

Er ist einer der erfolgreichsten Bahnsport-Tuner aller Zeiten. Aber auch als Rennfahrer hat Klaus Lausch für Furore gesorgt: Er nimmt uns mit, auf eine Europareise und berichtet von einer Befreiungs-Aktion per Motorsäge, vom eroberten Holzpokal, von Sträflingen am Rennplatz und einer verhängnisvollen Achterbahnfahrt im Wiener Prater!

1 – Edling/Landshut (Deutschland) Bei Klaus Lausch war es wie bei den meisten Rennfahrern: Mit den Eltern zu einem Rennen gegangen und als kleiner Bub sofort infiziert gewesen! Kaum fünf Kilometer vom Heimatort Edling entfernt, entstand dann auf einem Feld eine Trainingsbahn für den Speedwayfahrer Peter Nieder. Hier drehte auch Klaus seine ersten Runden – erst mit einer 125er-DKW und dann mit einem richtigen Speedway-Motorrad:

„Dar war ich 13 Jahre alt und bin ein bisschen herumgeschliffen – das hat bestimmt komisch ausgesehen, aber es hat viel Spaß gemacht. Nachdem ich meinen Vater lange genervt habe, hat er den Nieders doch noch das alte Motorrad abgekauft. Mit 16 bin ich dann nach Landshut gekommen und durfte mehrere Trainings ohne Lizenz absolvieren. Für den ACL fuhr ich auch gleich in der 2. Bundesliga und wir gewannen das Finale in Rodenbach, weshalb die Landshuter meinten: „Du musst in der ersten Liga mitfahren!“

So hat man mir 1982 Tageslizenzen besorgt, weshalb ich viel lernen konnte: Ich stand während meiner B-Lizenz-Zeit schon neben den deutschen Spitzenfahrern am Startband und bin kaum einmal mit einem Nuller nach Hause gefahren! In Krumbach wurden wir sogar Deutscher Meister, ein Mega-Highlight für mich, als 17-Jährigen. Dafür gab es auch eine tolle Belohnung, denn unser Klubpräsident Christian Bäumel rief uns an: „Das habt Ihr gut gemacht – und jetzt alle für eine Woche nach Mallorca!“

2 – Bremen (Deutschland) Schon mit 17 Jahren hatte sich Klaus Lausch sein eigenes Auto gekauft, aber fahren durfte er es natürlich erst nach dem 18. Geburtstag. Dann war er unabhängig vom Vater geworden, der Aktionsradius wurde größer und vor allem an die ersten Rennen in Norddeutschland hat Klaus beste Erinnerungen:

Bei den Klassikern im Norden war ich bald Stammgast, etwa in Bremen, beim „Rennen um den goldenen Schlüssel“. Zwei goldene Schlüssel gehören sogar mir, aber auch beim „Master of Speedway“ war ich dabei – dort habe ich die Wheelie-Könige aus Amerika kennengelernt. Bobby Schwartz oder auch John Cook, sie haben mir den Zirkus beigebracht: „Du musst Wheelies fahren!“ – haben sie gesagt und mir hat das imponiert: Wilde Hunde – typisch Amis halt! Diese Kerle haben mich quasi „aufgezogen“ und inspiriert, denn hierzulande war eine solche Art von Show nicht üblich, dazu brauchte man die Amis!

3 – Oxford (Großbritannien) Mit 19 Jahren nach England auszuwandern, da gehört schon etwas Mumm dazu und den hatte Klaus Lausch ganz gewiss. Heute schwärmt er über seine zwei Jahre, in denen er für die Oxford Cheetahs gedriftet ist. Zu den Geparden aus der Universitätsstadt hat ihn Simon Wigg vermittelt:

Unser Team war ein wahres Kaliber: Hans Nielsen, Simon Wigg, Marvyn Cox, Jens Rasmussen, die Grahame-Brüder und Troy Butler. Ewig bin ich mit Simon als Heat-Partner gefahren, er hat mir viel beigebracht! Später war ich dann mit Hans und Troy auf der Bahn und ich muss sagen: Die Rennerei drüben hat mich unheimlich nach vorne gebracht, auch wenn es hart war. Als neuer Ausländer hast du einen 6er-Average aufgebrummt bekommen und den habe ich 1984 mit knapper Not erreicht. Im zweiten Jahr lief es dann genial: Mit

einem Schnitt von über neun Punkten war ich im Herbst unter den Topscorern der Liga. Ich kann mich an ein Maximum im Heimrennen gegen Belle Vue erinnern aber auch an einen spektakulären Lauf gegen den Kings Lynn-Kapitän Michael Lee: Den Start habe ich gewonnen, dann hat er mich überholt, ist ein paar Runden vor meiner Nase herumgefahren und dann habe ich ihn doch noch erwischt – er hat dann abgekotzt! 1985 haben wir so ziemlich alles abgeräumt, was an Titeln zu gewinnen war. Kurz vor dem Saisonende hatte ich aber Pech: Hans Nielsen fuhr vor mir und verlor seinen Oil-Catcher, das Ding fiel mir vor das Vorderrad, wodurch ich wie eine Rakete aufgestiegen bin. Ein Handgelenkbruch blieb mir als Andenken, weshalb ich erst im Sommer 1986 meine Pfoten wieder richtig bewegen konnte. Es war das Ende meiner England-Karriere!

4 – Shumen (Bulgarien) Wenn unsere Fahrer zu Rennen in den Ostblock-Ländern mussten, dann wurde es oft unheimlich. Meistens „gewannen“ sie an den Grenzübergängen die „Spezial-Behandlung“ – sprich: Der Transporter wurde zerlegt und die Papiere ausgiebig studiert. Sehr weit musste Klaus Lausch 1984 reisen – sein Semifinale der U21-Speedway-EM fand rund achtzig Kilometer vor der Schwarzmeerküste statt:

Als wir auf der Landkarte fanden, wo wir hin mussten, sind wir erschrocken. Um die 1700 Kilometer nach Shumen – „Wie kommen wir denn da hin?“ – fragten wir uns! Ich habe mich dann mit Toni Pilotto aus Österreich auf dem Weg gemacht, denn zusammen und mit seinem großen Transporter erschien die Fahrt sicherer. Es war ein Horror-Trip: Katastrophale, stockfinstere Straßen und allerlei Schikanen. Als wir dann am Stadion eintrafen, staunten wir: Die Geländer, die Barriere und überhaupt alles wurde neu angestrichen – hunderte Leute taten das und alle waren gleich gekleidet. Wir merkten: Er waren Zwangsarbeiter, die den Rennplatz für das „Jahrhundertereignis“ aufmöbeln mussten! Beim Rennen war das Stadion dann bumsvoll, zigtausende Leute jubelten uns zu und ich habe auch noch gewonnen.

Ein abenteuerlichen Holzpokal bekam ich dann und ärgerte mich: Der Zweitplatzierte erhielt eine edle Kristall-Schüssel! Später entwickelte sich ein unglaubliches Gewusel vor dem Fahrerlager. Mir wurden alle Autogrammbilder entrissen, weshalb wir nur noch Kästen mit Cola und Limo hatten, die wir den Leuten hinstellten. Ich kann gar nicht beschreiben, was dann los war – totaler Ausnahmezustand!

5 – Kings Lynn (Großbritannien) Nachdem Klaus Lausch also sein Semifinale gewonnen, und den Holzpokal eingeheimst hatte, galt er als einer der Favoriten auf den EM-Titel. Noch dazu, da das Finale in Kings Lynn stattfand, wo Klaus schon öfter mit den Oxford Cheetahs angetreten war. Jedoch war für ihn nach fünfzig Rennmetern Feierabend:

Gleich im ersten Lauf musste ich ran und dann war das Finale für mich auch schon wieder vorbei: Ich fahre vom Start in das erste Eck hinein und der Russe neben mir kommt, halb im Wheelie und total außer Kontrolle daher. Er kracht volle Pulle seitlich in mein Motorrad und schiebt mich durch die Bretterwand hindurch! Sie haben mich dann mit der Motorsäge herausgeschnitten und mit dem Sanka zum Krankenhaus gefahren. Jedoch konnte ich die letzten Läufe wieder an der Bahn verfolgen. Ein hochtragisches Finale war das – der Schwede Leif Wahlmann und ein weiterer Fahrer verunglückten tödlich.

6 – Wiener Neustadt (Österreich) Dreimal Deutscher Einzelmeister im Speedway aber nie für ein Weltfinale qualifiziert – ein Missverhältnis, das sich kaum erklären lässt.

1986 in Wiener Neustadt, gehörte Klaus Lausch beim Kontinentalfinale zu den Top-Favoriten. Er war fokussiert und bestens vorbereitet, dann wurde es haarsträubend:

„Beim Training am Vortag funktionierte alles einwandfrei, dann hieß abends vom Veranstalter: „Alle in den Bus, wir fahren nach Wien zum Prater!“ Jung und dumm wie man ist, waren wir dabei. Wir schossen mit der Achterbahn durch die Gegend und hatten einen aufregenden Abend, aber am nächsten Morgen konnte ich meine Füße nicht mehr bewegen. „Was ist jetzt los?“ – fragte ich mich! Am Stadion dann, hatte der Rennarzt den richtigen Verdacht: „Du hast bestimmt bei der Achterbahnfahrt ein Schlag bekommen und da ist Dir ein Wirbel herausgesprungen.“ Helfen konnte er mir nicht, also sind wir gleich in Richtung Heimat gestartet. In München wurde mir dann der Wirbel eingefädelt und alles war wie vorher. Um die Startplätze im Weltfinale fuhren aber meine Konkurrenten.

7 – Poznan (Polen) Wenn Klaus Lausch vom Paar-WM-Finale 1991 erzählt, dann spürt man bei jedem einzelnen Satz seinen Enthusiasmus. Man hat den Eindruck, als würde er am liebsten 30 Jahre später noch einmal nach Polen fahren, um den verflixten fehlenden Punkt noch irgendwie nachträglich zu ergattern – die Medaille war so nah:

Es war grandios in Poznan – es fehlte nur etwas technisches Glück! Jeder hatte sechs Läufe, ich habe drei gewonnen und war dreimal ganz hinten. Immer im Wechsel, da fragst du dich: Warum? Auch die Leute haben sich gewiss gedacht: „Spinnt der? Einmal gewinnt er und dann wird er mit Abstand Stockletzter?“ Wir merkten dann, dass etwas mit der Kupplung nicht stimmte. Wenn sie neu war, hat sie super funktioniert. Aber beim zweiten Start hat sie die Belastung schon nicht mehr verkraftet. Sie ist durch durchgerutscht, die Beläge wurden gläsern und ich hatte keinen Schub mehr.

Okay – haben wir uns gedacht, kann passieren: Die Komponenten gewechselt, wieder einen Lauf gewonnen, alles super! Und im nächsten Lauf bin ich wieder Letzter geworden! So ärgerlich, weil wir um einen Punkt das Trepperl verpasst haben. Trotzdem war dieses Rennen, vor rund 40 000 Fans, ein Highlight meiner Karriere. Dem Gerd Riss ist es ähnlich ergangen: Einmal vorne, einmal hinten – so haben wir uns abgewechselt. Wären wir konstanter gewesen, hätten wir sogar die Top-Nationen Dänemark und Schweden ärgern können, das wäre die Krönung schlechthin gewesen!

8 – Gorzow (Polen) Nach seiner „England-Zeit“ hat sich Klaus Lausch mehr auf die Langbahnrennen konzentriert, durchaus auch erfolgreich: 1988 wurde er in Scheeßel Vizeweltmeister, aber Speedwayfahren war seine Leidenschaft. Da kam ein Engagement jenseits des, gerade aufgegangenen, „Eisernen Vorhangs“ gerade richtig. Klaus war 1991 einer der fünf ersten ausländischen Profis, die in Polens erster Liga an die Startbänder rollten:

Als ich 1991 zu Stal Gorzow kam, war das Szenario ähnlich, wie ich es aus England gewohnt war: Der Maschendrahtzaun um die Bahn, kein Training vor dem Rennen und überhaupt, eine extrem harte Liga! Es hat Riesenspaß gemacht, so sehr, dass ich mich sofort um fünf bis sechs Jahre jünger gefühlt habe! An die 20 000 Zuschauer waren immer im Stadion, wobei mein allererstes Rennen ein Desaster war: Vom Motor bis zur Kupplung ist alles kaputt gegangen. „Meine Zeit hier, ist schon wieder vorbei“, dachte ich. Dann habe ich aber sehr viele Punkte verbucht, 1991 wurden wir Vierter und im zweiten Jahr Zweiter. Die vier Jahre in England und Polen waren für mich Mega-Jahre, in denen viel Druck da war, welche aber am meisten Spaß gemacht haben.

„Was machen wir denn?“ – habe ich dann im Herbst 1992 überlegt, denn die Arbeit in der Tuning-Werkstatt wurde immer mehr. Einer meiner Mechaniker ist schon gar nicht mehr mitgefahren und auch mein Bruder wollte sich zurückziehen. So habe ich mich entschieden aufzuhören und bin 1993 nur noch meine Abschiedstournee gefahren.

Erhard Wallenäffer, Freier Berichterstatter, Weiterverbreitung/Veröffentlichung (auch auszugsweise) nur mit Genehmigung des Autors!

E-MAIL: Wallenaeffe.Erhard@t-online.de

Größte Erfolge

Langbahn-Vizeweltmeister: 1988

Deutscher Meister-Speedway: 1988, 1989 und 1990

Deutscher Meister-Langbahn: 1986

Best Pairs-WM: 1986 – Platz 6 (mit Karl Maier), 1990 – Platz 9, 1991 – Platz 4 (jeweils mit Gerd Riss)