

JUTTA KLEINSCHMIDT

Die Dipl.-Ingenieurin fühlt sich dort am wohlsten, wo alle Straßen enden. In der Wüste sucht sie die Herausforderung und lehrt die Männer das Fürchten

Das große Abenteuer

WALTHER WUTTKE

Frauen haben es nicht leicht, wenn sie sich in Domänen wagen, die Männer für sich reklamieren. Daran hat auch die seit Jahrzehnten in allen Gesetzen verankerte Gleichberechtigung der Geschlechter nichts ändern können. Noch immer gibt es Nischen, die Männer exklusiv für sich beanspruchen und wo sie nicht gestört werden wollen. Und wenn sich dann doch eine Frau in diese Kreise wagt und am Ende auch noch erfolgreich ist, reagiert die Männlichkeit zum Teil verstört. Nüchtern sich in Verschwörungstheorien, wird am Ende mitunter sogar ausfallend – auf jeden Fall schafft man es nur selten, die Leistung der weiblichen Konkurrenz entsprechend zu würdigen.

Wahrscheinlich gibt es deshalb nur wenige Sportarten, wo Frauen in direkter Konkurrenz gegen die Männer antreten. Reiter zum Beispiel können ein Lied davon singen, wie es sich anfühlt, von einer Frau besiegt zu werden. Im Motorsport, wo es ebenfalls keine Geschlechtertrennung gibt, ist die Welt, aus männlicher Sicht gesehen, weitgehend in Ordnung: Sicher, es gab immer die eine oder andere Frau, die sich in diese männlichste aller Sportdomänen wagte, und daher gönnte man ihnen auch den so genannten Damenpokal für die Bestplatzierte, was die Rallye-Pilotin Michele Mouton mal zu der Bemerkung veranlasste, warum es nach ihren Siegen keinen Pokal für die besten Herren gab.

Man muss als Frau in der Tat schon besondere Talente besitzen, um sich in dieser Macho-Welt durchzusetzen. Die Französin Michele Mouton war für lange Zeit die letzte Pilotin, die der männlichen Konkurrenz beweisen konnte, dass Frauen, gleichwertiges Material vorausgesetzt, durchaus in der Lage sind, an die Spitze zu fahren. 1982 beendete sie mit ihrem Audi Quattro die Saison, nur knapp von Walter Röhrl geschlagen, als Vizeweltmeisterin. Damals meinte der Oberpfälzer wenig charmant, den Quattro könnte auch ein dressierter Affe fahren.

Faszinierende Technik

„Für Frauen“, das hat auch Jutta Kleinschmidt, die zurzeit erfolgreichste deutsche Motorsportlerin erkannt. „Ist es noch immer schwer, sich gegen die Vorurteile durchzusetzen. Man muss einfach mehr zeigen und beweisen, dass man es kann.“ Dass es ihr nicht an Durchsetzungsvermögen mangelt, hatte sie schon in jungen Jahren beweisen müssen. Diese Erfahrungen haben sie geprägt. Als einziges Mädchen besuchte sie die Knabenrealschule Freilassing. Die Mädchenschule hatte sich auf eine kaufmännische Ausbildung spezialisiert, was mich absolut nicht interessierte. Bei den Jungs stand Technik im Vordergrund. Das war mein Ding.“ Nach ihrem Studium stieg sie in die traditionell von Männern dominierte BMW-Entwicklungsabteilung ein, blieb dort bis 1992 und machte dann ihre Leidenschaft zum Beruf und gab dafür eine sichere, aber eben wesentlich weniger aufregende Laufbahn auf.

Die 43-jährige Dipl.-Ingenieurin (Physik) hat es inzwischen geschafft und gehört heute zu den akzeptierten Größen in ihrem Metier. Sie gilt als eine der besten Pilotinnen bei den Marathon-Rallyes, den so genannten Rallye Raids. Diese ausfallende Rallye-Spielart geht zurück auf den Pariser Abenteuer Thierry Sabine, der es sich Ende der sebziger Jahre in den



Jutta Kleinschmidt gehört seit drei Jahren zum Volkswagen-Werksystem. In dieser Zeit standen Entwicklungsaufgaben im Vordergrund. Diese Zeit ist vorbei. Jetzt geht es um Siege.

Foto: auto motor und sport/MPF

Kopf gesetzt hatte, einmal im Jahr zusammen mit anderen Wagenritten so schnell wie möglich quer durch die Wüste nach Dakar zu fahren, und damit auf eine unerwartet große Resonanz stieß. Man traf sich zum Start in Paris und versuchte irgendwie und so schnell wie möglich das Ziel im Senegal zu erreichen.

Diese „unschuldigen Zeiten“, als Amateure unter sich waren und in mühsamer abenteuerlichen Konstruktionen an den Start gingen, sind längst vorbei. Die „Paris-Dakar“ eroberte bald die Schlagzeilen, machte ambitionierte Automobilunternehmen neugierig, die den Wettbewerb der Veranstaltung erkannten, und im Laufe der Zeit wurde die Veranstaltung so zu einem überaus professionellen Wettbewerb, bei dem Werksteams Millionen investieren, um sich in der sengelischen Hauptstadt als Sieger feiern zu lassen.

Doch warum wagt man sich ausgerechnet an die härteste aller Möglichkeiten, die eigene Leistungsfähigkeit auszuloten? Die Wüste vereizelt keinen Fehler, trennt gradenlos die Guten von den Schlechten, verlangt ein Übermaß an Ausdauer und Willensstärke, und die Bereitschaft, stets mit dem Ungewissen zu rechnen. „Man weiß nie, was sich hinter einer Sanddüne verbirgt, wie man da weiterkommt und ob man überhaupt weiterkommt“, beschreibt Jutta Kleinschmidt die Unwägbarkeiten. Mit Ausdauer und Willensstärke ist die gebürtige Kölnerin, die heute in Monaco lebt, großzügig ausgestattet.

Hinzu kommt eine außerordentliche Fitness, die sie unter anderem bei einer Alpenüberquerung („Das war noch anstrengender als die Dakar“) von Monaco nach Salzburg und einer Teilnahme an dem berühmten Race across America (zusammen mit dem singenden Extremsportler Joey Kelly) mit dem Rennrad unter Beweis stellte.

„Als ich die ersten Bilder der Da-

kar gesehen habe, war mir klar, dass ich da hinmusste. Ich wollte diese Abenteuer in der Wüste einfach erleben“, erinnert sich Jutta Kleinschmidt und machte sich mit einem Motorrad auf den Weg in die Wüste. „Am Anfang habe ich die Rallye nur eine Etappe lang begleitet. Danach bin ich dann die ganze Strecke als blinder Passagier abgefahren, und nach diesem Erlebnis stand fest, dass ich da mal als regulärer Teilnehmer an den Start gehen und ins Ziel kommen wollte.“

Die Wüste, durch die ein Großteil der Rallye führt, ist eine durchaus digitale Landschaft. Entweder man wendet sich ab, sieht nur die lebensfeindliche Umwelt, oder man fängt jenen schwer zu beschreibenden Virus ein, der einen immer wieder zurückkehren lässt. Jutta Kleinschmidt war offensichtlich von jenem Virus befallen, und so war es keine Frage, dass sie zurückkehren und vor allem bis zum Ziel durchhalten würde. „Die Wüste“, so erzählt sie, „ist eine faszinierende Landschaft. Stundenlang erlebt man Landschaft pur, trifft auf keinen anderen Menschen und ist für sich allein. Erst in der Wüste begreift man, was es bedeutet, allein auf sich reduziert zu sein.“

Der Traum wird wahr

1988 schließlich ging sie als reguläre Teilnehmerin in Paris an den Start, musste aber bald erkennen, dass „ich viel zu optimistisch an die Sache rangegangen“ war. „Ich hatte zwar einige Ersatzteile gegen gutes Geld in einer Kiste auf einem Lastwagen deponiert, doch am Ende reichte es nicht, und daher bin ich dann auch früh gescheitert.“ Andere hätten „das Abenteuer Dakar vielleicht ruhen lassen, doch Jutta Kleinschmidt wollte mehr.

1992, die „Dakar“ führte in diesem

Jahr von Paris nach Kapstadt, hatte sie sich von ihrem ersten Abenteuer (Lich war danach erst einmal pleite?) auch finanziell erholt und ging die Herausforderung wesentlich professioneller an. Neben Ausdauer und Willenskraft gehörte auch Zielstrebigkeit zu ihren dominierenden Eigenschaften. Am Ende hatte sie nicht nur Kapstadt erreicht, sondern auch die Damen-Wertung bei den Motorrädern gewonnen. Von nun an wurde sie endlich ernst genommen, was sich auch daran zeigte, dass es wesentlich leichter war, Sponsoren zu finden.

Dazu gehört seit einigen Jahren auch die Deutsche Vermögensberatung AG, die, so Kleinschmidt, „ein sehr angenehmer Partner ist. Wenn ich bei den Veranstaltungen der DWAG auftrete, ist es immer wieder beeindruckend, wie motiviert die Vermögensberater ihren Job machen. Da ist von der bei uns leider so stark verbreiteten miesen Stimmung nichts zu spüren.“ Außerdem trägt das System der DWAG deutliche Parallelen zu ihrem Sport. „Das sind zwar alles Einzelkämpfer, doch wie ich können sie ohne das Team, das hinter ihnen steht, nicht sonderlich weit.“ Zudem hat sie sich auch bei dem Allfinanz-Financier verschert. „Versicherungen für Rennfahrer sind nicht gerade billig. Die DWAG hat für mich das beste Angebot.“

Nach ihren Erfolgen musste sie erkennen, dass Frauen es zwar mitunter leichter haben, Sponsoren zu finden, dass damit aber noch keine Sieggarantie verbunden war. „Vielfach werden wir als Frau bei einem Rennen wie der Dakar Fünfte wird, gehören einem die Schlagzeilen, und die Sponsoren freuen sich. Doch mir geht es inzwischen nicht darum, einfach nur anzukommen. Ich will als Erste in Dakar ankommen.“ Das sagt sie lächelnd mit sanfter Stimme, und ihr Gegenüber hat keinen Zweifel, dass sie das auch so meint, wie sie es sagt. Punkt.

Was ihr schließlich im Jahr 2001 als erster Frau mit einem Mitsubishi Pajero gegen die nicht immer fair kämpfende männliche Konkurrenz gelang. Vor allem ihr ehemaliger Lebensgefährte Jean-Louis Schlesser, in dessen Team sie einige Rallyes gefahren war, zeigte, dass Männer große Probleme haben, wenn sie einschmen müssen, dass eine Frau vor ihnen fährt. Zuvor hatte sie schon als erste Frau eine Etappe bei der härtesten aller Langstreckenfahrten gewonnen. Ihr Gesamtsieg überraschte damals sogar ihr japanisches Team. „Selbst bei meinem Gesamtsieg hatte ich nicht das beste Material und war eigentlich nicht für den Sieg vorgesehen.“

Leistung zählt

Doch diese Zeiten sind endgültig vorbei. Inzwischen fährt sie für Volkswagen, und „da steht nicht das Geschlecht oder die Nationalität im Vordergrund, sondern ausschließlich die Leistung“. Nach dreijähriger Entwicklungsarbeit ist der Race Touareg nun ein potenzieller Siegerwagen, und Jutta Kleinschmidt gehört zu den Favoriten, wenn die Rallye am Silvestermorgen in Lissabon an den Start geht. Nach 9043 Kilometern wartet am berühmten Lac Rose in Dakar das Ziel. Doch Vorhersagen fallen bei dieser Veranstaltung außerordentlich schwer. Zu groß sind die Unwägbarkeiten. Von einer Sekunde auf die andere können alle Sieggchancen vorbei sein. Was Jutta Kleinschmidt vor zwei Jahren erfahren musste, als ausgerechnet eines der wenigen Wasserlöcher in der Wüste ihren Vorwärtssrang für einige Stunden bröckelte.

Und wie sieht sie ihre Chancen bei der nächsten Dakar? „Also es gibt in diesem Jahr mindestens 15 Teams, die für den Sieg infrage kommen. Es wird schwer werden, aber wir wollen dieses Mal gewinnen.“ □

Siege im Sand

Jutta Kleinschmidt ist seit 1987 bei Wüstenrallyes aktiv. Ihre größten Erfolge feierte sie 1998, als ihr als erster Frau ein Etappensieg bei der Rallye Paris-Dakar glückte. Nachdem sie 1999 den dritten Rang in der Gesamtwertung erreichte, gelang ihr im Jahr 2001 der Gesamtsieg bei der härtesten Langstreckenfahrt der Welt. In diesem Jahr belegte sie im Marathon-Weltcup den zweiten Platz. 2002 kam sie zusammen mit ihrer Befahrerin Fabrizia Pons auf den zweiten Platz bei der „Dakar“. 2001 erhielt sie die „Lord Wakefield Trophy“ des „British Women Racing Driver's Club“ als „herausragende weibliche Persönlichkeit im Motorsport 2001“. Im gleichen Jahr siegte sie in Deutschland bei der Zuschauerwahl zur Sportlerin des Jahres und wurde vom Verein Deutscher Ingenieure (VDI) mit dem Preis „Engineers in Motion“ geehrt. www.