

EXTRA: Herbert Rittberger, Schnaiter Motorradrennsport-Legende

Bilder: Rainer Bernhardt/Privat
Text: Mathias Schwardt

Meister der zwei Takte



Mit dieser modischen Frisur wartete Herbert Rittberger zu Beginn der 70er Jahre auf.

Herbert Rittberger wohnt heute noch in seinem Elternhaus in Weinstadt-Schnait, doch auf zwei Rädern hat er die Welt gesehen. Als Motorradrennfahrer wurde er in den 70er Jahren zweimal Vizeweltmeister in der 50-Kubikzentimeter-Klasse. Als Rennleiter und Konstrukteur von Motoren und Maschinen war er der Meistermacher.

sind teuer. Da gibt's nur eins: Schuften.

Die Anfänge sind spartanisch. Der Zweitakt-Motor ist aus Serienteilen von Kreidler zusammengesetzt. Da ist es schwer, durch Tuning ein paar PS mehr herauszukitzeln. „Es ist ein Teufelskreis: Wenn man Erfolg will, braucht man Geld. Und wenn man kein Geld hat, hat man keinen Erfolg.“ Dennoch geht's voran. Rittberger sammelt genug Punkte und wird dafür mit der internationalen Lizenz der Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM) belohnt. Das Tor zu Rennen in aller Welt ist aufgestoßen.

Gefahr

Die Rennen sind nach wie vor gefährlich. Es gibt wenige echte Rennstrecken, oft brethern die Maschinen durch Städte: Barcelona, Opatia (Kroatien) oder Brünn (Tschechien). „Da wurden Strohhallen als Begrenzung eingesetzt. Das war hart wie Beton.“ Sicherheitskleidung mit Rückenprojektoren gibt es nicht, die Fahrer müssen weiter auf dünnes Leder vertrauen. „Wenn man zehn Meter auf dem Boden geschliffen ist, war's durch.“ Und die 50-Kubikzentimeter-Maschinen sind nicht die, mit denen Halbstarke auch heute noch über Schulhöfe tröten. Die Renner der 70er Jahre rasen über 200 Stundenkilometer schnell. Pro Saison, so Rittberger, sterben damals, alle Klassen zusammengenommen, fünf, sechs Fahrer in Motorradrennen. Der Schnaiter hat Glück. Das Schlimmste, das ihm bei Stürzen zustoßt, sind „fürchterliche“ Prellungen und Schürfwunden.

Durchbruch

Zu Beginn fährt Rittberger nur begrenzt bei Weltmeisterschaften mit. Wer keinen Namen hat, bekommt für manche Kurse kein Startrecht. Von 1971 an haben die Fahrer immerhin viel mehr Möglichkeiten, ihre Flitzer aufzumotzen: Kreidler stellt renn-



In seiner Werkstatt in Schnait pflegt Herbert Rittberger noch eine 50-Kubikzentimeter-Maschine von Kreidler Van Veen mit Wasserkühlung, Baujahr 1970/71. Nahezu den kompletten Motor hat der Tüftler selbst gebaut, ebenso das in der Mitte dieser Seite zu sehende Kassettengetriebe.

spezifische Teile her, bei den deutschen Meisterschaften geht Rittberger mit einem Eigenbau an den Start.

Eigentlich will er Maschinenbau studieren. Aus einem Abschluss wird wegen der Rennerei nichts, auch seinen erlernten Beruf als Maschinenschlosser übt er nie aus. In den Wintermonaten arbeitet er in verschiedenen Firmen, um das Geld für die kommende Saison zusammenzubekommen.

Der Durchbruch kommt 1973, als Kreidler einen kompletten Rennmotor auf den Markt wirft. 10.000 Mark kostet so ein Ding, verflucht viel Geld für die damalige Zeit. Doch der Schnaiter schlägt zu, weil er die Möglichkeiten erkennt: „Da konnte man drauf aufbauen.“

Die Motoren-Investition macht sich bezahlt. „Bei der WM ging's richtig aufwärts.“ 1973 erhält Rittberger erstmals die Start-erlaubnis für alle Strecken und wird Gesamtachter. Zu wenig für den ehrgeizigen Fahrer und Tüftler.

Er greift erneut in die Tasche und schafft sich einen Motorenprüfstand an. Eigene Motoren, basierend auf der Kreidler-Grundlage, Getriebe und selbst gebaute Rahmen werden akribisch modifiziert, getestet und wieder modifiziert. Der Vergaser etwa wird immer größer, die PS-Zahl nimmt zu. Von 1974 an, dem ersten Jahr, in dem er sich ausschließlich auf den Motorradrennsport konzentriert, fährt Herbert Rittberger die große Ernte ein.

Erntezeit

Der Deutsche gewinnt 1974 seinen ersten Grand Prix, im gleichen Jahr wird er Vizeweltmeister hinter dem Niederländer Henk Van Kessel. Den Titel kostet ihn unter anderem ein Fahrerstreik beim WM-Lauf auf dem Nürburgring. „Das war im April. Es war bitterkalt und es lag Schnee. Die Strecke war nur fürs Autorennen gerichtet.“ Viel zu gefährlich für die Motorradveranstaltung, befanden die meisten Fahrer, nur wenige gingen an den Start. Doch nur für die deutschen Streikenden gab's ein Nachspiel: Sie wurden auch für den folgenden Lauf in Imola gesperrt. Es waren wichtige Punkte, die Rittberger so verloren gingen. 1976 wiederholt er den Erfolg und holte

erneut den Vizetitel, es triumphiert der Seriensieger der damaligen Jahre, Angel Nieto aus Spanien. Rittberger, der während seiner aktiven Karriere auch in der 125-Kubikzentimeter-Klasse startet, fährt noch ein Jahr lang selbst, dann ist Rittberger als Rennfahrer Geschichte.

Macher

Der Schnaiter arbeitet schon von 1976 an bei Kreidler Van Veen an der Motorenentwicklung mit, 1978 wird er vom Rennstall als Renn- und technischer Leiter sowie Konstrukteur angestellt. Die Erfolge bleiben nicht aus: Welt-, Vize- und Markenweltmeistertitel 1978, 1979 und 1981 mit den Fahrern Eugenio Lazzarini, Italien, und Stefan Dörflinger, Schweiz. Dann ist Kreidler Van Veen pleite.

Der Remstaler gründet im Jahr darauf die Firma Rittberger Motoren Tuning (RIMOTU) und arbeitet mit Krauser und Zündapp zusammen. Alles, was mit Motoren zu tun hat, entsteht in Schnait. Ende 1983 wird die 50er-Rennserie eingestellt, der letzte Titel geht an Dörflinger – natürlich mit Rittberger-Maschine. Parallel dazu konstruiert der Tüftler ein komplett neues 80er-Motorrad für Zündapp. „Das war eine ganz neue Di-

mention.“ Es folgen fast schon selbstverständlich zahlreiche Welt- und Europameistertitel.

Nach dem Ende der Firma Zündapp arbeitet Rittberger für Krauser weiter. Auch die 80er-Rennserie wird eingestellt – also konstruiert der Schnaiter eine ganz neue 125er. Es folgen Engagements bei der italienischen Firma Aprilia und der japanischen Suzuki mit dem Team Martin Wimmer (250 Kubikzentimeter) und 1993/94 mit dem AGV Team Germany (125er). Dann ist's vorbei mit den großen Erfolgen.

„Es hat sich sehr viel verändert. Es gibt Werksmotoren, Fahrzeuge werden an Teams verleast. Das ist bis heute so. Da kann man eigentlich nur Einstellarbeiten machen.“ Kein Platz mehr für einen Vollbluttüftler.

Mit seiner Firma RIMOTU arbeitet der heute 57-Jährige inzwischen mit Mahle zusammen und vertritt das Unternehmen in einem Bereich logistisch und administrativ. Doch der Motorradrennsport lässt ihn nicht los. „Ich will wieder was im Oldtimerbereich machen.“

Dennoch der Zweitakter hat inzwischen nahezu ausgedient. Herbert Rittberger bedauert das sehr. „Aus denen kann man mit einfachsten Mitteln viel mehr rausholen als aus Viertaktern.“ Den Beweis hat der tüftelnde Autodidakt selbst geliefert.

Schattenring

Die Motorräder brüllen auf dem Stuttgarter Schattenring. Eine kurvige Rennstrecke bergauf, bergab mit Bäumen als Wegpfosten. Wer bei weit über 100 Sachen einen Moment lang nicht aufpasst, verliert leicht mehr als nur das Rennen. Die Fahrer tragen dünne Lederklamotten, Knautschzonen sind die Körper. Für den Schattenring braucht es Nerven aus Stahl. Am Rand der Strecke stehen hunderte von Zuschauern, den Rausch der Geschwindigkeit in sich aufsaugend, wissend, dass jedes falsche Manöver und jeder technische Defekt in einer Katastrophe enden kann.

Herbert Rittberger ist ein Kind, als er mit seinem Vater Ende der 50er, Anfang der 60er Jahre die ersten Motorradrennen auf der Solitude verfolgt. Zweitakter-Technik, Können, Mut, Nervenkitzel. Das macht die Faszination für Motorradrennen aus und hält ein Leben lang.

Spartaner

Herbert Rittberger ist nur 1,60 Meter groß. Die idealen Voraussetzungen für einen Motorradrennfahrer in der 50-Kubikzentimeter-Klasse. Doch der Schnaiter muss warten, bis er 18 ist, denn auch fürs Mopedfahren braucht's in den 60ern einen Führerschein der Klasse 1. „Da war einem die Konkurrenz voraus. In Spanien und Italien konnte man schon mit 16 fahren.“ Rittberger frisiert sein erstes Moped. Erlaubt ist das nicht, „aber das hat damals niemanden interessiert“.

Sein erstes Rennen fährt der Schnaiter 1968 im Jugendpokal. Die Läufe werden immer abwechselnd auf Berg- und Rundstrecken ausgetragen. Das Startgeld muss Rittberger mühsam zusammenkratzen, an Sponsoren ist im Traum noch nicht zu denken. Auch die Fahrten zu den Rennorten



Auf Ende 1974, Anfang 1975 datiert Rittberger dieses Foto. Es war die ganz große Zeit des Schnaiters als Rennfahrer.



Auf dieser 9,5 PS starken 50er bestritt Rittberger sein erstes Rennen 1968. Zum Vergleich: 50er-Motoren, die er später konstruierte, brachten es auf über 20 PS.



Seinen letzten von insgesamt vier Grand-Prix-Siegen feierte Herbert Rittberger (Mitte) am 8. Mai 1977 beim Großen Preis von Deutschland auf dem Hockenheimring.