

**Wer war Gotfrid Köchert?**

**Eine Umfrage unter Motorsportfreunden ergibt einen überraschend geringen Bekanntheitsgrad.**

# Hochsprung aus dem

**D**abei war er einer der ersten Österreicher, die sich nach dem Krieg an wirklich große internationale Rennen wagten. Aber vielleicht sollte man den Einstieg anders formulieren:

Jemand fährt im 38. Lebensjahr als erstes Rennen seines Lebens die Mille Miglia, schlägt sich tapfer und klassifiziert sich im nächsten Jahr unter den ersten zehn im Gesamtklassement dieses Rennens. Er fährt erfolgreich in Le Mans, am Nürburgring, erleidet einen Herzinfarkt, pausiert, wird Olympiateilnehmer des österreichischen Seglerteams (!) und fährt anschließend weiter Rennen. Erst relativ spät tritt dieser Mann nach seinen internationalen Erfolgen in Österreich in Erscheinung, sozusagen eine „umgekehrte“ Karriere. Nebenbei erwirbt er Verdienste als Freund und Förderer von Jochen Rindt.

Interessiert Sie diese Persönlichkeit? Dann lesen Sie weiter.

„Der rasende Juwelier“ - wie er von der Boulevardpresse später gerne genannt wurde, wurde 1918 als Sohn des (ehemaligen) Wiener Hofjuweliers Köchert in eine begüterte Familie geboren. Die Köcherts besitzen ein Gut in Altmünster am Traunsee und waren schon von Alters her mit dem Segelsport verbunden, so dass das natürliche Element Jung-Gotfrids eher das Wasser als der Asphalt war. Vor dem Krieg absolviert er seine Lehrjahre als Juwelier in den USA, entwickelt sich zu einem vielseitigen, sprachgewandten und in zahlreichen Sportarten erfolgreichen Menschen, dem übertriebener Ehrgeiz und volle Konzentration auf eine einzige Sportart aber fremd waren. Selbstverständlich mit großen Erfolgen beim schönen Geschlecht. Also eher der typische Fall des „Herrenfahrers“ der Vorkriegszeit, von Natur aus unerhört schnell und talentiert, hatte er daher Wesensverwandtschaft mit Jochen Rindt, mit dem er später auch befreundet war.

Gerüchte, dass G.K. unmittelbar vor

dem Krieg Rennen in den USA gefahren sei, ja sogar im Nachwuchskader bei Mercedes vorstellig gewesen wäre, konnten nicht verifiziert werden und entbehren auch nach Aussage seiner Gattin jeglicher Grundlage. Ersteres dürfte von G.K. selbst zumindest nicht dementiert worden sein, um eine Auslandsstartgenehmigung für seine erste Mille Miglia zu erhalten, das zweite ondit ist unbekannter Herkunft, kann aber mit großer Sicherheit ausgeschlossen werden.

Doch beginnen wir nun mit der sportlichen Karriere von Köchert, die eigentlich eine Aneinanderreihung von Abenteuern ist, unterbrochen durch Pausen und tragische Ereignisse:

G.K. beschließt 1956, Rennen zu fahren und startet - gleichsam aus dem Stand und ohne Rennerfahrung - mit einem privaten Porsche 550 Spyder, den er kurz zuvor in Zuffenhausen übernommen hatte, bei der MM. Auf der Fahrt von Zuffenhausen nach Brescia, nach Berichten von Freunden „mit einem Zahnbürstel im Gepäck“, macht sich G.K. mit dem - gegenüber seinem vertrauten Porsche 1500 Super - etwa doppelt so leistungsstarken Spyder vertraut. Zwei Trainingsrunden der MM, also 3.200 km - der Begriff „Runde“ bekommt hier die Dimension einer mittleren Urlaubsreise - müssen anschließend genügen um den Porsche in den Griff zu kriegen. Damit nicht genug: er fährt im Rennen ohne Beifahrer, was sonst nur Italiener mit guten Ortskenntnissen wagen. Es regnet auf der ganzen Strecke in Strömen, Temperaturen um 8 Grad. G.K. hat die Startnummer 432, begibt sich also



Mille Miglia, 1956, Porsche 550. Unten: Das Ende in Galuzzo (Vorort von Florenz). Anmerkung im Familienalbum: „Das 1. Rennen in meinem Leben!“



Rechts: Gaisberg 1958 mit einem ramponierten Ferrari.

# Stand



*Gotfrid Köchert  
(22.2.1918 - 5. 11. 1986)*

**Ein Bericht  
von Hans Jachim.**



um 4 Uhr 32 - im Morgengrauen wohl-gemerkt und nicht zur Jausenzeit - ins Rennen. Bei Pescara verlässt ihn die

Passierkontrolle vor dem Abschnitt Florenz-Bologna.



strecke kann bei tausend Meilen keine Rede sein. Warum Köchert auch beim zweiten Mal auf die Vorteile einer Streckenansage per „Gebetbuch“ verzichtete, bleibt ein Rätsel.



Mille Miglia 1957 mit dem Ferrari 500 TRC, Start um 4 h 58.

Kupplung, in Galluzzo bei Florenz ist um 14 Uhr und nach 1200 Kilometern das Rennen für ihn endgültig zu Ende, nachdem er bis Rom an 4. Stelle seiner Klasse hinter drei OSCA-Fahrern liegt, mit lediglich 34 sec Zeitrückstand zum klassenführenden Villorosi !

Porsche gratulierte überrascht. (Nebenbei: der Kärntner Knoch mit seinem Porsche Spyder sah in diesem Rennen sogar die Zielflagge!)

Ich betone nochmals, dass dies das erste Rennen im Leben von G.K. war. Heute hätte man keine Chance, überhaupt eine Startgenehmigung zu einem derart kapitalen Auslandseinsatz ohne ausreichende Erfahrung zu bekommen und wahrscheinlich hat Köchert auch damals mit ein wenig Flunkern über seine Vorkriegserfahrungen die Sportkommission überzeugt. Und das war gut so, denn es geht im gleichen Kaliber weiter:

Im Rahmen des GP von Deutschland am Nürburgring wird im August wieder ein Sportwagenrennen ausgetragen. G.K nennt in der Klasse der Seriensportwagen bis 1500 ccm mit dem Spyder, - die Werks-Porsche fahren als „Porsche RS“ bei den Rennsportwagen mit - dreht die schnellste Runde seiner Klasse mit 125,7 kmh und siegt nach dem Ausfall von Bonnier auf Maserati 150 S. Bei den großen Rennsportwagen lautet der Zieleinlauf: Hans Herrmann vor Stirling Moss und Roy Salvadori, die schnellste Runde bucht hier Moss mit 133,9 kmh. Viele Teilnehmer dieses vorletzten WM-Laufs der Formel 1 sind sich nicht zu gut, in diesem Rennen mitzufahren.

Mit einem Schlag ist der Name

Bei Popoli liegt G.K. noch vor Portago, der allerdings erst um 5 h 31 gestartet ist und später tödlich verunglücken wird.



Köchert in aller Munde, Porsche bietet nach dieser Saison Werksunterstützung an.

Jochen Rindt fährt 1956 seine ersten Rennen im Freundeskreis, allerdings mit dem Moped.

Für die Saison 1957 hält sich G.K. anfangs bedeckt, aber dann kommt der nächste Paukenschlag: G.K. bestellt bei Enzo Ferrari einen „Testa Rossa 500 TRC“, um damit als Auftakt der Saison wieder die Mille Miglia zu bestreiten.

Der Bolide, ein 2-Liter Rennsportwagen, 4-Zylinder, noch mit Starrachse, wird erst 12 Stunden vor dem Start rennfertig ausgeliefert, so dass Köchert das Training, oder besser gesagt die Streckenbesichtigung mit seinem braven Opel Kapitän aufnimmt. Von dem armen Opel - „Muletto“, wie man die im Training „geopferten“ Fahrzeuge nennt - bleibt nicht viel übrig: er verbrennt bei Giulia Nova und Köchert prägt sich die weitere Strecke auf dem Beifahrersitz von Hans Herrmanns Trainingswagen ein.

Donnerstag, den 9. Mai 1957 fährt G.K. erste Proberunden mit dem Ferrari auf dem Autodromo di Modena, am Samstag den 11. Mai geht er um 4 Uhr 58 - wir wissen schon: Startnummer 458 - ins Rennen. Wieder ohne Beifahrer und damit praktisch auf Sicht fahrend, von einem Einprägen der Renn-

Und jetzt kommt der eigentliche Paukenschlag: er belegt im diesem vierten Rennen seiner Laufbahn, das wegen des furchtbaren Portago-Unfalls bei Guidizzolo, wo 15 Zuschauer mit in den Tod gerissen werden, als Todesrennen und deshalb auch als letzte Ausgabe der Mille Miglia in die Rennsportgeschichte eingehen wird, also nochmals: Köchert wird in der Klasse bis 2000 ccm Zweiter und belegt in der Gesamtwertung den sensationellen 10. Platz ! Im vierten Rennen seines Lebens, als erster und bislang auch einziger Österreicher überhaupt, der bei der MM in die Gesamtwertung kam. Und das in einem sicher nicht optimal vorbereiteten

Wagen, der gleichsam über den Lamentisch ins Rennen geschickt wurde und ohne ausreichendes Training mit diesem unbekanntem Gerät.

Diese Leistung allein weist nach meiner Ansicht Köchert seinen Platz unter den ganz großen österreichischen Privatfahrern zu, unabhängig von seinen Erfolgen vorher und nachher. Gleichzeitig tritt damit die Einordnung des Talents Köchert klar zutage: er zählt wie auch sein späterer Freund Rindt zu jener seltenen und aussterbenden Gruppe von Fahrern, die aus natürlicher Veranlagung, für den Außenstehenden aus rätselhaften Quellen ihr unvorstellbares Können schöpfen und „sofort“ da sind, falls sie die erste Saison überhaupt lebend überstehen.

Wenn der geneigte Leser auch an Details interessiert ist, möchte ich den Ablauf einer Mille Miglia anhand der Zwischenzeiten von Köchert illustrieren, wobei ich keinen Italienurlauber zum Schnellfahren animieren möchte. Fahren wir in Gedanken die normalen Landstrassen Italiens mit, wobei wir Autobahnen und Schnellstrassen hübsch vermeiden: Er beginnt sehr schnell mit den geraden Passagen Brescia, Verona, Vicenza, Padua, Rimini, Ancona bis Pescara, das sind 630 km in 4 Std, 2:36 Min, was einem Schnitt (!) von 155 kmh entspricht. Bis Rom, wo bei 874 km der Wendepunkt ist, sind



bereits 5 Std,59:23 Min vergangen, 146 kmh Schnitt. Ab hier liegt Köchert bereits am 2. Platz seiner Klasse. Den Stiefel wieder hinauf bis Bologna müssen sehr enge Strassen und einige Pässe wie der Radicofani bewältigt werden, Florenz wird nach 1171 km und 8 Std,28:38 Min. ab dem Start in Brescia erreicht, der Schnitt auf 138 kmh gedrückt. Dagegen sind die 318 km von Bologna nach Florenz, die als „Gran Premio Tazio Nuvolari“ bezeichnete und auch mit Sonderwertung gemessene schnelle Teilstrecke, mit flotten 156 kmh Schnitt sozusagen das Tüpfelchen auf dem i. Für Leute die die Mille Miglia nicht so gut kennen, sei noch angemerkt, dass in diesen Zeiten auch die Tankstops und alle anderen Aufenthalte für menschliche Bedürfnisse enthalten sind.

Daraufhin nennt Köchert mit dem Deutschen Erwin Bauer als Partner für das 1.000-Kilometer-Rennen auf dem Nürburgring, einem Lauf zur Sportwagenweltmeisterschaft.

Das Team landet mit dem „kleinen“ 2-Liter-Ferrari auf einem sehr ehrenvollen 10. Platz hinter Weltklassepiloten wie Brooks / Cunningham, Collins / Gendebien, Hawthorne / Trintignant, Fangio / Moss usw., alle auf wesentlich hubraumstärkeren Fahrzeugen von 3,7 bis 4,5 Liter.

Jetzt will er es wissen und startet mit dem 2-Ltr Testa Rossa in Le Mans. Als Partner hat er wieder Erwin Bauer. Diesmal der erste Schicksalsschlag: Nachdem Köchert wegen eines simplen technischen Defekts ausfällt - fremde

Hilfe ist untersagt und fern von den Boxen kann sich Köchert nicht selbst helfen - erleidet er einen Herzinfarkt. Ob dies durch die Aufregung im Zuge der versuchten Pannenbehebung ist oder ob er, wie seine Gattin vermutet, schon während des Tages Anzeichen der Herzattacke zeigt, lässt sich nicht mehr feststellen. Jedenfalls landet G.K. für einige Wochen im Spital von Le Mans. Später wird er im Gespräch zugeben: „Große Sachen kann ich nicht mehr machen.“

Die „großen Sachen“ sind offensichtlich die internationalen Rennen wie Mille Miglia und Le Mans. Kleinere Fische, wie das Flugplatzrennen in

Aspern zählen nicht dazu, denn schon am 15. Mai 1958 können die heimischen Fans Köchert endlich in Österreich bewundern. Der ÖASC veranstaltet zum zweiten Male dieses internationale Rennen. Köchert hat sich den neuen stärkeren 3-Liter Testa Rossa als Spielzeug zugelegt, den 250 TR mit 12 Zylindern und 300 PS. Er siegt in der großen Sportwagenklasse, während in der getrennt ausgetragenen 1500er Klasse Hans Herrmann auf Borgward RS vor unserem Staatsmeister Ernst Vogel und de Beaufort das Rennen beendet. Die kleinen Sportwagen sind zwar schneller, Beaufort stellt einen neuen Rundenrekord auf, doch täuschen die Zeiten: Köchert ist nach dem Ausfall von Sieff auf Jaguar „D-Type“



Le Mans 1957 im Testa Rossa (Weitmann Foto). Dieses Rennen endet für G.K. mit einem Herzinfarkt!



Oben: 1000-km-Rennen Nürburgring 1958, 8. Platz und Tod des Partners Bauer.



Links: Aspern 1958, Gratulation von Julius Raab.

nicht voll gefordert und kann das Rennen verhalten zu Ende fahren. Bundeskanzler Raab gratuliert.

Gleichsam als Draufgabe zu seinem gelungenen „Comeback“ startet er wieder mit Erwin Bauer beim 1000-Kilometer-Rennen am Nürburgring. Köchert/ Bauer beenden das Rennen auf dem 8. Platz ! Und dann schlägt das Schicksal wieder zu: Bauer fährt die letzte Pässe, übersieht aber die Zielflagge, die durch einen Konkurrenten verdeckt ist und fährt irrtümlich noch eine Wettbewerbsrunde. Auf dieser Runde verunglückt Erwin Bauer tödlich!

Der Schock dieses Ereignisses löst eine neue Rücktrittserklärung aus, die

**„Jetzt will er es wissen und startet mit dem 2-Liter Testa Rossa in Le Mans...“**

aber bald vergessen ist, als Ferrari einen Werkswagen für das Gaisbergrennen und Zeltweg zur Verfügung stellt. Es ist dies gleichfalls ein 3 Liter-Testa Rossa, nach Aussage von Zeitzeugen aber ein schlecht vorbereitetes Fahrzeug, eine ziemliche Gurke, eher als Trainingswagen geeignet. Köchert bestreitet damit das Gaisbergrennen, wo es einen leichten Trainingsunfall gibt und das Sportwagenrennen in Zeltweg, bei dem er gleichfalls ausfällt, an 3. Stelle liegend hinter Trips u. Behra, beide Porsche RSK.

Trotzdem wird G.K. Staatsmeister 1958 in der Sportwagenklasse über 1600 ccm.

Ein gewisser Jochen Rindt wird in die 7. Klasse Mittelschule nach Bad

Aussee gesteckt. Einer seiner Mitschüler wird Helmut (Marko) gerufen, ein anderer Franz, der sich später aber André nennen wird (Heller).

Jetzt kommt wirklich eine Pause, 1959 und 1960 fährt er keine Rennen. Dafür findet man G.K. 1960 urplötzlich in der österreichischen Olympia-Mannschaft im Segelboot, und zwar in der „großen“ 5,5 Meter - Klasse. Sein Boot landet dann auch bei der Olympiade in Rom auf dem 8. Platz bei 19 Teilnehmern. Nachher erklärt er: „Ich kehre wieder zum Automobilsport zurück. Dieses Segeln ist viel zu aufregend und auch zu anstrengend, stellen Sie sich vor, acht Regatten zu 4 Stunden, an acht Tagen hintereinander, das ist, als ob man jeden Tag einen Grand Prix fahren muss.“

Die weiteren Aktivitäten gestalten sich zwar ambitioniert aber glücklos. Österreich hatte sich nunmehr nach dem Krieg so weit wirtschaftlich erholt, dass auch zahlreiche andere Fahrer mit

**„Die Freundschaft zwischen Köchert und dem jungen Talent Jochen Rindt, der ihm in Veranlagung und Fahrstil sehr nahe stand, dürfte etwa um diese Zeit - 1964 - entstanden sein.“**

aufwendigem Fahrzeugmaterial antreten konnten. Es war diese Zeit, Anfang der Sechzigerjahre, die Ära der Privatfahrer in Österreich: Noch fuhr Ernst Vogel, dazu kamen Gunther Philipp, Orthuber, Franz Albert, A. Schörg, Alban Scheiber, Curt Barry, und andere. In Kürze sollte auch Jochen Rindt „einer von ihnen“ sein.

Die Saison 1961 versucht sich Köchert bei der Europa-Bergmeisterschaft mit einem Porsche RS 61, erreicht einmal den 8. Platz am Mont Ventoux. Jochen Rindt absolviert vorerst einen Fahrerlehrgang in Kottlingbrunn bei Wien, blödeln noch mit Dieter Quester herum und bestreitet Beschleunigungsrennen mitten in Wien auf der Kärntner Straße.

Bei der Targa Florio 1962 taucht GK mit Maglioli/Spychiger und einem Porsche 718 RSK Spyder auf. Getriebeschaden, GK kommt nicht zum Einsatz, ebensowenig beim 1000-km-Rennen Nürburgring. Er soll mit Umberto Maglioli einen Ferrari 250 GTO, - 3 Ltr, 320 PS bei 950 kg - fahren, wie fast immer seinen privaten Wagen. Maglioli startet und scheidet nach dem 1. Boxenstopp aus. G.K. kommt wieder nicht in den Fahrersitz.

Jochen Rindt gibt bereits durch einen Sieg in Aspern mit einer 1300er Giulietta seine Visitenkarte ab und dominiert anschließend das Gaisberg- und Timmelsjochrennen, die Semperit-Rallye und Triest-Opicina. In der folgenden Saison hat Rindt sein stürmisches „Formel-Junior-Flegeljahr“ im Kurt Barry Team, überraschenderweise überlebt er. Übrigens ist dies die letzte Saison dieser Formel, die anschließend durch die F II bis 1000 ccm ersetzt wird.

Köchert ist weiterhin vom Pech verfolgt. Beim Bergrennen Sierre - Montana fährt außerhalb des Trainings - also im normalen Verkehrsbereich - ein entgegenkommender „Sportler“ frontal in seinen Wagen: ziemlich schwere Verletzungen sind die Folge.

1964 kommt Köchert in

den Besitz eines Ferrari 250 LM und plant erneut einen Start beim 1000-Kilometer-Rennen, diesmal gemeinsam mit Jochen Rindt. Als er erkennt, dass Umberto Maglioli der Schnellere ist, tritt er den Platz in seinem Privatwagen an diesen ab. Das Team Maglioli/Rindt hält lange Zeit den dritten Platz, Maglioli befördert den Ferrari 250 LM aber letztlich in den Graben.

Der weitere Ablauf von Jochen Rindt bis zu seinem tragischen Tod in Monza ist Geschichte. Die Freundschaft zwischen Köchert und dem jungen Talent Jochen Rindt, der ihm in Veranlagung und Fahrstil sehr nahe stand, dürfte etwa um diese Zeit - 1964 - entstanden sein. Eine manchmal kolportierte „Entdeckung“ Rindts, sozusagen vom Fahrerlehrgang weg, war sicherlich nicht seine Sache. Rindt ist sehr häufig in Altmünster anzutreffen und wird von G.K. beraten und unterstützt. Als Rindt 1964 sein Formel 1 - Début mit dem Brabham des Rob Walker-Teams in Zeltweg gibt, wo er leider ausfällt, tritt bereits Köchert als Ratgeber in Erscheinung. Er zieht auch im Hintergrund die Fäden, um den Start Rindts in Le Mans zu ermöglichen. Dort soll er einen Ferrari 250 LM fahren, allerdings nicht - wie manchmal behauptet wird - den von Köchert sondern des amerikanischen Ferrari-Importeurs Luigi Chinetti. Das Rennen ist für Piper/Rindt jedoch schon nach der ersten Runde durch technischen Defekt zu Ende.

Im nächsten Jahr klappt es dann endlich. Wieder mit dem Chinetti-Wagen holt sich Rindt mit Partner Masten Gregory den Gesamtsieg in den 24 Stunden von Le Mans. Auch diesmal laufen die

Fäden komplizierter Freigabeverhandlungen mit Sponsoren bei Köcherts in Altmünster zusammen.

Beim 200-Meilen-Sportwagenrennen in Zeltweg 1965 ist Jochen Rindt wieder auf Gotfrid Köcherts privatem Ferrari 250 LM gegen die Lotus 30 und Ferrari Werkswagen siegreich, gegen Gegner wie Mike Parkes, Mike Spence, David Piper, Chris Amon und Innes Ireland. Die Boxenmannschaft besteht damals (Zitat Prüller) aus Joschi Borka, Gotfrid Köchert, Rolf Markl und „einem Mädchen“.

Doch zurück zu Köchert: Jetzt will er es noch einmal wissen: Beim Gaisbergrennen 1965 startet er mit dem 250 LM und verlässt bereits nach einigen hundert Metern unansatz aber unverletzt die Fahrbahn. Dies und die Geburt seines Sohnes sind Auslöser der Erkenntnis, dass seine aktive Laufbahn nunmehr mit 47 Jahren besser zu beenden wäre.

Gotfrid Köchert starb am 5. Nov. 1986 an den Folgen seines dritten Herzinfarkts. Die Fahrzeuge, die er fuhr, erzielen heute bei Auktionen unglaubliche Höchstpreise. So wird etwa ein Porsche 550 RS aus 1957 mit einer runden Million DM gehandelt, ein 250 GTO soll gar 20 Millionen Mark bringen. Köchert und die Herrenfahrer seiner Zeit sind hingegen weitgehend vergessen.



Eine permanente Gedenkausstellung über Gotfrid Köchert ist im Oldtimermuseum „Vom Laufrad zum Automobil“ in Altmünster am Taunsee zu sehen. Geöffnet im Juli/August: 10.00 - 12.00, 14.00 - 18.00 Uhr; Im Mai, Juni, September und Oktober jeweils Sa, So und Feiertags nachmittags.

Tel. 0767/474 86 65 und 07612/ 87523



Comeback in Aspern 1958: noch ist der neue Testa Rossa 250 unversehrt.