

Verschwendung kasteien. Dieses Wochenende ist der Beleg, dass die Realität über beides – den Kult und die Ablehnung – weit hinausreichen kann.

Bereits der erste Renntag wirft da seine Schatten voraus, und das in wahrster Hinsicht des Wortes. Denn während sich die ersten hochgezuchteten Motoren in der Super-Pro-ET-Klasse mit den charmanten

sen in die Löcher in das offizielle Rennprogramm, nur zu einem kommt es auf den bestens gefüllten Rängen kein einziges Mal: Unmut. Denn sie alle hier wissen, welche Gewalten hier und jetzt auf Mensch und Maschine wirken. Ein immerwährender Respekt, der bei den Nitrolympx wie ein selbstverständliches Tribut gezollt wird. Entschlossen begeben sich tausende von Neu-

erwünschte Nähe, die bei den Nitrolympx ebenso zu den hoch geschätzten Prinzipien gehört, wie sie andernorts verloren gegangen ist.

Schauer sorgt für Unterbrechung

Daran kann auch Tag zwei auf der Viertelmeile nichts ändern. Denn was nur 24 Stunden zuvor noch Hitze war, tropft nun als kühles Nass von oben herab. Zuerst nur als Nie-

im Einsatz ist und von den Fans dafür frenetisch gefeiert wird. Denn sie alle wissen: So groß der Reiz von neuen Bestzeiten auf der höllisch schnellen Strecke auch sein mag, die Sicherheit geht vor.

Und so darf man als schieren Kraftakt verstehen, was die Organisatoren für die legendäre Nightshow angesichts zeitweise sintflutartiger Verhältnisse noch auf die Beine stel-

lehen erfahrene Rennbesucher wie Neulinge gleichermaßen, dass das Dragster-Racing auch außerhalb der sportlichen Wettkämpfe ein Festspiel der Extreme beschreiben kann, das Menschen zusammenschweißt – und zwar auf die schönste denkbare Art und Weise.



Weitere Bilder finden Sie unter www.schwetzingen-zeitung.de

Im Porträt: Gerd Habermann ist seit seiner Jugend vom Rennsport fasziniert / An seinen Fahrzeugen schraubt der 57-Jährige grundsätzlich selbst

„Diese Leidenschaft ist mein ganzes Leben“

An sein erstes Drag-Racing-Erlebnis kann sich Gerd Habermann noch ganz genau erinnern. Der 14-jährige Teufelskerl aus Erlensee nannte 1975 gerade das erste Mofa sein Eigen, hörte von einem Rennevent auf der US-amerikanischen Airbase nahe Hanau – und war sofort magnetisch angezogen von einer Szene, die neben ihrer Offenheit vor allem durch ihr furchtloses Abenteuerum auf sich aufmerksam machte. „Ich kam, um Burger zu essen und Cola zu trinken und ging mit der Idee, die Viertelmeile zu fahren“, wie sich der heutige Renn-Routinier an die ersten tiefen Wurzeln seiner Karriere zurückerinnert.

Denn auch, wenn Habermann seine ersten Straßenrennen mit 18 noch in einem selbst getunten Opel bestritt: Der Weg vom jugendlichen Kart-Enthusiasten hin zu einem der international beliebtesten Dragster-Racern war fest eingeschlagen. Und wurde in den kommenden Jahrzehnten auch nicht mehr verlassen. Eine Entscheidung, die sich der stolze Besitzer einer eigenen Autowerk-



Auch Renn-Routinier Gerd Habermann bewahrt trotz aller Widrigkeiten am zweiten Tag auf dem Hockenheimring die Hoffnung.

BILD: MERTENS

statt keineswegs einfach machte, „aber wenn die Rennstrecken dieser Welt dich anziehen und deine Kundenschaft unzufrieden wird, wenn du nie da bist, dann musst du irgendwann die Konsequenzen ziehen.“ So kaufte sich der Mittzwanziger Mitte der 1980er Jahre seinen ersten Vierzylinder-Dragster mit einem Volvo-Aggregat, richtete ihn wieder her – und setzte sich ein Ziel, das fortan immer Bestand haben sollte: „Diese Leidenschaft ist mein ganzes Leben.“

Faible fürs Sammeln

Eine Philosophie, die Habermann auf die unterschiedlichste denkbare Art und Weise auslebt. Denn auf der einen Seite entwickelt das Renn-Ass einen Faible fürs Sammeln, der vom Top-Fuel-Dragster bis zum Funny Bike reicht. Auf der anderen Seite gilt für Habermann noch heute der Grundsatz: „Ich mache alles selbst – und zwar immer.“ Während andere Piloten genug damit zu tun haben, sich fokussiert auf den nächsten Lauf vorzubereiten, schraubt Haber-

mann noch an seinen Motoren und hat im Gespräch sogar die augenzwinkernde Kühnheit zu sagen: „Eine bessere Form der Entspannung kann es doch gar nicht geben.“ Dass der Besitzer von satten zwölf Rennfahrzeugen im Fahrerlager längst die Sympathiewerte der ganzen Crew besitzt, verwundert da kaum.

Und das nicht allein, weil Habermann von seinem persönlich aufgebauten BMW 3er bis hin zum Jet-Schulbus mit stattlichen 25000 PS beweist, dass auch der Rennwahn sinn die erhebende Vielfalt kennt. Sondern auch und gerade, weil der heute 57-Jährige mit vier Jahrzehnten Erfahrungen auf den Strecken dieser Welt für exakt jenes besondere Flair steht, das auch Hockenheim bei den Nitrolympx umweht. Und so ist es weit mehr als eine Parole, wenn man sagt, dass mit Gerd Habermann jährlich eine wahre Persönlichkeit nach Hockenheim kommt, die mit ihrem Leben für eine gelebte Profession steht, wie der Ring selbst: den Motorsport. mer

MCS
der

Wenn bei
ter über
steht da
räuschu
Rennstrec
ist – und
schon ha
sorgt hat
um die R
lich, „zum
konfronti
schen den
eine Betr
auch und
von Lärm

Denn
ring jährl
anstaltun
sogenann
chen. Wä
ßenfahrze
klasse D
Motorspo
1 oder Ni
liche Lärm
und der
stimmene
anstaltun
dauerhaft
bel erreich
Ausnahm
Motoren
nach ober

Zur Ü
findet sich
Lärmmes
an das La
den muss
Gewerbe
in Heide
Laut Aus
habe es
genheit k
geben.