

# Wichtig ist das Probieren

**Jutta Kleinschmidt** hat 2001 die Rallye Dakar gewonnen – als einzige Frau.

**Automobil Revue Gerade läuft die Wüstenrallye Dakar, aber wir erreichen Sie in Monaco. Warum sind Sie nicht in Südamerika?**

**Jutta Kleinschmidt:** Ich war zum letzten Mal 2007 dabei; das war auch das letzte Mal, dass die Rallye durch Afrika ging. In Südamerika ist es sicher auch wunderschön. Aber Afrika ist bei weitem nicht so zivilisiert und hat für mich viel mehr Abenteuercharakter, mehr Überraschungen. Letztlich habe ich ja genau deshalb einst mit der Dakar angefangen: Mich hat das Abenteuer fasziniert.

**Wo suchen Sie heute den Kribbelfaktor?**

Ich bin jedes Jahr beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring am Start und fahre immer noch sehr viel Fahrrad. Da setzt man sich selbst seine Ziele, sagt sich, man möchte den Berg halt noch ein bisschen schneller hochkommen oder eine ganz neue Tour in Angriff nehmen. Für mich ist es auch eine grosse Herausforderung, beruflich etwas Neues zu probieren.

**Welche Projekte sind das zum Beispiel?**

2014 habe ich unter anderem eine Rallye für Elektrofahrzeuge mitorganisiert. Das Besondere war, dass wir auch mit E-Bikes auf Rennstrecken unterwegs waren. Wir bekamen 20 Räder von einem Hersteller gestellt, der die Elektrofahrzeug-WM ausrichtet.

**Eine Elektrofahrzeug-WM?**

Ja, sowas gibt's mittlerweile auch schon. Die Räder gingen entsprechend gut, man hatte auch noch elektrische Unterstützung, wenn man über 50 km/h fuhr; die Strassen-Bikes regeln bei 25 km/h ab. Dadurch konnte man extrem schnell radeln. Dabei habe ich für mich das Elektrofahrzeug entdeckt. Das ganze Thema Elektromobilität interessiert mich ohnehin, gerade auch vor meinem Hintergrund als Physiker und damit Technikinteressiertem Menschen.

**Womit verdienen Sie sonst noch Ihren Lebensunterhalt?**

Ich halte viele Vorträge zum Thema Motivation. Dass jemand aus dem Sport die Erfolgsfaktoren mit denen des ganz normalen Business vergleicht, liegt bei Firmen hoch im Kurs. Es gibt viele Redner aus dem Bergsteigerbereich, aber recht wenige aus meinem Metier – was gut für mich ist. Denn mit dem Motorsport können sich recht viele Menschen identifizieren, weil Autos zum Glück immer noch ein

geliebtes Kind sind. Mir macht das grossen Spass. Und die Leute sind meist auch sehr begeistert. Ausserdem mache ich Fahrtsicherheitstrainings und «Taxifahrten» in Rennautos, wo man die Leute auf einer Rennstrecke schnell spazieren fährt. 2014 habe ich als Expertin erstmals eine Online-Auktion für Classic-Cars moderiert. Die lief super.

**Was ist für 2015 Neues geplant?**

Ich arbeite daran, eine «E-Challenge» durch alle deutschen Bundesländer zu realisieren. Der Clou ist, dass ich auf jeder Etappe ein anderes Elektrofahrzeug benutzen will. Ausserdem wollen wir über Elektromobilität informieren. Dafür versuche ich nun Partner und Sponsoren zu finden, was nicht einfach ist, aber ich finde, man muss es probieren. So denke ich prinzipiell: Auch wenn man etwas nicht schafft, man hat es zumindest probiert.

**Ein tolles Projekt in Ihrer Karriere als Rallyefahrerin war Ende 2006 abrupt vorbei. Nach zwei Jahren endete Ihre Zeit als Werkfahrerin von Volkswagen. Was war der Grund?**

Der damalige Sportchef hat meinen Vertrag nicht verlängert, weil die Chemie nicht gestimmt hat.

**Das war ein brutaler Einschnitt, oder?**

Das Leben ist halt so. Es war einfach schade, weil ich die harte Zeit des Aufbaus mitgemacht habe, und als das Auto endlich konkurrenzfähig war, war ich weg. Das i-Tüpfelchen, damit auch noch zu gewinnen, hat halt leider gefehlt. Auf der anderen Seite bin ich seinerzeit von Mitsubishi zu VW gegangen, weil mich interessiert hat, ein Team mit aufzubauen und ein Fahrzeug von einem weissen Blatt Papier aus mitzuentwickeln. Insofern war, was mich an VW gereizt hat, erledigt. Gewonnen hatte ich ja schon mit Mitsubishi.

**Danach waren Sie nur noch einmal am Start «Ihrer» Dakar. Wieso?**

Ich fuhr 2007 nochmal für das Privatteam von Sven Quandt, aber die BMWs hatten gegen VW mit ihrem Werkset keine Chance. Die Rallye war eine Katastrophe. Wir sind fast jeden Tag mit technischen Problemen gestanden. Ich hatte auch Pech – manchmal



**Was macht ...**



**... Jutta Kleinschmidt heute?**

hat man halt ein Montagsauto. Aber der Hauptgrund, mit der Dakar ganz aufzuhören, war ein anderer: Ich dachte mir, wenn ich kein siegfähiges Auto fahren kann, dann lasse ich es. Ich war seit 1988 dabei und hatte die Dakar gewonnen. Nur zum Spass mitfahren oder um anzukommen, das passt dann nicht mehr.

**Sind Sie insgesamt ein konsequenter Mensch?**

Für mich musste immer der Reiz dabei sein, etwas Besonderes leisten zu können. Das ist es, was einen dann motiviert und die Kraft gibt, alles zu geben.

**An welche Ihrer Dakar-Teilnahmen erinnern Sie sich besonders gern?**

1992 ist unvergesslich. Die Dakar ging in jenem Jahr bis runter nach Kapstadt. Das ist als ganz besonderes Erlebnis gespeichert. Wer hat schon die

Chance, mit dem Motorrad durch den gesamten afrikanischen Kontinent zu fahren? Gebirge, Wüsten, Dschungel – es war alles dabei, was man sich erträumt.

**Nahezu in jedem Jahr sterben Motorradfahrer bei der Rallye. Schicksal?**

Das Problem ist, dass es unheimlich viele Leute gibt, die davon träumen, die Dakar zu fahren und sich fürs billigere Motorrad entscheiden. Dann fahren sie mit, ohne das richtige Know-how zu haben. Dafür ist die Dakar einfach viel zu schwer. Viele Unfälle wären vermeidbar.

**Wie?**

Bislang reicht eine internationale Lizenz zur Teilnahme. Das ist zu wenig! Man sollte eine Art Qualifying einführen; etwa dass jemand drei Rallies im Weltcup bestritten haben muss, bevor er die Starterlaubnis für die Dakar bekommt. Wir hatten eine ähnliche Situation beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring. Früher durfte da auch jeder mitfahren, der eine nationale Lizenz hatte und die

Flaggensignale kannte. Jetzt muss man zwei oder drei Rennen im Langstreckenpokal nachweisen, bevor man zum 24-Stunden-Rennen zugelassen wird.

**Sie besitzen seit zehn Jahren den Helikopterflugschein. Sind Sie noch aktiv?**

Ja, aber sehr viel weniger als früher. Wir sind früher teilweise mit dem Heli nach Afrika geflogen, um den Service für Teams zu machen, die dort getestet haben. 2008 habe ich mit dem Heli im Kinofilm «Nine miles down» mitgewirkt. Das war ein Traum, den hat

man sich erfüllt. Alles hat seine Zeit.

**Wohin fährt jemand wie Sie in den Urlaub?**

Ich komme durch meine Projekte so viel rum, Urlaub mache ich gar nicht. Als mehrfache Tante bekomme ich in den Sommerferien immer Besuch von den Kindern meiner Schwester. Aber eigentlich lebe ich dann auch normal weiter, beantworte E-Mails oder arbeite Projekte aus. Ich sitze nicht da, schaue auf die Uhr und denke: Hoffentlich ist bald Feierabend.

**Eva Maria Burkhardt**

## Zur Person

Jutta Kleinschmidt

**29.8.1962** > Geboren in Köln, aufgewachsen in Berchtesgaden

**1982 bis 1986** > Studium in Isny, Abschluss als Diplom-Ingenieurin der Physik (FH)

**1987 bis 1992** > Ingenieurin BMW-Fahrzeugentwicklung

**Seit 1993** > Freiberuflich als Rallyefahrerin, Vortragsrednerin, Instruktorin

**Highlights sportliche Laufbahn:**

**1987** > Start bei Pharaonen-Rallye, Ägypten, BMW-Motorrad

**1988** > Erste Teilnahme an Rallye Dakar, BMW-Motorrad

**1992** > 1. Platz Damenwertung, 23. Platz Gesamt Rallye Dakar, BMW-Motorrad, erste Teilnahme 24-Stunden-Rennen Nürburgring

**1994** > 1. Platz Serienfahrzeuge, 4. Gesamt Dubai-Rallye, Mitsubishi Pajero

**1995** > 2. Platz seriennahe Fahrzeuge, 12. Gesamt, Rallye Dakar, Mitsubishi Pajero

**1997** > 5. Platz Rallye Dakar, erster Etappensieg einer Frau, Schlessler-Buggy

**1999** > 3. Platz Dakar-Rallye, erster Podiumsplatz einer Frau, Mitsubishi Pajero

**2001** > Sieg Dakar-Rallye, Mitsubishi Pajero

**2002** > 2. Platz Dakar, Mitsubishi

**2003** > Wechsel zu Volkswagen, 8. Platz Rallye Dakar, VW Tarek

**2004** > Erster Dakar- Etappensieg mit VW Touareg

**2005** > 3. Platz Rallye Dakar, VW Touareg

**2006/2007** > Wechsel zu X-Raid (BMW X3 CC) Kleinschmidt lebt seit vielen Jahren in Monaco.