

HAUSBESUCH BEI MICHAEL STOSCHEK

UND JETZT ALLE!

So richtig recht war es ihm nicht. Ein Bericht über seine Autos. „Hmm, weiß nicht, nicht so gerne, das wirkt so angeberisch.“ Am Ende hat Michael Stoschek aber zugestimmt und uns exklusiv Einblick in seine feine Sammlung gewährt. Oooh, wie war das schön! Und sauber. Und beeindruckend. Und reichlich. Und los ...

Text und Fotos: Thomas Senn



Viele Motorsport-Fans kennen Michael Stoschek aus dem fränkischen Coburg. Spätestens seit seinem Gewinn der historischen FIA-Rallye-Europameisterschaft 2006. Er ist der Mann hinter der Brose Unternehmensgruppe. Ein Familienunternehmen, welches Großvater Max Brose 1908 als Autozubehörgeschäft eröffnete und dessen Umsatz Michael Stoschek als Firmenchef von 1971 bis zum Jahr 2005 verundertfacht hat. Ein Vorzeige-Familienunternehmen mit 14.000 Mitarbeitern an 50 Standorten in aller Welt.

Als Automobilzulieferer liegt es natürlich auf der Hand, dass man auch privat nicht gerade Liegerad fährt: „Schon als 15-Jähriger habe ich mir Freundinnen gesucht, die ein Auto hatten und mich fahren ließen. Und jedes Mal, wenn ich ein paar Mark gespart hatte, habe ich eine Fahrstunde in der Fahrschule genommen, um auch mal legal am Steuer sitzen zu können“, so die durchaus cleveren Früh-übtsich-Maßnahmen von Michael Stoschek.

Den Rallye-Virus setzte 1972 die Olympia-Rallye, die bei Stoscheks vor der Haustür vorbeilief. „Von da an haben mich die Rallyeautos

los? Er hat einen Führerschein, ich hab einen Führerschein. Aber warum ist der Abstand so groß? Warum kann der so perfekt ein Auto bewegen und ich nicht? Da hat mich dann der Ehrgeiz gepackt, der Abstand musste verringert werden. Beim Springreiten habe ich das übrigens dann genauso gemacht: Nur von den wirklich Guten lernen!“

Wir fassen mal zusammen: Chef eines der größten Autozulieferers UND Springreiter (immerhin: dreimal Fränkischer und zweimal Bayerischer Meister!), wo soll denn da noch Zeit zum Rallyefahren bleiben? „Das hab ich mich damals auch oft gefragt. 40 Wochenenden war ich im Jahr mit dem Sport unterwegs. Und niemand wusste etwas von meinen anderen ‚Hobbys‘. Meine Springreiter-Kollegen dachten, ich täte nichts anderes, meine Rallye-Konkurrenten dachten das gleiche. Und unsere Geschäftspartner glaubten, ich stünde vielleicht am Wochenende mal eine halbe Stunde auf einem Tennisplatz“ lacht Stoschek.

Nach der Frage, welches denn sein erstes Rallyeauto war, erzählt mir Michael Stoschek folgende Geschichte (Riechsalzfläschchen bereithalten!):



FÜR DEN KLEINEN HUNGER ZWISCHEN-DURCH: DER 65ER COOPER S IST DAS IDEALE WINTERRALLYEAUTO. DIE KLEINEN PUPPEN-WAGEN-M+S SIND SCHON AUFGEZOGEN.

muss/soll man niederknien. Ein Hammer-Teil. Übrigens: Stoschek plant von dem wilden Keil auf vier Rädern gerade eine moderne Neuaufgabe! Aber das Projekt ist noch top-secret!

Zurück in die Vergangenheit: Weil die Liebe zu historischen Rallye-Autos ihm den Stratos brachte, folgten schon bald noch ein 65er Mini Cooper S und eine 73er Alpine A 110.

Allerdings trat dann bei der Bavaria-Rallye 1991 Ski-Lehrer Walter Röhl wieder in Stoscheks Leben und setzte ihm den nächsten Floh



DIE NUMMER 1 IM STALL: MICHAEL STOSCHEKS (FOTO) ERSTES RALLYEAUTO WAR DIESER LANCIA STRATOS. IN ZEHN JAHRE WÄHRENDER FLEISSARBEIT WURDE ER ZU EINEM LUPENREINEN GRUPPE-4-GESCHOSS AUFGEBAUT. UND DIE NÄCHSTE STRATOS-ÜBERRASCHUNG HAT STOSCHEK SCHON IM KÖCHER ...

der 70er nicht mehr losgelassen. Da ich aber gerade erst die Firma übernommen hatte, musste der aktive Einstieg bis Ende der 80er warten“, so Stoschek.

Dann ging es aber gleich richtig los: „Meine Frau hatte mir zum Geburtstag einen Fahrerlehrgang in den Alpen geschenkt. Rauno Aaltonen sorgte dort für das Training mit Autos, Walter Röhl gab den Skilehrer. Nachts durfte ich dann mal mit dem Röhl – das war das Geburtstagsgeschenk meiner Frau – über einen verschneiten Pass fahren. Das war Wahnsinn: Rauf war ja noch alles gut, aber den Berg runter, da zeigte sich dann die Klasse. Und ich habe mich gefragt: Was ist da

„Eckhard Eybl schrieb mal in der Auto Revue einen Artikel mit dem Titel „Meine grüne Mauritius“. Da ging es um seinen grünen Lancia Stratos mit gelben Felgen. Spinat und Ei. Dieser Artikel hat mich so fasziniert, dass ich so ein Auto einfach haben wollte. Ab dann habe ich in den Autozeitschriften immer nur noch unter L wie Lancia geguckt. Bitte bedenkt: Die Autos wollte damals keiner haben. Die gab's 1973 während der Ölkrise ja für 30.000 Mark! Stoschek wurde schließlich bei einem Heidelberger Händler für italienische Autos fündig. Über 10 Jahre lang wurde das Straßenauto dann Schraube um Schraube zum Gruppe-4-Geschoß umgebaut. Glauben Sie mir: Neben diesem Auto darf/

ins Ohr. „Der Walter hat gesagt, Mensch, Michael, so ein Mini ist ja lustig, aber Rallyes gewinnen kannst du nur mit einem Porsche! Tja. Dann musste ich mir eben einen bauen lassen ...“

Es wurde der grüne Zweiliter aus dem Jahr 1965. Zu dieser Zeit waren nach FIA-Anhang K nur Autos bis 1965 erlaubt. Mit diesem Auto hat Stoschek fortan 15 FIA-Läufe gewonnen, dreimal die Carrera Panamericana und gerade erst vor wenigen Wochen den zweiten Platz in der Gesamtwertung der Targa Newfoundland belegt. Als mittlerweile 62-Jähriger wohlbemerkt. Aber darüber sprechen wir besser nicht. Der Mann ist so fit, wie ich es nie war und sicher nicht mehr werde. Zurück zu den Autos. Als die FIA die Baujahrgrenzen immer weiter nach oben veränderte, musste auch bei den Autos mitgezogen



werden, wollte man weiter Gesamtwertungen gewinnen. Und man wollte. Ein Stoschek will immer vorne dabei sein. Und ist es auch meist.

Der nächste Einsatzwagen im Stall wurde dann ein echtes Werksauto, welches auch heute noch mit der originalen Stuttgarter Nummer bewegt wird. Es war ein roter 911 SR 2,5 aus 1971 mit Doppelzündung und 270 PS. Mit diesem Auto belegte Gerard Larousse 1972 bei der Rallye Monte Carlo den zweiten Platz. Vom Zustand war der Wagen anfangs schlimm, „nur noch rudimentär als Auto zu erkennen.“ Aber Stoschek ließ ihn wieder bis zur Perfektion

restaurieren. Lohn dafür: FIA-Historic-Europameister 2006 mit fast einer Stunde WP-Zeitvorsprung auf den Zweitplatzierten 911er nach 12 Läufen. Langsam ist was anderes ...

Noch vor diesem Auto hatte Stoschek allerdings schon seine Leidenschaft für die eigentlich seltensten Porsche entdeckt: Die 911 SC RS. Gerade mal homöopathische 20 Stück dieser Gruppe-B-Evolutions-Boliden wurden 1984 von Porsche gebaut und mit Aluminium, Kunststoff und Dünnglas für den Sporteinsatz vorbereitet.

Aber jetzt finden Sie mal einen dieser zwanzig,

Stoschek hat zwei gefunden. Wobei der erste schon eine Geschichte für sich wäre. In der Auto, Motor und Sport war 1989 einer angeboten. Original in die USA ausgeliefert, dort aber von einem Schweizer gekauft und mit 0 Kilometern wieder zurückgeholt. Und mit genau diesen 0 Kilometern war er dann auch inseriert. „Mich hat's fast umgerissen als ich die vier Buchstaben SC RS gelesen habe. Und dann auch noch mit null Kilometern. Und kein Pfennig Aufpreis, der Wagen war zum Listenpreis annonciert. Mir war natürlich klar, dass da jetzt die halbe Welt hinter dem Auto her

ist. Ich hab gleich angerufen und alles was ich hörte war: Kein Anschluss unter dieser Nummer! Sofort hab ich in der Firma jemanden dran gesetzt, der alle Telefonnummern ausprobieren musste. Die Vorwahl begann mit 041 und irgendwann kam dann eine Angestellte zu mir und sagte, Ich hab einen Herrn Piaget in Genf dran! Die hatten also in der Anzeige eine 0 der Schweizer Landesvorwahl 0041 vergessen. Der Herr Piaget war übrigens der Besitzer der gleichnamigen Schweizer Nobeluhren-Firma. Ich bin sofort mit meiner Frau Gabi zusammen losgerast, ich weiß es

noch genau, es war unser Hochzeitstag. Als wir ankamen ging alles schnell: Ungläubig den Neuwagen begutachten, bloß nicht verhandeln und nichts wie wegfahren mit dem Auto. Der Herr war richtig dankbar, dass sich wenigstens einer auf seine Anzeige gemeldet hatte, er wusste überhaupt nicht, dass sich gar kein anderer melden konnte! Das war dann ein schönes Hochzeitstagsgeschenk!“

Stoschek brachte den Wagen später zu Porsche und ließ ihn nach den Werkspezifikationen aufrüsten und in Rothmanns-Farben lackieren. Apropos lackieren, das muss ich

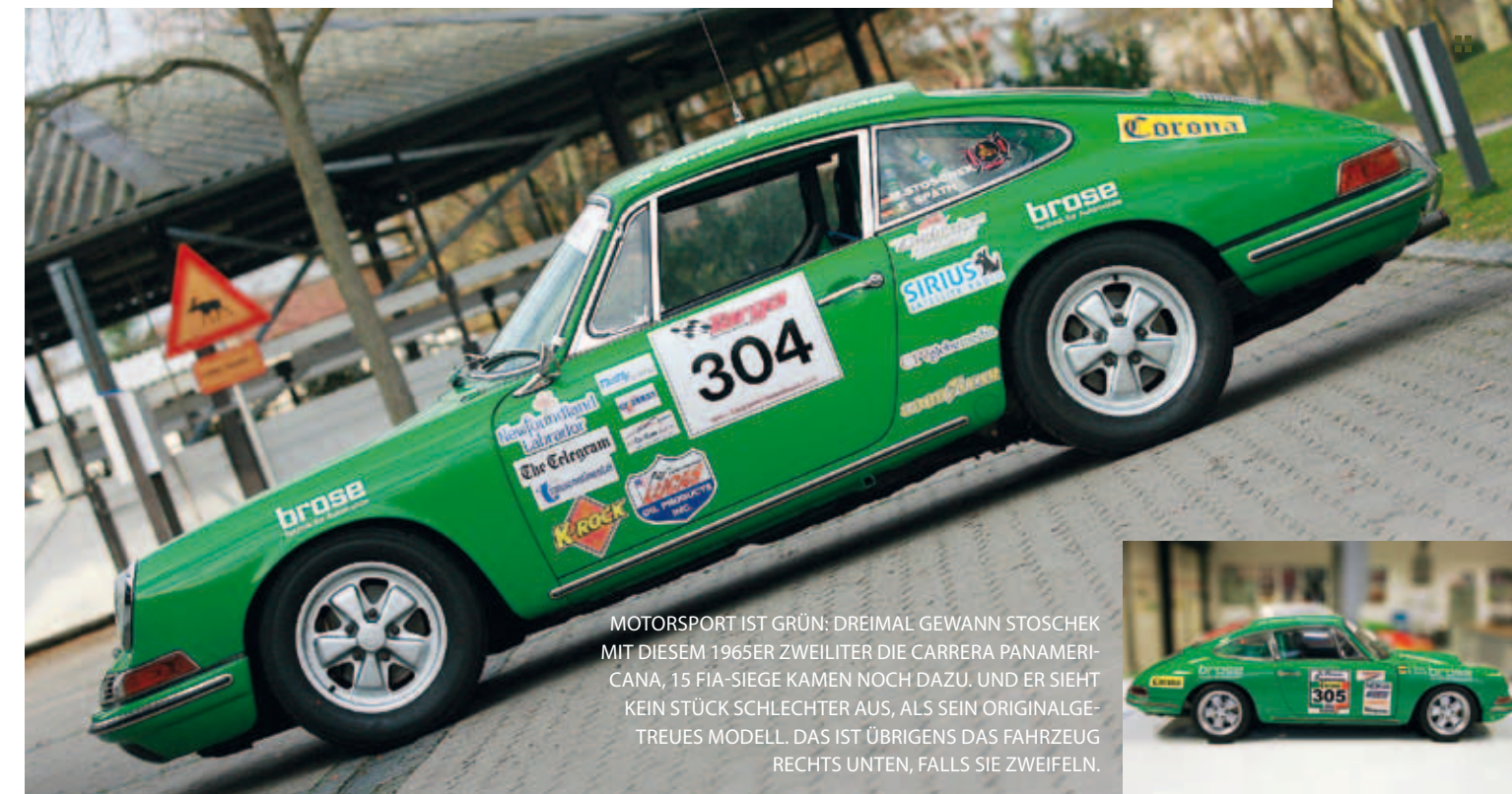
mal eben einschieben: Stoschek hat zu jedem seiner Einsatzfahrzeuge mehrere identische Modellautos. Und identisch meint auch identisch. Mit allen Aufklebern, Motor und Innenausstattung exakt so, wie der jeweils große Bruder. Wir haben auf diesen Seiten eines abgebildet. Das muss man erstmal als Modell identifizieren.

Zurück in den Maßstab 1:1.

Viele Jahre später bekam der SC RS noch ein Brüderchen in Form eines wettbewerbsgestählten Belga-SC RS der 1984 in der belgischen Meisterschaft von Robert Drogmans pilotiert wurde. Auch der kam ähnlich kurios zu Stoschek: Bei einer Auktion in Paris war das Auto angeboten, Stoschek gab „mehr zum Spaß“ ein schriftliches Gebot mit dem untersten Limitpreis ab. Er verfolgte die Auktionsergebnisse zu Hause und war fast erleichtert, dass der Wagen zu einem deutlich höheren Preis verkauft wurde. Ein paar Tage später gab es allerdings Post vom Auktionshaus: Herzlichen Glückwunsch, der Wagen gehört Ihnen! Was Stoschek übersehen hatte: Zu seinem Gebot kamen noch die Mehrwertsteuer und das Aufgeld des Auktionshauses, darum die höhere Summe in der Ergebnisliste ...Wir sind gerade bei schönen Porsches? Bitteschön. Da ist noch einer. Der weiß-rote



RS, SR, RSR, SC RS: WELCHE LEGENDÄREN PORSCHEKÜRZEL ODER -BÜRZEL IHR HERZ AUCH HÖHER SCHLAGEN LASSEN – IM FRÄNKISCHEN COBURG SIND SIE ZU FINDEN. GENAUER GESAGT: IN MICHAEL STOSCHEKS INTERPRETATION VON „SCHÖNER WOHNEN“.



MOTORSPORT IST GRÜN: DREIMAL GEWANN STOSCHEK MIT DIESEM 1965ER ZWEITLER DIE CARRERA PANAMERICANA, 15 FIA-SIEGE KAMEN NOCH DAZU. UND ER SIEHT KEIN STÜCK SCHLECHTER AUS, ALS SEIN ORIGINALGETREUES MODELL. DAS IST ÜBRIGENS DAS FAHRZEUG RECHTS UNTEN, FALLS SIE ZWEIFELN.





ERFOLGSMODELL: GERARD LAROUSSE FUHR DIESEN 2,5-LITER WERKSWAGEN 1972 AUF S PODEST BEI DER RALLYE MONTE CARLO, MICHAEL STOSCHEK TRIEB DAS WERK 2006 ZUM FIA-EUROPAMEISTERTITEL.

Carrera 3,0 RSR. Nach FIA-Anhang K mussten Fahrzeuge nach 1971 eine nachweisbare Rennhistorie aufweisen um startberechtigt zu sein. So suchte und fand Stoschek in Frankreich einen der 15 (!) Werks-Carrera aus der IROC-Serie (International Race of Champions). Dort traten Formel-1-Weltmeister wie Denis Hulme oder Emerson Fittipaldi auf identischen Porsche gegeneinander an. Allerdings hat die FIA ihre Meinung schnell wieder geändert, was Stoschek zu Recht aufregt: „Erst sollten die Autos original sein, dann sogar eine Rennhistorie aufweisen. Und als es zu wenige Original-Rennautos gab, hat die FIA den Spieß einfach umgedreht und sogar jede Replika zugelassen. Kein Drittel der zahl-

losen Dreiliter-Porsche im Rennsport ist ein Originalauto, und dass diese Jungs mit diesem Material beherrzter und sorgloser umgehen können als ich mit meinen ‚Museumsautos‘ ist sicher nachvollziehbar.“

Das ist vielleicht auch der Grund, warum er bisher noch nicht bei der East African Safari Classic gestartet ist. Er würde ja schon gern, aber das Material, das Auto und auch er, sie würden so leiden. Aber glauben Sie mir: Seine Autos wären so perfekt vorbereitet, sie würden nicht leiden. Und er schon zweimal nicht, so fit ist dieser Mann. Ich glaube, er ist bald soweit. Er wusste jedenfalls schon erstaunlich gut Bescheid über die Regularien ... Aber so ist der Michael eben. Ein geradliniger

Mensch, konsequent und ein Perfektionist. Ein absoluter Perfektionist. Er hat hart für die Erfolge in der Firma und im Sport gearbeitet. Trotzdem ist er nie abgehoben. Wie gesagt: Es ist ihm eher peinlich, wenn zu viel Zirkus um ihn gemacht wird. Auch wenn sich heute drei Leute bei Brose Motorsport um die Autos kümmern, diese drei würden für Ihren Chef durchs Feuer gehen. Er schaltet Anzeigen im Rallye-Magazin, weil es ihm ein Bedürfnis ist, aber auch, weil er die Zeitschrift für einfach gut gemacht hält. Und im nächsten Jahr sponsert er aus privater Tasche Olaf Dobberkau, „weil mir das imponiert, wie er mit diesem Auto unterwegs ist. Und weil ich weiß, die Fans lieben dieses Auto. Also helfe ich eben

ein bisschen, damit dieses Spektakel weitergehen kann“, so Stoschek.

Ganz zu meinem Leidwesen ging Stoscheks Unterstützungswille leider nicht soweit, dass er mir seinen traumschönen Renn-BMW 2002 ti mit nach Hamburg geben wollte. Obwohl ich mich trommelnd auf den Boden geworfen und mein herzerweichendstes Schippchen gezogen habe. Nichts zu machen. Auch wenn es das billigste Auto



PERFEKTIONISMUS: IN EINEM LÜCKENLOS AUSGERÜSTETEN BROSE-SERVICEWAGEN LIEGT NICHTS ZUFÄLLIG AN IRGEND EINEM PLATZ. NICHTS. NIEMALS. AUSGESCHLOSSEN. UNDENKBAR.

in der Sammlung ist: Mich hat er fast am meisten fasziniert. Mit seinem abgeleckten Motorraum und seinem staubfreien Unterboden. Na gut, Michael, dann warte ich halt noch, bis im nächsten Jahr der 16-Ventiler eingebaut ist. Darf ich solange mal wenigstens mit dem Modellauto spielen? Aber das kriegt ja bestimmt auch gerade den neuen Motor ... ❏



AUCH EIN BISSCHEN MODERNES TREIBT SICH IN DEN HALLEN VON BROSE MOTORSPORT HERUM: EIGENTLICH SOLLTE ICH JA DEN GRÜPPE-N-MITSUBISHI LINKS IM BILD FOTOGRAFIEREN, DIE KAMERA ENTSCHEID SICH DANN ABER SPONTAN FÜR DIE SPANNENDEREN BOLIDEN IM HINTERGRUND.



MEIN TRÄUMCHEN: DER 2002 TI STAND IN GEDANKEN SCHON IN MEINEM WOHNZIMMER. DA DIES ABER NICHT ANNÄHERND SO KLINISCH SAUBER UND ORDENTLICH IST WIE DIE BROSE-WERKSTATT, WOLLTE ER LIEBER BLEIBEN. SCHNIEF.



HABEN GUT LACHEN UND MACHEN GUTE SACHEN: (V.O.) RÜDIGER WALZ, GUIDO BRASCH (LEITUNG) UND LUTZ JENTSCH SIND BEI BROSE MOTORSPORT VERANTWORTLICH FÜR DIE VORBEREITUNG DER FEINEN AUTOS. ES GIBT WOHL SCHLIMMERE BERUFE. OBWOHL: ARBEITSBEGINN IST TÄGLICH UM 7 UHR!