

Rico Anthes

30 Jahre auf der Überholspur

Seit vielen Jahren können im Auto & Technik Museum Sinsheim spektakuläre Dragster unseres Freundes Rico Anthes bewundert werden. Wir haben einmal nachgefragt, wie er zu diesem ungewöhnlichen Rennsport gekommen ist.



Mit diesem im Auto & Technik Museum Sinsheim gezeigten Top Fuel Dragster wurde Rico Anthes 2001 mit einer Endgeschwindigkeit von rund 490 km/h deutscher Rekordhalter über die 400-Meter-Distanz.



Oben links: Rico Anthes im Top Fuel Dragster in Aktion. Oben rechts: Ein bemerkenswertes Gefährt ist dieser einem 2 CV nachempfundene Dragster mit einem 650-PS-Motor und dem passenden Namen „Wildente“, mit dem Rico Anthes 1982 für Furore sorgte.

Rico Anthes, seit vielen Jahren stehen etliche Deiner Dragster im Auto & Technik Museum Sinsheim. Wie ist der Kontakt zum Museum zustande gekommen?

Anfang 1980 gab es schon die ersten Kontakte zwischen dem 1. Deutschen Verein für Drag Racing (1. DVD) und Hermann Layher, der ja schon immer großes Interesse an außergewöhnlichen Fahrzeugen hatte.

Stimmt es, dass sogar einmal ein Dragster-Rennen auf der Neulandstraße vor dem Museum veranstaltet wurde?

Aus diesen Gesprächen zwischen Layher und dem 1. DVD entwickelte sich die Idee, mit den Dragstern ein Demonstrations-Rennen auf der Zufahrtsstraße zum Museum zu fahren. Die Zuschauer am Straßenrand waren schwer beeindruckt und wir verabredeten daraufhin, eine Dragster-Sonderausstellung im Museum einzurichten.

Dragster ist ja eigentlich eine uramerikanische Rennsportart. Wie kommt man als Deutscher zum Dragster fahren?

Richtig. Drag Racing wurde von den amerikanischen Soldaten nach Deutschland eingeschleppt. Auf dem Fliegerhorst Erlenensee bei Hanau fanden schon im Jahr 1968 die ersten Dragster-Rennen statt. Die Landebahn wurde sonntags für das Freizeitvergnügen der US-Boys zur Quartermile umfunktioniert. Ich war durch Zufall einmal mit Freunden bei einem dieser Drag Races auf dem Fliegerhorst und erlebte erstmals die Startbeschleunigung eines Funny Cars

live. Das hat mich so stark beeindruckt, dass ich beschloss, mehr über diese seltsame Motorsportart zu erfahren.

Wann hast Du mit dem Dragster-Sport begonnen?

Nach meinem ersten Besuch bei den Dragstern im Frühjahr 1979, an dem mich das Rennfieber gepackt hatte, ging es dann ziemlich schnell, wie alles im Drag Racing. Schon wenige Wochen später nahm ich mit meinem straßenzugelassenen Golf GTI an den Races in Erlensee teil. Dann wurde zügig ein US Muscle-Car gesucht und gefunden, ein 1958er Chevy BelAir. Der war jedoch noch nicht schnell genug und ich beschloss im „Homeland“ USA ein echtes Dragsterfahrzeug zu erwerben, mit dem ich dann Anfang der 1980er Jahre auch in England und Schweden an Dragster-Rennen teilnahm. Die weitere Entwicklung ging mit Highspeed weiter. Aus dem US-Dragster wurde die legendäre „Wildente“ und im Laufe von 10 Jahren kamen noch zahlreiche schnellere Dragster hinzu, bis hin zum Einstieg in die Königsklasse Top Fuel im Jahr 1992. Alle meine Dragster findet man entweder in Sinsheim oder in Speyer ausgestellt. Mehr Infos dazu auch auf meiner Homepage www.rico-anthes.de

Warst Du vorher bei anderen Rennsportarten aktiv?

Ich hatte bis zum Jahr 1979 das motorsportliche Verständnis eines Säuglings. Nie hätte ich als Jugendlicher daran gedacht, dass ich

einmal eine solche Motorsportkarriere machen würde. Im Jahr 1997 in Monaco zusammen mit allen FIA-Champions und dem Formel-1-Weltmeister als Top Fuel Europameister geehrt zu werden, das war für mich ein wirklich großes Erlebnis. Auch heute bin ich noch immer der „schnellste Deutsche auf vier Rädern“. Diesen Titel habe ich dem legendären Rudolf Caracciola abgenommen. Sorry, Michael Schumacher...

Was fasziniert Dich am Dragster-Rennsport?

Ohne Zweifel der Speed und die Beschleunigung. Jeder hat wohl schon einmal den Drang verspürt, seinem Auto die „Sporen“ zu geben, und aus dem Stand loszusprinten, „so schnell es die Kiste hergibt“. Dabei sucht man gerne auch mal den Vergleich mit dem Straßennachbarn: „Mal sehen, wer der Schnellere ist“. Nichts anderes ist Drag Racing. Die Basics sind und bleiben: Das Duell an der Startampel, die beste Reaktion, blitzschnelles Schalten der Gänge und optimale Beschleunigung bis zum Erreichen des Ziels am Ende der Viertelmeile.

Bist Du heute noch aktiv als Fahrer dabei?

Nein. Ich habe nach der Geburt meines Sohnes Victor im Jahr 2002 mein letztes Rennen in einem Top Fuel Dragster gefahren. Die Entscheidung war für mich ziemlich einfach, denn ich will meinem Sohn noch lange Vater sein und das Risiko fährt beim Drag Racing, wie bei jedem anderen Motorsport, immer mit. Deshalb habe ich



Drag-Racing im Zeichen des Sterns - Mercedes Funny Car mit 2000 PS und einem Toppespeed von 362 km/h über die Viertelmeilen-Distanz links im Museum Sinsheim und rechts auf der Rennstrecke.

den Dragster erst mal im Museum geparkt. Vielleicht ist es ja nur eine „Baby-pause“ und ich komme wieder zurück auf den Dragstrip, wenn mein Sohn älter ist.

Hast Du noch immer ein eigenes Team?

Bis zum Jahr 2006 hatte ich amerikanische oder englische Fahrer angeheuert, die im Cockpit meines Top Fuel Dragsters saßen. Inzwischen habe ich jedoch auch mein Team vorübergehend in den Ruhestand geschickt. Es ist einfach nicht mehr dasselbe, wenn Du nicht selbst das Lenkrad (im Dragster sind es ja nur zwei Lenkgriffe) in der Hand hast.

Wie fühlt es sich an, wenn man in knapp 5 Sekunden auf fast 500 km/h beschleunigt? Was bekommt man da als Fahrer mit?

Der Speed ist natürlich atemberaubend und die Beschleunigung mit 5 oder 6 G beim Start ist wie ein Tritt ins Kreuz. Die Beschleunigung von 0 auf 100 in weniger als einer Sekunde ist ein Gefühl, als wäre man mit einem Katapult abgeschossen worden. Bei Tempo 480 tritt man in eine andere Welt ein. Die Wahrnehmung des Gehirns wech-



selt scheinbar in einen anderen Modus, denn die 400 Meter Renndistanz werden gespenstisch lang und jede Sekunde dauert scheinbar Minuten. Man reagiert im Bruchteil eines Wimpernschlages. Wer beim Start länger als 45 Hundertstel Sekunden braucht, hat das Rennen schon verloren.

Du hast den Dragster-Sport nicht zuletzt wegen Deines Sohnes aufgegeben. Wie gefährlich ist Dragster fahren? Ist Dir selbst schon einmal etwas passiert?

Ein Crash bei Tempo 500 ist natürlich immer fatal. Da können auch die extrem hohen Sicherheitsstandards der Dragster-Cockpits nicht mehr gewährleisten, dass dem Fahrer nichts passiert. In den USA haben in letzter Zeit einige Unfälle bei Tempo 530 dazu geführt, dass man die Renndistanz verkürzt hat und nur noch 1000 Fuß (rund 330 Meter) beschleunigt, damit der Toppespeed wieder unterhalb der 500 km/h Marke bleibt. Ich hatte auch schon einige spektakuläre Ritte über die Quartermile. Im Jahr 1993 habe ich mit meinem Top Fuel Dragster eine Rolle rückwärts absolviert, weil die Front beim Start senkrecht aufstieg und mich dann die Hinterräder quasi unterm Hintern überholt haben. Außer jeder Menge Blechschaden ist dabei allerdings nichts passiert.

Wie groß ist das Interesse an Dragster-Rennen in Deutschland?

Es gibt eine eingeschworene Gemeinschaft der „diehard“ (treuen) Dragster-Fans, die sich jedes Jahr im August auf dem Hockenheimring bei den NitrolympX treffen, um zu erleben, wie die 6.000-PS-Motoren den Asphalt beben und die Luft vibrieren lassen.

Etwa 50.000 Zuschauer kommen jährlich zu diesem Speed-Happening auf den Ring.

Wie aktiv ist die Dragster-Szene in Deutschland? Wie viele deutsche Fahrer bzw. Teams gibt es so in etwa?

Wenn man die Fahrer in allen Dragsterklassen, auch den Drag-Motorradklassen, zusammenzählt, dürften es etwa 200 Aktive in Deutschland sein. Im Jahr 2010 wurden deutsche Fahrer sogar FIA-Champion und Vize-Champion in der Top Methanol Klasse.

Wie viele Dragster-Veranstaltungen werden im Laufe eines Jahres in Deutschland durchgeführt?

Früher gab es außer dem großen Internationalen Dragster-Rennen auf dem Hockenheimring auch noch mehrere kleine Club-Veranstaltungen auf ehemaligen russischen Militärflugplätzen rund um Berlin. Leider finden diese Veranstaltungen inzwischen nicht mehr statt. Damit ist auch die Möglichkeit für die Amateur-Dragster-Teams in Deutschland, ihren Sport auszuüben, nur noch auf den Hockenheimring beschränkt.

Wenn man sich einmal ein Rennen anschauen möchte, wo bekommt man Informationen über Dragster-Rennen in Deutschland?

Die NitrolympX auf dem Hockenheimring, die ich selbst 23 Jahre lang koordiniert und geleitet und zum größten Dragster-Rennen in Europa ausgebaut habe, sind ein Muss für Motorsportfreunde. Zu meiner Zeit war schon das Motto: POWER, SPEED & ACTION. Heute heißt es „100% Adrenalin!!!“. Egal wie es auch immer formuliert

wird, ich kann jedem Speedfreak einen Besuch dieses Top-Events wärmstens empfehlen, zumal er dort dann auch Gelegenheit hat, mein „Lebenswerk“ auf der „Rico Anthes Quartermile“ hautnah mitzuerleben. Alles hierüber findet man unter www.dragster.de

Im Technik Museum Speyer steht im Moment ein zweisitziger Dragster. Wie bist Du auf die Idee gekommen, ein solches Fahrzeug zu bauen?



Oben und Mitte: Das zweisitzige „Dragster-Taxi“ im Museum Speyer und in Aktion. Unten: Rico Anthes im Jahr 2003 mit seinem damals einjährigen Sohn in einem „Baby-Dragster“ mit Elektromotor.

Dragster-Fans haben mich immer wieder gefragt, ob es irgendeine Möglichkeit gäbe, einmal mit einem Dragster zu fahren. Natürlich würde kein Dragster-Pilot sein Fahrzeug einem Laien in die Hände geben. Mitfahren konnte man nur in den seriennahen (aber auch langsameren) Autoklassen, da diese noch einen Beifahrersitz haben. Aber in einem Dragster gibt bzw. gab es bisher ja nur einen Sitzplatz. Zusammen mit meinem Team habe ich dann den Umbau einer meiner Top Fuel Dragster in einen Zweisitzer realisiert. Erster Fahrgast war beim Formel-1 Grand Prix in Hockenheim der bekannte RTL Moderator Kai Ebel. Sein Fazit nach nur 200 Metern: „Ich habe nur darauf gewartet, dass das Ding abhebt!“

Das „Dragster-Taxi“ war ja sogar bereits im Fernsehen zu sehen.

Ja, bevor wir den „Black Devil“ Dragster in das heutige „Top-Fuel-Taxi“ umgebaut haben, spielte das Fahrzeug eine „Hauptrolle“ im SAT-1 Pilotfilm zur Serie „Benzin im Blut“. Die Produzenten von Janus Film hatten damals Kontakt zu mir aufgenommen, um die Dreharbeiten zu einem echten Dragster-Rennen in Spanien mit meiner Hilfe abzuwickeln. Es war eine interessante Woche für meine Crew und mich. Noch nie haben wir erfahrene Kameramänner so ratlos gesehen wie bei dem Versuch, einen Dragster-Start mit einer riesigen Kinofilmkamera mitzuschwenken. „Dragsterstart die Zehnte“, „Dragsterstart die Elfte“, „noch einmal bitte“... Am Schluß wurde der Unfall des „Black Devil“ Dragster mit so viel Sprengstoff in Szene gesetzt, dass die Explosion auch in einen Rambo-Film gepasst hätte. Naja, so sind sie eben die Filmleute, Hauptsache es sieht spektakulär aus.

Wie ist es denn um den Nachwuchs im Dragster-Rennsport in Deutschland bestellt?

Natürlich haben auch Dragster-Piloten Söhne oder Töchter und in vielen Fällen gehen Neigung und auch Begabung auf die Kinder über. Es ist ja auch nicht verwunderlich, dass ein Kind, das quasi im Fahrerlager inmitten von Motoren und Rennwagen heranwächst, vom Dragstersport fasziniert ist, und im übertragenen Sinne „Benzin im Blut“ hat. In Deutschland gibt es eine Familie, in der ein Sohn der dritten Generation inzwischen Europameister geworden ist.

Du hast ja auch einen Sohn, den Du bereits an den Dragster-Rennsport herangeführt hast. Soll der später auch einmal Dragster fahren oder wäre Dir das zu gefährlich?

Naja, angefangen hat er ja schon früh, schließlich saß er bereits mit einem Jahr in einem batteriebetriebenen „Baby-Dragster“, den meine Mechaniker eigens für ihn gebaut hatten. Schon vor dem Schulalter zeigte er großes Interesse an den Autos. Es machte ihm auch großen Spaß, während der Veranstaltung dem Papa im Rennbüro zu helfen. Bei den Rennen war er oft direkt am Start in der Sprecherkabine, sozusagen in der ersten Reihe. Doch mittlerweile spielt er lieber Fußball und kämpft mit seiner Mannschaft um die Kreismeisterschaft. Somit hat sich die Frage, ob es mir zu gefährlich wäre, ihn auch einen Dragster fahren zu lassen, von alleine beantwortet. Vielleicht wird auch der für ihn reservierte Sitz im Cockpit des Victor Top Fuel Dragsters erst in der nächsten („overnext“) Generation besetzt werden.

Text & Bilder: Rico Anthes und Technik Museen Sinsheim & Speyer.



Rico Anthes - Ein Leben auf der Überholspur

Über drei Jahrzehnte hat Rico Anthes den Dragster-Rennsport in Deutschland geprägt wie kein anderer. Er begann seine Karriere 1979 mit einem 1958er Chevy und stieg 1986 in die Pro Comp Klasse und 1992 in die Top Fuel „Königsklasse“ auf. Zu seinen wichtigsten Erfolgen zählen die Top Fuel Europameisterschaft 1997 und Siege bei der Top Fuel Challenge Hockenheim 1999 und 2000. Im Jahr 2001 stellte er mit einer Zeit von 4,92 sec und einem Top Speed von 481 km/h über die 400 m Distanz einen fantastischen Europarekord auf. Von 1986 bis 2007 war er Organisator und Veranstalter der NitrolympX auf dem Hockenheimring.