



Erfolgsduo: 2002 gewannen Uwe Gemballa (re.) und sein Pilot Kaufmann zum ersten Mal als Team den "Tuner-Grand-Prix"

Wolfgang Kaufmann: "Wo Uwe Gemballa war, brannte die Luft!"

Noch in der Ausgabe des Vormonats berichteten wir über den Neustart von Gemballa. Am traditionellen Standort Leonberg nahm ein neues Führungsteam mit 22 Mitarbeitern die Arbeit auf. Namensgeber Uwe Gemballa jedoch war seit Jahresbeginn in Südafrika spurlos verschwunden. Inzwischen ist es traurige Gewissheit: Der Mann, der Extremfahrzeuge auf Porsche-Basis wie kaum ein anderer verkörperte, ist tot. Den Spekulationen der Boulevard- und Klatschpresse möchten wir uns aber nicht anschließen. Statt dessen lassen wir den vielleicht schnellsten Weggefährten Uwe Gamballas zu Wort kommen. Vertragspilot Wolfgang Kaufmann erinnert sich im Interview mit Carsten Krome eines Mannes, der im übertragenen Sinne so hoch drehte wie seine Autos. Und daher absolut authentisch war.

Denkmal und Schlusspunkt: Der "Mirage GT" auf Grundlage des Carrera GT unterstrich den Innovationsdruck der Tuningbranche

Vor dem "Tuner-Grand-Prix" 2005: Wolfgang Kaufmann, der langjährige Technikchef Sven Klapputh und Uwe Gemballa (v. li.)

Pressekonferenz in wie Gemballa (re.)



PORSCHE SCENE: "Wolfgang Kaufmann, Sie sind seit vielen Jahren Berufsrennfahrer, gleichzeitig Fahrer Sicherheits-Trainer und Personal Coach. Können Sie sich an Ihre erste Begegnung mit Uwe Gemballa erinnern?"

Wolfgang Kaufmann: "Kennengelernt haben wir uns im Jahr 2001 auf Empfehlung des Reifenpartners Yokohama. Uwe Gemballa wollte unbedingt beim 'Tuner-Grand-Prix' auf dem Hockenheimring eine gute Figur abgeben. Mit dem vorherigen Vertragsfahrer war er nicht ganz zufrieden. Er hatte gehört, dass ich 1999 den 'Tuner-Grand-Prix' mit einem modifizierten 993 biturbo von Reinhold Schmirler gewinnen konnte. So kamen wir zusammen."

P.S.: "Zu jener Zeit waren Sie ein Spitzenfahrer in der FIA-GT-Meisterschaft im Porsche-Team von Manfred Freisinger. Kam die Umstellung auf ein modifiziertes Straßenauto, noch dazu auf Straßenreifen, nicht einem Kulturschock gleich?"

W.K.: "Performance ist Performance und schnell fahren ist schnell fahren! Für mich machte die Reifenfrage überhaupt keinen Unterschied, auch wenn ich es vom Freisinger-Porsche gewohnt war, auf Slicks unterwegs zu sein."

P.S.: "Mitte der neunziger Jahre erarbeiteten Sie sich einen Ruf als solider Porsche-Langstreckenpilot. Was weniger bekannt ist, ist Ihr Zugang zum Porsche-Sport. Viele bringen Sie noch mit der Formel 3 in Verbindung!"

W.K.: "Das ist auch richtig! Ich bin bis 1992 einschließlich Formel 3 gefahren. In meinem letzten Jahr erhielt ich plötzlich einen Anruf von Herbert Linge, dem damaligen Manager des Porsche Carrera Cups. Er suchte einen Gastfahrer für sein VIP-Auto. Es ging ausgerechnet um den Lauf auf der Nürburgring-

Nordschleife, die mit einem solchen Auto eine sehr spezielle Angelegenheit war und ist. Andere Fahrer hatten abgelehnt, ich hingegen sagte: 'Her damit!'"

P.S.: "War dieser Gasteinsatz Ihre Geburtsstunde als Porsche-Pilot?"

W.K.: "Das kann man so sagen, wobei ich tatsächlich Pilot war. Meine Räder waren ständig irgendwo in der Luft. Immerhin war meine Vorstellung gut genug für eine Empfehlung, die Herbert Linge in meinem Namen an Manfred Freisinger aussprach. Das war in der Tat mein Einstieg."

P.S.: "2001 setzten Sie und Uwe Gemballa auf der Nürburgring-Nordschleife ein Glanzlicht. Mit einem modifizierten 996 turbo stellten Sie einen neuen Rundenrekord für straßenzugelassene Fahrzeuge auf!"

W.K.: "Die Vorgeschichte der Rekordfahrt bestand sicherlich in unserem gemeinsamen Auftritt beim 'Tuner-Grand-Prix'. Uwe Gemballa hatte die Idee, nachhaltig ein Zeichen zu setzen. Er hatte den Rekord zwar schon zwei Mal errungen, aber nun wollte er das Limit neu festsetzen. Wir sind dann irgendwann bei Reifentestfahrten von Yokohama mitgerollt und das war's. Nein, halt – so einfach war es dann doch nicht!"

P.S.: "Die Uhren blieben bei 7.32,52 Minuten stehen, Ihr Rekord hatte tatsächlich für lange Zeit Bestand."

W.K.: "Dabei war das Zeitfenster unheimlich knapp. Uns stand eine einzige Runde zur Verfügung, in der wir die Strecke exklusiv für uns hatten. Daraus leitete ich meine Strategie ab, rollte entgegen der Fahrtrichtung zum 'Schwalbenschwanz', drehte dort und nahm Anlauf. Ich war gerade in Fahrt, da ging mir ein Stoßdämpfer kaputt und die Runde war zuende. Wir gingen zu

Olaf Manthey, um dort zu reparieren. Am späten Nachmittag hieß es dann: 'Selbes Spiel von vorn!'"

P.S.: "War es nach dem Zwischenfall nicht schwierig, die Motivation aufrecht zu erhalten?"

W.K.: "Uwe Gemballa und ich waren Fighter, jeder auf seine Weise. Wir wollten nicht unverrichteter Dinge abreisen. Und so schoss ich wieder los, mit ganz normalen Yokohama 'AVS Sport' und 550 bis 560 PS. Dieses Auto war nicht so ein Überkracher, wie alle damals dachten. Ich war allein auf der Strecke und der einzige Aufwand, den wir trieben, war ein Krankenwagen, der die ganze Zeit hinter mir herfuhr."

P.S.: "Klingt beängstigend!"

W.K.: "Die Fahrt war nicht so ganz ohne. Wer die Nordschleife kennt, der weiß, dass 309 km/h am 'Tiergarten', 278 km/h am 'Schwedenkreuz' und 256 km/h am 'Kesselchen' auch in richtigen Rennwagen anliegen. Wir aber fuhren ein Auto mit Straßenzulassung. Jahre später war dann ein Carrera GT – ein Supersportwagen – eine Zehntelsekunde schneller. Da waren wir den Rekord los."

P.S.: "Auf der Nordschleife sind Uwe Gemballa und Sie nicht wieder angekommen. Wie verlief Ihre Zusammenarbeit weiter?"

W.K.: "Wir haben noch zwei Mal den 'Tuner-Grand-Prix' gewonnen, 2002 zum ersten Mal. Unsere Aktivitäten verlagerten sich mehr und mehr. So habe ich zum Beispiel mit dem neuen 'Avalanche' eine Kundenvorführung in Malaysia gemacht. Es stellte sich eindeutig heraus, dass dieses 700 PS starke Auto zu schnell für Normalfahrer war. Es bedurfte einer Einweisung, bevor man es übergab. Das galt übrigens auch für Journalisten. Manche staunten nicht

Malaysia: auf den für High-End-Tuner wichtigen Absatzmärkten Zeichen gesetzt

Letzter gemeinsamer Einsatz beim "Tuner-Grand-Prix" 2005: Uwe Gemballa (re., mit Wolfgang Kaufmann, 2. v. re.), wurde 54 Jahre alt

Am Arbeitsplatz: Berufsrennfahrer Wolfgang Kaufmann kam 2001 auf Empfehlung des Reifenpartners Yokohama zu Gemballa



schlecht, wie schnell sie schalten müssen. 700 PS sind eben 700 PS."

P.S.: "Mal ganz abgesehen von den genannten Superlativen - was für ein Mensch war Uwe Gemballa?"

W.K.: "Uwe war ein toller Kerl, ein Mensch, der Dampf in alle Ecken brachte. Er baute die geilsten Autos und war bereit, Risiken einzugehen. Der Carrera GT an sich war ja schon ein gigantisches Auto. Aber Uwe machte den 'Mirage GT' daraus. Und niemand muss glauben, dass er dieses Projekt mit zehn Vorstellungen durchfinanziert hätte. Er hat an den Erfolg geglaubt, das Auto hingestellt und am Ende Recht behalten."

P.S.: "Im Februar 2010 ist Uwe Gemballa in Südafrika spurlos verschwunden. Im Oktober ist er tot aufgefunden worden. Wie haben Sie diese Nachricht aufgenommen?"

W.K.: "Ich kann es noch immer nicht verstehen, dass er tot sein soll! Als er verschwand, riefen mich einige Journalisten an und wollten einen Kommentar von mir. Ich fragte zurück: 'Was wollt Ihr von mir?' Kurz vor seinem Verschwinden hatte ich noch mit ihm telefoniert, mehr konnte ich nicht sagen."

P.S.: "Wie schätzen Sie sein Verschwinden persönlich ein?"

Etwas verquere Kundenpräsentation: Auf dem Grand-Prix-Kurs von Sepang lässt Wolfgang Kaufmann den "Avalanche" treiben

W.K.: "Uwe Gemballa ist kein Mensch gewesen, der sich einfach aus dem Staub machte und sein Unternehmen zurückließ. Wenn es ihm wichtig war, rief er manchmal 20 Mal am Tag an, drückte und pushte. Er kam morgens extrem früh und ging abends extrem spät. Ich war eigentlich nur Freelancer und hatte nicht die ganz tiefen Einblicke, aber Uwe Gemballa wollte alles alleine machen – bis zum Verkauf."

P.S.: "Über die Umstände seines Verschwindens und letztlich auch seiner Ermordung ist viel spekuliert worden, besonders in der Boulevard- und Klatschpresse. Halten Sie das, was dort gemutmaßt worden ist, für realistisch?"

W.K.: "Verdammmt und zugenährt! Der Uwe war in der ganzen Welt zu Hause und hatte mit den unterschiedlichsten Charakteren zu tun. Er ist wohl auf den falschen Zug gesprungen, ohne es rechtzeitig zu merken. Ich kann es echt nicht verstehen."

P.S.: "Kurz bevor Uwe Gemballa tot aufgefunden worden ist, ist sein altes

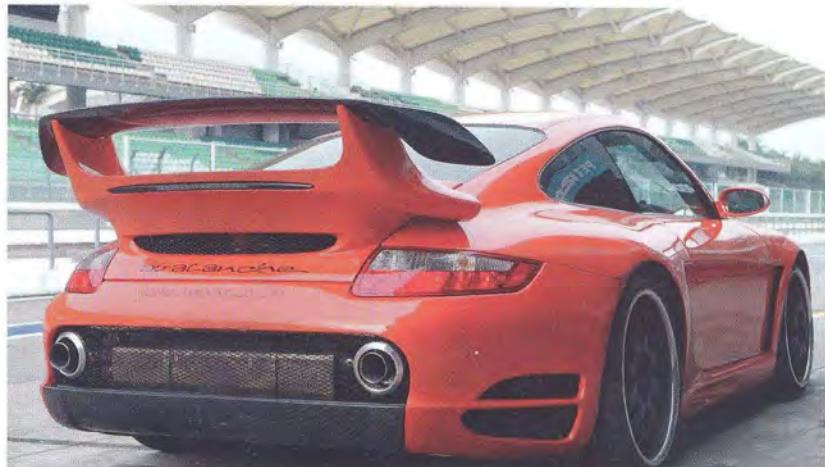
Unternehmen von neuen Betreibern wieder eröffnet worden. Haben Sie bereits Kontakt aufgenommen?"

W.K.: "Das habe ich noch nicht, aber mit Sicherheit wird es nie wieder so werden, wie es mal gewesen ist. Wo Uwe Gemballa war, brannte die Luft. Er wird schwer zu ersetzen sein."

P.S.: "Was bleibt Ihnen aus den gemeinsamen Jahren am meisten in Erinnerung?"

W.K.: "Der 'Tuner-Grand-Prix' 2005! Es war unser letzter Auftritt bei dieser Veranstaltung. Wir sind da rausgegangen, weil es einfach keinen Sinn mehr machte. Die Investitionen konnte man nicht wieder einspielen – unmöglich! Aber der Sieg zum Abschied blieb uns verwehrt, weil es regnete. Wir haben die Kraft unseres 'GTR 650 Evo' auf 996-Basis nicht auf die Erde bekommen. Und mit dem 'Avalanche', der bereits auf dem 997 basierte, sind wir nicht mehr angetreten."

P.S.: "Herr Kaufmann, vielen Dank für das offene Gespräch!"



Gesamtkunstwerk mit 700 PS: Der "Avalanche" führte die Idee des leistungsgesteigerten Porsche 911 – auf 997-Basis – weiter

