

Ein Eifeler mit 460 PS

Die „Deutsche Tourenwagen Masters“, kurz DTM, ist die populärste Tourenwagen-Meisterschaft des internationalen Motorsports. Regelmäßig gastiert sie auch am Nürburgring, in diesem Jahr vom 18.-20. August. Neben den großen Piloten wie Schneider, Frenzen oder Häkkinen, etabliert sich seit 2005 auch der Bad Münstereifeler Frank Stippler in der DTM. Der 31-jährige lebt in dem beschaulichen Münstereifeler Vorort Iversheim, gemeinsam im Zwei-Generationen-Haus mit seiner Lebensgefährtin Eve Scheer und den Eltern. Die Motorsportbegeisterung hat alle aus der Familie fest im Griff: Vater Hermann managt Stipplers Karriere und Lebensgefährtin Eve fährt sogar selber Rennen. Frank Stippler gelangte in seiner Karriere über historische Rennserien, Porsche-Markenpokale und Langstreckenmeisterschaften zur DTM und freut sich nun auf sein diesjähriges Heimrennen am Ring. Grund genug für das „EM“, sich mit dem sympathischen Rennfahrer für ein Interview zusammenzusetzen.

Interview: Frank Niessen
Fotos: Alexander Kuffner

Frank, Du fährst nach vielen Jahren in anderen Rennserien seit 2005 in der DTM. War das ein festes Ziel im Karriereplan oder glückliche Fügung?

Fest einplanen kann man so was nicht. Das war natürlich immer ein Traum, aber ich hab' das realistisch gesehen. Mir fehlten Familienmitglieder im aktuellen Motorsportgeschehen und ich hatte auch keine entsprechenden Kontakte oder Beziehungen. Ich bin auch nicht den klassischen Weg über den Kartsport und diverse Formelserien gegangen, wie so viele andere Kollegen. Es war also nicht wahrscheinlich, aber ich habe immer hart darauf hingearbeitet und es macht mich stolz, dass ich es mit Audi in die DTM geschafft habe.

Warum ging es in den Jugendjahren überhaupt in den Motorsport? Oder gibt es bekannte Vorbilder?

Bestimmte Vorbilder gibt's eigentlich nicht. Mein Großvater ist schon vor dem Krieg Rennen gefahren. Und mein Vater, der eine Mechaniker- und eine Ingenieurs-

ausbildung absolviert hat, war mit mir früher oft am Nürburgring und er hat einen Großteil seiner Zeit mit der Arbeit an historischen Fahrzeugen ausgefüllt. Die Rennsportbegeisterung lag also schon immer in der Familie.

Die weltreisenden und sehr medienpräsenten Formel-1-Kollegen bestreiten ja fast doppelt so viele Rennen, und da kann man sich nicht vorstellen, dass die viel Zeit daheim verbringen. Aber wie sieht das bei einem DTM Fahrer aus?

Man kann sagen, dass man etwa die Hälfte seiner Zeit von zuhause aus arbeitet. Donnerstags geht's zur Strecke und Montags ist man dann wieder da. Aber was es daneben noch alles zu tun gilt, das braucht etwa genauso viel Zeit wie die Rennen selbst. Man hat Testfahrten, Präsentations- und Promotion-Termine und bereitet sich sportlich auf die Renneinsätze vor. Ich fahr zum Beispiel gerne Rad und dazu kommt noch etwas Kraftsport. Außerdem bin ich in der Quattro GmbH von Audi als Ingenieur mit Entwicklungsarbeiten betraut.

Deine Lebensgefährtin Eve Scheer fährt ebenfalls Rennen. Hat da Deine Begeisterung etwas abgefräht?

Nee, das war vorher schon so. Sie war bereits Motorradrennen gefahren und kam über die Schauspielerei zur Moderation diverser Porsche-Veranstaltungen. Nach einem Gastrennen als VIP im Alfa-Cup folgte wegen des guten Ergebnisses gleich ein Vertrag für diese Serie. Zur Zeit hat sie einen Porsche-Exklusivvertrag als Moderatorin und „knabbert“ als Hobby-Rennfahrerin immer wieder mal am Podium.

Zwei Rennfahrer in einer Beziehung: Wer macht sich denn da um wen die meisten Sorgen?

Da haben wir uns noch nie große Gedanken drüber gemacht. Rennfahrer sind da üblicherweise echte Verdrängungskünstler.

Es heißt, Deiner Mutter seien die Rennen einfach zu aufregend und sie säße während dessen lieber auf der Terrasse. Hat sie tatsächlich noch nie einen Deiner DTM-Einsätze live gesehen?

Nein, noch nie. Doch das ginge bestimmt vielen Müttern genauso. Wenn sie weiß, dass im Rennen nichts passiert ist, schaut sie da hinterher mal rein. Aber sie war nie live dabei und kommt auch nicht mit zum Nürburgring.

Du hast, wie gesagt, vor 2005 die meisten Jahre Zeit im anderen Tourenwagen verbracht. Was ist für Dich das Besondere an der DTM?

Naja, auch im Porsche waren die Rennen knapp und anspruchsvoll. Aber es ist natürlich besonders interessant, sich mal mit so einigen großen Namen messen zu können. Hier fahren einige der Weltbesten und sogar Leute mit reichlich Formel-1-Erfahrung wie Häkkinen oder Frenzen. Es ist spannend, gegen solche Qualitäten anzutreten und vielleicht den ein oder anderen hinter sich zu lassen. Dazu kommt, dass ich mit dem Audi ein Rennfahrzeug habe, bei dem es - im Vergleich zu einem Porsche-Cup Fahrzeug - unendliche viele Möglichkeiten gibt, das Auto im Fahrwerksbereich einzustellen.

Wie ist das Verhältnis unter den Fahrern? Gibt's da verschiedene „Klassen“, vielleicht weil einige mehr Erfahrung haben oder aus der Formel-1 kommen? Oder sind alle auf einem Kollegenlevel?

Da existieren keine Unterschiede. Die DTM ist auch näher an den Fans, die immer in Scharen das Fahrerlager besuchen. Hier ist alles ein bisschen volksnäher

als in der Formel-1, und so geben sich auch die Fahrer. Man sieht sich zwar kaum privat, obwohl das von der Sympathie her manchmal klappen könnte, aber dafür fehlt auch meistens die Zeit. Aber sonntags nach dem Rennen zum Beispiel kann man mal was zusammen machen. So war ich zum Beispiel in Brands Hatch noch mit Timo, Ecki und Kaffer kicken (Timo Scheider, Mattias Ekström und Pierre Kaffer, Anm. der Red.)

Apropos „Kicken“: Wie ist eigentlich Dein Kommentar zu Klinsmanns Rücktritt?

Na, das hab´ ich eigentlich nicht anders erwartet. Der hat Enormes geleistet, mehr als die Fans und vielleicht auch er selbst erwartet hätten. Danach kann man fast nur noch verlieren. Der Joachim Löw hat jetzt eine ganz schwere Aufgabe vor sich.

Im 24h Rennen am Nürburgring im Juni fuhrst Du bis kurz vor Schluss auf dem 3. Platz. Beim letzten DTM-Rennen in Brands Hatch in England hast Du die Bestzeit im freien Training herausgefahren. Tolle Leistungen, nach denen trotzdem in beiden Fällen Dein Fahrzeug ausgefallen ist. Wie lange ärgert man sich über so was?

Dieses Jahr ist irgendwie der Wurm drin, und so was nervt umso länger, je mehr es sich häuft. Immer wieder hatte ich kleinere aber wirkungsvolle Probleme mit Mensch und Maschine. Dieses Jahr hat sich bis jetzt scheinbar alles aus den letzten zehn Jahren angestaut. Im Training waren wir immer schnell, nun hätte ich gern auch mal wieder ein Rennen, das problemlos läuft.

Hast Du denn Ambitionen in Richtung der 24h von Le Mans wie Kollege Kristensen, der dort ja schon zahlreiche Erfolge mit Audi feiern konnte?

Wenn man zum Audi-Kader gehört, schielt man natürlich auch immer nach Le Mans, wo Audi die letzten Jahre so großes geleistet hat und dieses Jahr als erster Hersteller überhaupt mit einem Dieselmotor gewonnen hat. Zuerst muss ich mich aber in der DTM empfehlen. Und man muss schauen, ob ich in den Prototypen reinpasse, denn das Cockpitinnere ist vergleichbar mit einem Formel-1-Boliden, und mit 1,90 Meter wird´s auch im DTM-Wagen schon etwas eng. Aber das Interesse an Le Mans ist groß, da würde ich natürlich nicht „Nein“ sagen.

Welches Ziel hast Du für den Ring und für die restliche Saison im Visier? Geht´s in die Punkte?

Ziel ist es, an den Punkten zu kratzen, also mindestens als Achter abzuschneiden. Der Bestplatzierte unter den Vorjahreswagen zu werden - ich fahre ja noch ein 2005er-Auto - ist das Zweitziel. Im Training waren wir immer gut, oft schnellstes 2005er Auto. Bis jetzt sind wir mit dem Speed zufrieden, konnten das nur nicht so im Rennen umsetzen. Aber wenn alles perfekt läuft, sind Punkte drin. Die Saison ist noch lang, da wird sich hoffentlich noch die ein oder andere Möglichkeit zum Punkten bieten.

Ist das nächste DTM-Rennen als „Heimspiel“ ein Highlight für Dich oder ein Rennjob wie jeder andere?

Das ist sicher ein persönliches Highlight, da man die Umgebung kennt und schon so oft dahin gefahren ist. Aber einen Heimvorteil habe ich dadurch nicht, denn die Anderen haben hier auch ihre Erfahrungen, wie zum Beispiel Mika Häkkinen, der hier schon Formel-

1-Rennen gewonnen hat. Anders als bei anderen Rennen bin ich dabei noch mit der Ticketbeschaffung für Bekannte beschäftigt. Das geht schon Wochen vorher los. (lacht)

Deine erklärte Lieblingsstrecke, die geschichtsträchtige Nordschleife, treibt den meisten Fahrern ein Funkeln der Begeisterung in die Augen. Wie würdest Du den Mythos in Worte fassen?

Die Nordschleife hat halt diverse Einzigartigkeiten: Kein anderer Rundkurs ist so lang, hat so starke Höhenunterschiede und ein dermaßen anspruchsvolles Asphaltband. Die Strecke wird wegen ihrer Länge immer nur stückweise ausgebessert und das ergibt variierende Bodenbeläge. Dazu gibt es Kuppen und Sprünge. Dass man mit allen vier Rädern in der Luft ist, kennt man sonst nur noch von den Rallyes. Und wenn´s auf so einer Strecke klappt, dann ist das Erfolgserlebnis um so größer. Da ich hier in der Eifel aufgewachsen bin, liegt mir außerdem so eine naturverbundene, waldreiche Strecke einfach mehr als irgendwelche Betonbauten.

Wie sieht Dein persönliches Rahmenprogramm beim Nürburgring-Rennen aus?



Im DTM Boliden kann es auch mal heiß zugehen - Wie hier bei einem Test Stipplers auf dem Lausitzring im vergangenen April

Nach der Pressekonferenz am Mittwoch folgen am Donnerstag Meetings, Streckenbegehung und die Absprachen von Taktik und Fahrwerkseinstellung. Ab Freitag läuft dann das übliche Rennprogramm.

Bad Münstereifel und der Ring sind nicht wirklich weit voneinander entfernt - Fährst Du zum Übernachten in die eigenen vier Wände?

Nein, die Stunde die ich morgens im Auto sitzen würde, kann ich besser vor Ort nutzen. Ich schlafe im Dorint-Hotel wie alle anderen Audi-Piloten auch, das spart einfach Zeit. Zuhause hätte ich sowieso nicht viel Freizeit, weil ich am Rennwochende nach Feierabend meistens nur noch todmüde ins Bett falle.

Sein Zuhause bei Bad Münstereifel verliert der DTM-Pilot nie aus dem Blick

