

NOTIERT

„Ich bin verdammt gut“

Tennis-Idol Martina Navratilova (48) hat die Entscheidung zur Fortsetzung ihrer Karriere mit der eigenen Leistungsstärke begründet. „Ich kann nur sagen: Ich bin noch verdammt gut“, sagte die US-Amerikanerin, die bei den Australian Open im Doppel und Mixed antreten wird.

Tour der Gedopten

Der Fünftplatzierte der Guatemala-Radrundfahrt 2004, Paulo Vergas aus Costa Rica, könnte nachträglich zum Sieger erklärt werden. Die ersten vier Fahrer der Gesamtwertung und fünf weitere Radprofis wurden des Dopings überführt. Acht von ihnen fielen mit Epo auf.

US-Sprinter gesperrt

US-Sprinter Mickey Grimes (28) wurde wegen Anabolika-Dopings für zwei Jahre gesperrt. Der Trainingspartner von Ex-Weltrekordler Maurice Greene war im Mai nach einer Trainingskontrolle positiv auf Norandrosteron getestet worden. Grimes ist Wiederholungstäter.

Der ewige Wewering

Trabrennfahrer Heinz Wewering (54) aus Castrop-Rauxel gewann zum 28. Mal in Folge den „Goldhelm“. Wewering, der über 15 000 Rennen gewann und seit Juni 2003 Inhaber des Weltrekords ist, kam 2004 bei 1366 Starts zu 386 Siegen und 645 Platzierungen und auf eine Gewinnsumme von 894 065 Euro.

Bongartz steigt aus

Aus Verärgerung über eine wegen angeblicher Nichtwahrnehmung der Siegchance von der Rennleitung in Gelsenkirchen verhängte dreimonatige Sperre beendet Ex-Fußballprofi Hannes Bongartz (53) seine Laufbahn als Amateur-Trabrennfahrer. Er werde „nie mehr“ in den Sulky steigen, sagte Bongartz.

Olympisches Hearing

Der englische Fernsehsender BBC World plant im Hinblick auf die Vergabe der Olympischen Spiele 2012 ein TV-Hearing mit den fünf Kandidaten Paris, London, Madrid, Moskau und New York. Ein BBC-Sprecher erklärte, alle fünf Städte hätten prinzipiell zugesagt, auch das IOC habe keine Einwände.

Ski-Weltcup abgesagt

Die für das kommende Wochenende

Sündenbock aus Leidenschaft

Andreas Schulz ist seit Jahren der erfolgreichste Kopilot der Rallye Dakar

Orientierungswunder, Mechaniker und Psychologe – die Aufgaben eines professionellen Beifahrers.

VON CHRISTIANE MITATSELIS

Barcelona/Granada - Der Job des Kopiloten kann sehr lästig sein, das weiß jeder, der ihn einmal ausführen musste. Im schlimmsten Fall wird das arme Helferlein von einem ungnädigen Fahrer verbal angetrieben, muss gehetzt Karten lesen und darf sich nur nicht irren. Anstrengen kann er sich dabei, wie er will – garantiert trägt er die Schuld, wenn irgendetwas nicht klappt. Umgekehrt ist es selten Beifahrer-Verdienst, wenn alles gut geht. Schwer vorstellbar ist es also, wieso ein Mensch freiwillig professioneller Kopilot werden kann – und den Job auch noch sehr gern ausübt. Wie Andreas Schulz. Am Wochenende begann für den 49-Jährigen schon seine 15. Rallye Dakar. Der Münchner ist Kopilot im Mitsubishi des zweimaligen Dakar-Siegers Hiroshi Masuoka aus Japan.

Bei einer Wüsten-Rallye geht es nicht anders zu als im wirklichen Leben; das weiß Schulz sehr gut: „Wenn wir uns verfahren, dann habe ich etwas falsch gemacht“, sagt er. „Es kann auch sein, dass der Veranstalter in den Routenbüchern etwas falsches angibt. Doch das ist egal: Der Cleverste kommt am schnellsten darauf.“ Schulz gehört offenbar der Spezies der besonders cleveren Wüstenfüchse an. Er ist der erfolgreichste Kopilot der Dakar der letzten Jahre. Zweimal schon hat er die Rallye gewonnen. 2001 mit Jutta Kleinschmidt und 2003 mit Masuoka, einmal war er Zweiter, viermal Vierter. 2004 wurde er zusammen mit Andrea Mayer Fünfter.

Was kann Schulz besser als andere Rallye-Beifahrer? „Der Andi“, sagt Mayer, „kennt die Wüste genauso gut wie den Weg zum Oktoberfest.“ Er selbst meint: „Ich habe eine gute Orientierung. Ich habe viele Sachen im Kopf, die andere nur im Computer haben. Man hat Fehler gemacht, die man nicht mehr wiederholt.“ Seine Erfahrung dürfte



Werbegag oder Sportgerät? Cyril Ribas (r.) und Georges Marques (l.) mit der Dakar-„Ente“ BILDER: RTR

ihm bei der diesjährigen Wüstenfahrt besonders zugute kommen. Die vom Veranstalter gestellte Satellitensteuerung GPS darf aus Sicherheitsgründen weiter benutzt werden. Doch das System wurde abgespeckt: Es gibt weniger GPS-Punkte und damit Orientierungshilfen als im Jahr zuvor. „Bei der Dakar“, sagt Schulz deshalb wohl völlig zu Recht, „ist der Anteil des Beifahrers 50 Prozent.“



Andreas Schulz

Die Ruhmes-Verteilung gestaltet sich jedoch ungerecht. In der Öffentlichkeit wird ein Kopilot nur am Rande wahrgenommen. Hat es Schulz nie gereizt, sich selbst hinter das Lenkrad zu setzen? „Eigentlich nicht“, sagt er. „Ich kann zwar auch ganz gut Auto fahren, mir macht es aber Spaß, die Leute zu führen.“

Der gelernte Kfz-Meister begann in den späten 70er Jahren als Mechaniker in der Rallye-WM, 1986 fuhr

er seine erste Dakar als Kopilot in einem Truck. „Bei der Art von Motorsport in der Wüste sind Mechaniker gefragt“, berichtet Schulz und fügt, doch ziemlich stolz, hinzu: „Ich habe es immer geschafft, das Auto wieder flottzumachen, auch nach einem Überschlag. Bei den letzten zwölf Starts bin ich ins Ziel gekommen.“ Mit Masuoka ist er nun schon zum neunten Mal unterwegs. „Der Hiroshi ist mir der liebste. Wir tragen uns einfach gut. Und dann ist es einfacher, dass man die 16 oder 18 Tage miteinander auskommt.“

Überhaupt muss ein Beifahrer wohl ein ruhiger, umgänglicher Mensch sein. „Wenn man merkt, dass der Fahrer nicht so gut drauf ist, muss man ein bisschen Psychologe sein, ihn beruhigen. Vor allem weiß ich, wann ich auf Durchzug schalten muss; das habe ich in all den Jahren gelernt.“ Sein Rezept bei Pannen oder Problemen lautet: „Wenn etwas passiert ist, dann muss man einfach damit fertig werden, denn es ist ja schon passiert. Dann kann man nur noch sagen: Schauen wir, was wir draus machen.“ Oder auch: In der Ruhe liegt die Beifahrer-Kraft.

VW startet erfolgreich

Das Wüsten-Abenteuer Rallye Dakar hat vor allem für Volkswagen erfolgreich begonnen. Nach dem Auftaktsieg von Robby Gordon am Silvestertag fuhr der US-Amerikaner am Sonntag in seinem VW Race-Touareg mit Beifahrer Dirk von Zitzewitz (Karlshof) auf der zehn Kilometer langen Wertungsprüfung im spanischen Granada auf Rang fünf und belegt in der Gesamtwertung den zweiten Rang. Fünfter ist der französische VW-Fahrer Bruno Saby, Neunte die Siegerin von 2001, die Kölnerin Jutta Kleinschmidt. Spitzenreiter vor dem Transfer auf den afrikanischen Kontinent ist der Schotte Colin McRae.

Die Vorjahresfünfte Andrea Mayer aus Hiemenhofen büßte im Mitsubishi Pick-up L 200 am Sonntag wegen Problemen mit der Sicht knapp eine Minute ein. „Die Sicht war teilweise so schlecht, dass wir die Kurven erst erkannten, als wir schon mittendrin waren“, sagte die Allgäuerin. Mit 1:07 Minuten Rückstand rangiert Mayer mit ihrem neuen französischen Beifahrer Jean-Michel Polato im Gesamtklassament auf Rang 17. (sid)

Standort Köln bleibt Erfolgsgarant

Die deutschen Galopper trumpten 2004 im Ausland auf wie noch nie.

VON PATRICK BÜCHELER

Köln - Die wichtigsten nationalen Meistertitel des deutschen Galopprennsports gehen erneut nach Köln. Trainer Andreas Schütz, Jockey Andreas Suborics und Besitzer Georg von Ullmann sicherten sich die Championate in ihrer jeweiligen Sparte und festigten damit den Ruf von Köln-Weidenpesch als dem wichtigsten Trainingsstandort der Galopper. Aus Köln kommt auch der erste Weltmeister unter den Rennpferden, den Deutschland bisher stellte: Epalo aus dem Schütz-Quartier sicherte sich in diesem Jahr überraschend den Gesamtsieg der World Racing Series. Für Trainer Andreas Schütz ist es das dritte Championat nach 2001 und 2003, mit Shirocco stellt der Erfolgstrainer erneut den Derbysieger. Shirocco sorgte zugleich auch wesentlich dafür, dass Georg von Ullmann erfolgreichster Besitzer der Saison wurde. Der Hengst gewann neben dem Derby auch noch ein hochdotiertes Rennen in Italien. Überhaupt machten die deutschen Galopper jenseits der Landesgrenzen so ziemlich alles richtig. Bei rund 1500 Starts im Ausland kam die neue Rekordgewinnsumme von 8,1 Millio-

Turfjahr 2004

Die wichtigsten deutschen Titelträger:
Trainer: Andreas Schütz, Köln
Jockey: Andreas Suborics, Köln
Besitzer: Georg Baron von Ullmann, Köln
Züchter: Gestüt Wittekindshof, Rüthen-Kneblinghausen
Hindernistrainer: Christian von der Recke, Wellerswist
Hindernisjockey: Peter Gehm, Bergheim
Besitzer Hindernisrennen: Gerd Zimmermann, Pulheim

nen Euro zustande, so etwas hat es bisher nicht gegeben. Dem krass entgegen steht die wirtschaftliche Entwicklung des Sports. Erneut verlagerte es die Gesamtbilanz, ein Minus von 20 Prozent im Wettumsatz steht zum Jahresende in den Büchern.

Nun stehen die Zeichen auf Neu-