Sache, die ich sehen wollte – und ich komme spät! Zum Mittag musste ich zu Hause sein und habe eine Menge verpasst. Es war undenkbar, zum Essen nicht nach Hause zu kommen. Zum Glück habe ich noch die BMW 1800 ti gesehen und die GT-Klasse. Der Sieg des Lotus Elan auf Dunlop-Racing, ein Auto, das damals schon auf dem Anhänger transportiert wurde, bleibt ein ewiger Eindruck.



Bisweilen sah Slalom damals anders aus als heute...

Aber hier soll es um Erhard Engelmann gehen. Für ihn war es einfach Freude daran, zügig mit motorisierten Fahrzeugen unterwegs zu sein. In der Liste seiner sportlichen Wettbewerbe steht ein Automobilturnier in Mannheim an erster Stelle. Am 1. Mai 1963 erzielte er dort „Bronze“. Es gab nicht viele Veranstaltungen damals. Erhard war unterwegs bei Fahrerlehrgängen auf

diversen Rennstrecken mit verschiedenen Autos. Da ging es ordentlich zur Sache. Das war nichts für Nasenbohrer, das war „Rennen“ – für nichts und wieder nichts. Ich erinnere mich an den Clubkollegen, den wir „Opa“ nannten, weil er nicht mehr viele Haare auf dem Kopf hatte. Er war mit seinem neuen Fiat 1500 zu einem Fahrerlehrgang auf der Nordschleife angetreten und hat das Auto, das noch lange nicht bezahlt war, einfach komplett verschrottet.



... oder auch nicht.

Auch Erhard Engelmann fuhr damals einen Fiat 1500, das war eine viertürige Limousine mit 75 PS und damit eines der Top-Autos in der 1600er-Klasse. In einer Zeit, in der ein VW 1500 S mit 54 PS das typische Auto dieser Klasse war, galt der Fiat 1500 als Platzhirsch.

Damit hatte Erhard eine typische Saison 1965 bestritten, man fuhr alles, was angeboten wurde: Rallyes, die Zuverlässigkeitsfahrten und ganz schön lang waren. Davon hatte er fünf auf der Liste. Und den Sauerland-Bergpreis und viermal Slalom, von denen er zwei gewinnen konnte. Mit einmal Gold und zweimal Silber war auch die Bilanz bei den Rallyes nicht schlecht.



Rundstrecke auf der Nordschleife, Kleinwagen gegen biedere Familienautos...

Aber wir müssen noch eine Lücke schließen. Auch Erhard Engelmann hat mit einem Volkswagen angefangen. Der erste Brezelkäfer hatte 24 PS. Schon mit dem hat er sich auf die Nordschleife gewagt. Zu den besonderen Erinnerungen gehören vier abgefahrene Reifen, die er runderneuert für 100 DM gekauft hatte. Auf der Heimfahrt hatte die Karkasse einen Platz an der Sonne und geplatzt ist auch mindestens

einer – immerhin nicht auf der Nordschleife. Das Kesselchen hoch ging es im zweiten Gang mit 40 km/h. Auf die Rundenzeit von 18.50 Minuten blickt er zufrieden zurück. Ein zweiter Käfer folgte, der war mit seinen 30 PS schon eine Rakete.



Boxenstopp bei den 12 Stunden

Auf den Käfer folgte ein schöner Alfa, der sich traumhaft fahren ließ. Aber man kennt die Gebrechen dieser Exoten, er rostete noch schneller als er lief und er brauchte alle 500 km einen Liter Öl. Das war nichts für unseren Erhard, der schon immer einen scharfen Blick auf die ökonomische Seite des Lebens hatte. Den Alfa hatte er für den Fiat 1500 in Zahlung gegeben, aber der Händler konnte oder wollte den Fiat nicht ausliefern, obwohl der Alfa schon längst verkauft war.



Der Glas 1304 TS ist in der Rückschau sein liebstes und bestes Sportauto gewesen – dabei völlig serienmäßig bis hin zu den Radkappen.

Auch der Fiat blieb nicht lange, es folgte ein NSU Prinz 30. Das sind die Gespräche, die ich besonders liebe, denn ein solcher Prinz war ein Traumauto für mich damals. Mit 600 ccm und 30 PS war das in dieser Klasse das Maß der Dinge, eine richtige Donnerbüchse, hart, laut und unglaublich schnell, rein vom Gefühl her. Durch Gespräche mit Erhard weiß ich, dass alles von außen doller ausschaute, als es wirklich war. Die Basisversion hatte 23 PS, die schnellere Variante kam selten auf die versprochenen 30 PS. Da war schon einige Arbeit nötig, um den Motor so zu trimmen, dass er auf stolze 32 PS kam. Einen solchen Spezialisten hatte Erhard gefunden, mit dem er im Juli 1964 das 12 Stunden-Rennen auf dem Nürburgring gefahren ist. Platz sechs in der

gut besetzten Klasse war das Resultat, in der Gesamtwertung Platz 55 von über 100 Startern.



Auch auf der Rundstrecke war Erhard mit dem Glas erfolgreich unterwegs.

Erhard hatte mit seinem Prinz eine Gurke mit einem runden und mit einem „ovalen“ Kolben erwischt, der keine 30 PS hatte, sondern mit Ach und Krach 100 km/h erreichte. Erhard machte Urlaub in Griechenland, bei der Rückkehr hatte der kleine Prinz mehr als 10000 km gelaufen, vorbei war es mit der Garantie. So hat er den müden Krieger seinem Bruder verkauft, der weniger Wert auf Leistung legte.



Slalom in den Anfängen mit dem Gordini, hier mit man den 135er „Asphaltschneidern“

Für 1966 stieg Erhard um in einen Glas 1304 TS, das angesagte Auto der 1300er-Klasse. Die Form ähnelte einer Banane, das Fahrwerk war als mit der hinteren Starrachse ebenso altbacken. „Ziemlich empfindlicher, aber technisch interessanter Motor mit obenliegender Nockenwelle, durch Zahnriemen angetriebener Nockenwelle. Sportliches Liebhaberfahrzeug, für normalen Alltagsbetrieb, zumal in den TS-Ausführungen, nur bedingt geeignet“. (Werner Oswald, Deutsche Autos 1945 – 1975). Fünfganggetriebe und Sperre machten aus dem Karton einen respektablen Renner. Für 7770 DM liest sich das heute wie ein Sonderangebot, tatsächlich konnte man damals für diese Summe einen gut motorisierten Mittelklassewagen haben.

In Deutschland ist der Glas Favorit in seiner Klasse, international waren die Minis vorn, bei Rallyes auch die Lancia Fulvia. In der Saison 1966 ist er damit zwei Rundstreckenrennen, ein Bergrennen und 17 Slalom gefahren. Fünf Siege,

insgesamt 14 Podiumsringe waren eine stolze Ausbeute.

Bemerkenswert bleibt, dass der Glas völlig serienmäßig geblieben war. Damals waren Gürtelreifen noch ziemlich sportlich und in der Großserie nicht üblich. Der Sportfahrer fuhr Kléber-Colombes V10. Auch Pirelli Cinturato waren angesagt, weniger dagegen Michelin X, die waren in erster Linie langlebig und weniger sportlich.

Und nun schaut Euch einmal das Foto mit den beiden Glas ein oder zwei Seiten vorher an. Wer entdeckt die kostenlose Tuning-Maßnahme? Na, nicht entdeckt? Ist doch deutlich zu sehen. Da haben wir einen Glas mit einem cw-Wert wie der Reichstag. Da nimmt ein Rennfahrer seinen Geldbeutel und kauft sich einige PS beim Frisör – damals wurde noch nicht getunt, sondern frisiert. Der andere Rennfahrer nimmt eine Feile und rubbelt sich seine PS selbst. Ein Fuchs wie Erhard nimmt einen dicken Hammer und dengelt das Kennzeichen und die Frontschürze einige cm nach oben. Kostet nichts, bringt aber wirklich etwas beim cw-Wert, als hätte man dem Reichstag die Kuppel abgeschraubt. Wenn es um den Erfolg geht, kann Erhard auch brutal schmerzfrei sein.



Sieht aus nach Superbreitreifen, sind aber nur 5x13.



Der erste Gewinner des ONS-Slalom-Pokal mit seinem exotischen Renner

Bei aller Zufriedenheit hatte unseren Erhard der Ehrgeiz gepackt, er wollte höhere Ziel verfolgen: Der 1967 erstmals ausgeschriebene ONS-Pokal für Slalom lockte. Da wäre der Glas ein gutes Auto gewesen, wenn man sich gegen ein Dutzend und mehr Markenkollegen durchsetzen konnte. Aber es gab in Frankreich etwas Schnelleres von Renault: Zunächst als 1100er vorgestellt, lernte der R 8 Gordini später als 1300er noch besser das Laufen. Die 96 PS waren ab Werk für einen 1300er eine Sensation, dafür musste man aber 10000 DM hinlegen, wofür man einen BMW 1800 ti bekommen konnte.

Mit einem solchen blauen Kasten stieg Erhard Engelmann in die neue Slalommeisterschaft ein

und konzentrierte sich 1967 ganz auf die Rennen um die Hütchen. Bei 23 Veranstaltungen trat er an, dabei war ein dritter Platz die größte Pleite, sieben zweite Plätze kleine Ausrutscher – und 15 Siege der Alltag. Damit war Erhard Engelmann erster Gewinner des „ONS-Slalom-Pokals“, was der deutschen Meisterschaft gleichkommt.



Der Zusatzscheinwerfer machte ein Gesicht, das man nicht verwechseln konnte. Ab 1968 kamen auch Einsätze auf der Rundstrecke (hier Zolder) dazu.



Privates Slalomtraining à la Engelmann; man achte auf die „soliden“ Markierungen.

Zunächst hat er den Gordini eingesetzt, wie er ihn bekommen hatte. Aber dann musste etwas passieren. So hat Erhard eine Lampe angebaut, genau zwischen die beiden serienmäßigen. Damit hatte der R 8 sein eigenes Gesicht, so habe ich nie einen anderen gesehen. Und dann ging es los, dass man in der Meisterschaft Rennreifen fuhr. Da kam auch Erhard nicht umhin, etwas in der Richtung zu unternehmen. Mit den Asphalt-Schneidern in der galaktischen Dimension von 135x13 war nicht viel Staat zu machen. Breite Felgen aus dem Zubehör gab es nicht. Also ließ sich Erhard einen Satz Stahlfelgen umschweißen. Neben dem dicken Plus beim Wechsel auf 5 Zoll ergab sich durch die entsprechende Einpresstiefe der Eindruck ganz dicker Felgen. Mit Dunlop-Racing blieb die Überlegenheit erhalten. Die Felgen wurden gelb lackiert, so dass sich ein recht wilder Eindruck

ergab. Typisch 1968? An die Felgen kann ich mich erinnern, der Rest bleibt etwas im Dunkeln. Aber ich meine, dass Erhard die ganze Zeit in dem weichen Clubsessel mit dem Seitenhalt einer Parkbank gehockt hat. Zur Meisterschaft im Clubsessel!

Im Jahre 1968 war Erhard besonders fleißig mit 30 Veranstaltungen. Neugierig und umtriebig, wie er schon immer war, hat er dabei bereits hier und da getestet, welche Autos man so im Sport einsetzen kann. Beim Dortmunder Slalom war er mit einem geliehenen Porsche 911 am Start und hat die Zweiliterklasse gewonnen. Damals hatte Porsche die hinteren Sitzkissen gequetscht und den 911 als Tourenwagen homologiert. Was Alfa mit der Giulia GT konnte, konnte Porsche schon lange. Mit dem Renault stehen Gesamtsiege auf Erhards Erfolgsliste. Auch am Berg und auf der Rundstrecke kommen Siege und Podestplätze dazu. Aber dann ging die Zeit mit dem Gordini zu Ende, weil Erhard den blauen Kasten auf der Straße verschrottet hatte.

In der Rückschau sieht Erhard den R 8 Gordini auf keinen Fall verklärt als Superrenner mit einem Heiligenschein. Der Glas kommt besser weg. Und auch das Fahrverhalten war nicht einfach, weil die Kiste einen extrem dicken und schweren Hintern hatte. Für Slalom nicht ganz verkehrt, aber anstrengend.



Der BMW 2002 mit seinen furchtbaren Verbreiterungen der Kofflflügel; ein Lob an die Zuschauer, die im Pelzmantel und mit Krawatten korrekt gekleidet zum Slalom kamen.



Nach dem Umbau sah das schon eleganter aus. Der Einsatz stimmte immer.

So kamen andere Renner ins Haus – und gingen schnell wieder. Da war 68 ein BMW 2002 mit furchtbaren Kofflflügelverbreiterungen. In meiner Erinnerung war es ein dunkelrotes Auto. Die Zahl der Siege war nicht so groß, auch weil die

Konkurrenz größer und kräftiger wurde. Als dann nach der schieren Kraft der dicken Brummer die Zeit der kleinen wilden Hummeln begann, gab es einen NSU TT 1150. Auch damit fuhr Erhard Siege nach Hause. Es war auch nicht die große Liebe, denn er blieb nicht lange in der Garage. Man kann es nicht anders sagen, aber damals hat unser Erhard eine Menge Geld für seine Renner ausgegeben. In der Übergangszeit nach dem Prinz hatte er sogar den Prinzen in der Garage und für seinen Nachfolger bei der Sparkasse ein erfolgreiches Gespräch geführt.



1970 war das Jahr mit dem NSU TT – immerhin neun Siege bei 17 Starts.

1971 wurde ein ausgesprochen gutes Jahr, denn von den 34 Veranstaltungen mit dem Prinz und den Nachfolger gab es neun Rennen am Berg und im Kreis. 18 Siege stehen zu Buche, die meisten davon beim Slalom, dazu elf Plätze auf dem Podium. Es war das erste Jahr mit der 1300er Renault-Alpine A 110.

Das wurde im folgenden Jahr noch besser, denn bei 30 Starts musste Erhard Engelmann als schlechteste Resultate elf zweite Plätze abhaken. Bei 19 Siegen waren auch einige bei Bergrennen dabei, der große Teil aber wie gehabt beim Slalom. Und am Ende des Jahres stand der zweite Gewinn des „ONS-Slalom-Pokals“ an.



So sah ihn die Konkurrenz – von hinten.

Danach hat er es ruhiger angehen lassen, die Zahl der Wettbewerbe wurde geringer, die Erfolge blieben. Die Bergrennen sind im Erfolgsnachweis stärker vertreten. Und dann kam die große Pause von acht Jahren durch den einfachen Umstand, dass die Finanzen es nicht mehr erlaubten.

Für die echten Renner wie Erhards Alpine A 110 war Schluss, weil die Homologation ausgelaufen war. Das hieß tatsächlich, dass man in Deutschland mit einem solchen Apparat keinen Sport mehr betreiben konnte. Die Einrichtung der Gruppe H kam später, H sollte für „historisch“ stehen. Da war Erhard wie viele Sportkollegen sauer und hat die Alpine verschleudert. Das ärgert ihn heute noch. Niemals zuvor hat die ONS mehr die Interessen ihrer Lizenznehmer heftiger verraten. Schande ist die Unfähigkeit, dass der Dachverband die Vermögenswerte seiner Schutzbefohlenen mit Füßen tritt.



Mit einer seriennahen Alpine einmal wieder am Berg fahren, so ganz lassen mochte Erhard es nicht.

Die Pause dauerte eine lange Zeit. Erst 1990 tauchte Erhard Engelmann in der Endwertung des Lippe-Ems-Slalom-Pokals auf. In den frühen Tagen des Comebacks hatte er drei Honda CRX verbraucht. Aber richtig glücklich war er mit den kleinen Coupés nicht, die ein unberechenbares Fahrverhalten an den Tag legten.

Bevor wir uns mit der zweiten Karriere des Erhard Engelmann befassen, einige Worte zum Menschen. Erhard Engelmann ist ein ruhiger Mensch. Heißt nicht, er habe kein Temperament – ganz im Gegenteil, er lacht viel und gern. Aber er ist keiner, der aus der Haut platzt, er ist immer beherrscht. Große Enttäuschung kann er in aller Ruhe mit großer Sachlichkeit kommentieren. Er gibt sich viel Mühe mit der Vorbereitung seines Renners. Er ist nicht immer zufrieden mit dem Ergebnis. Daraus macht er kein Geheimnis, aber Erhard ist wohlthuend weit weg von den Kollegen, bei denen es immer an der Übersetzung, an fehlender Leistung oder den unpassenden Reifen liegt. Der Erhard sagt in einer solchen Situation den Satz: „Ich bin schlecht gefahren.“

Besonders gefällt mir am Erhard die Art, wie er redet. Ruhig und sachlich, in Wortwahl und Satzbau überlegt – ich mag ihm zuhören. Nicht nur wegen der vielen Geschichten und Anekdoten aus 40 Jahren Motorsport (die ich aus anderer Sicht begleiten konnte). Für seinen Sport hat er im ersten Teil seiner Laufbahn eine Menge Geld ausgegeben. Aber insgesamt muss man ihm eher einen über dem Durchschnitt liegenden Hang zur Ökonomie bestätigen. Das

ist einerseits ökologisch vorbildlich, weil sein Bemühen um Recycling bis zur weiteren Verwendung von Briefumschlägen reicht. Auch Fotokopien von Artikeln aus Zeitungen hebt er auf und findet häufig eine zweite Möglichkeit der Verwendung. Da sammelt sich eine Menge Papier an, und ich habe selbst erlebt, dass schon einmal der Überblick verloren geht. In jenem Fall war es das Fotoalbum aus den guten alten Tagen, das wir nicht finden konnten. Aber es war nicht im Haus abhandeln gekommen, sondern es gibt mittlerweile einige Interessenten an Erhards beispielloser Zeit im Motorsport.



Mit der Alpine A 110 ging es wieder richtig nach vorn, schon 1971 war ein sehr gutes Jahr.

Diese Ruhe kann er in der Kombination mit der Fähigkeit zur besonderen Konzentration er heute noch für seine Fahrten um die Hütchen in Erfolg umsetzen. Zum Training der Reflexe hat er lange Zeit intensiv Tischtennis gespielt. Und selbst die neue Hüfte konnte ihn nicht aufhalten. Es gab zwar ein paar Umstände, so musste einige Wochen die arme Elke die Räder umbauen, aber es konnte ihn nicht abhalten, so früh wie möglich wieder Slalom zu fahren.

Ich bewundere seine Art Slalom zu fahren. Niemand fährt weicher und runder. Selbst mit dem Renault 8 Gordini habe ich diese Heckschleuder niemals driften sehen. Immer weich und rund. Der erste Teil seiner Laufbahn sah ihn auf Hecktrieblern, der zweite auf Autos mit Frontantrieb. Immer weich und rund. Schaut Euch einmal an, wie er startet, kein Krawall, kaum Schlupf; perfekt. Schaut auch einmal zu, wie er sich am Start konzentrieren kann. Nur so ist man erfolgreich.





Wieder einmal hat Erhard den Clio in den Parc Fermé gefahren. Zufrieden? Wieder einmal Sieg? Oder rauft er sich die spärlichen Haare?
