

IMPRESSUM INHALT

„Rennsportlegende Willi Martini“
ist der geschützte Titel eines Buchs von
SCHNEIDER TEXT EDITIONS LTD.

Bildnachweis
Genauer Bildnachweis auf S. 183

Copyright 2004 by
SCHNEIDER TEXT EDITIONS LTD.
1. Auflage, Originalausgabe
Alle Rechte der Vervielfältigung und Verbreitung
einschließlich Wiedergabe durch elektronische
Medien, Erfassung und Nutzung auf
elektronischen Datenträgern und Netzwerken
inkl. Internet u.ä. sowie Fotokopie vorbehalten.

Herstellung
Coverdesign, Production: Valentin Schneider
Editorial Report, Layout: Hans-Jürgen Schneider
Scan: Wolfgang Thierack
Proof-reading: Gabriele Schneider
Printing: Westermann Druck Zwickau GmbH

Vertrieb
Delius Klasing Verlag GmbH, Siekerwall 21,
D-33602 Bielefeld; Tel. 0521/5590,
Fax: 0521/559113; e-mail: info@delius-klasing.de

ISBN
0-9541746-5-8

Verlag
SCHNEIDER TEXT EDITIONS LTD.
Elmgrove, Gormanstown, Co. Meath - Ireland
e-mail: info@schneider-text.com
website: www.schneider-text.com

Einführungs-Kapitel

- 5 Vorwort
- 6 Lebenslauf Willi Martini, Entwicklung des Unternehmens im Überblick
- 10 Vorgeschichte der Werkstätten am Nürburgring: Auto Union und Veritas
- 16 Willi Martinis Zeit bei Ernst Loof und Veritas am Nürburgring
- 19 Willi Martini bei BMW in München; Prototypenbau 507, 503, 505

Firmengründung, Tuning und Renneinsatz BMW 700 S Coupé ab 1962

- 23 Geschichte der Martini-Betriebe Nürburgring, Adenau, Nürburg
- 30 Entwicklung des BMW 700; Prototypen Denzel, Michelotti
- 36 Tuning und Renneinsatz des BMW 700 S Coupé auf dem Nürburgring
- 50 Renneinsatz des BMW 700 S Coupé in Hockenheim; Tragödie 23. Juni 1963
- 54 BMW 700 S Coupé im Rallyeeinsatz international: Argentinien, Monte Carlo etc.
- 60 BMW 700 S Coupé im Rallyeeinsatz quer durch die alte Bundesrepublik
- 64 Der BMW 700 RS im Renneinsatz für Martini; Technik, Geschichte

Die Martini-BMW 700 Kunststoffcoupé-Prototypen 1962 bis 1964

- 70 Der erste Martini-BMW 700 Prototyp beim 1000-Kilometer-Rennen etc. (Typ 1)
- 82 Die weiterentwickelten Martini-BMW 700 (Typ 2 - Typ 4); Renneinsätze etc.

Martini-Rennwagen mit Austin- und BMW-Technik 1963 bis 1966

- 94 Martini-Austin Cooper S Mk I und Mk II; Entwicklung, Renneinsätze
- 100 Martini-Glas 1300 RS, Martini-BMW 1600 RS: Entwicklung, Einsätze
- 104 Martini-BMW 1800 Prototyp: Vierzylinder-Rennwagen im 507-Design
- 108 Martini-BMW 1600 Mittelmotor-Coupé: zukunftsweisendes Vollkunststoff-Konzept

Martini-Prototypen für den Formel-Rennsport 1966, 1967

- 112 Martini Formel M Monoposto mit Elementen von 700 S und 700 RS
- 117 Martini Formel 2 mit Brabham-Fahrwerk und BMW-1,6-Liter-Motor

Konzepte, Ideen, Einzelstücke der 60er Jahre

- 120 Martini-BMW 1600 CS: wettbewerbsstauriger Zwitter aus 02 und 2000 CS
- 122 Kooperation BMW und Martini: ONS-Streckensicherungswagen 2002 iii Touring
- 123 Graf Goertz und der Entwurf für ein BMW-Coupé auf Basis der 02-Serie
- 125 Unvollendet: Krankenwagen auf Basis der BMW Limousine 2500

Martini als Abschleppunternehmer und Sicherheitsverbesserer

- 126 Mit Phänomen und Opel-Blitz auf Bergungsfahrt rund um den Nürburgring
- 128 Unfälle als Kehrseite der Medaille „Rennsport“; Verbesserung der Sicherheit

25 Jahre Martini-Rennsport im Spiegel alter Farbaufnahmen

- 132 Farbfotos BMW 700 S, Martini-Prototypen, Martini-BMW 2002, CSL, 535

Mit getunten BMW-Limousinen und Coupés auf Pokaljagd

- 142 Von Martini aufgebaute 1800, 2000, 2002 im Sport; Marathon de la route 1968
- 154 Der Martini-BMW 3.0 CSL im Renneinsatz bis Mitte der 70er Jahre
- 160 Der Martini-BMW 535 im Renneinsatz ab Ende der 70er Jahre

Renneinsätze von Autos verschiedener Marken, Aktivitäten rund um den Sport

- 164 Buckel-Volvo, Opel Kadett, Lotus, Astra Climax und Porsche unter Martini-Flagge
- 168 Willi Martini als Segelflieger und Ausbilder; Prototyp Polizei-BMW
- 172 Kunststoff-Technik bei Martini und AB Wershofen (Betzner, Ahrend)
- 174 Willi Martini und die Rennsportprominenz: Stuck, von Trips, Lauda, Hahne u.a.

Anhang: Rennsporterfolge, Literatur

- 179 Alle Renneinsätze und Rennerfolge Martini-Rennwagen und Martini-Rennstall
- 183 Literatur und Quellen, Bildnachweis
- 184 Bücher von Schneider Text Editions zu den Themen BMW und Nostalgie

Für künftige Generationen

In den 60er Jahren sorgte er mit seinen selbst konstruierten Rennwagen auf BMW-Basis für Schlagzeilen: Willi Martini. Dieses Buch würdigt sein Lebenswerk.

Vierzig Jahre, nachdem Willi Martini mit den ersten selbst konstruierten Rennwagen an die Öffentlichkeit trat, soll dieses Buch das Lebenswerk dieses bemerkenswerten Selfmademans nachzeichnen und seine Verdienste würdigen.

Bei meinen Recherchen bin ich überall auf große Resonanz gestoßen, habe Hilfe erhalten aus ganz Europa. Daher kann nun hochinteressantes, teilweise spektakuläres Text- und Bildmaterial, das bislang unbekannt war, historisch interessierten Lesern zugänglich gemacht werden. Gleichzeitig hat dieses Buch die Aufgabe, das Wichtigste von dem, was an Informationen und Fotos noch aufzufinden war, in angemessener Form zusammenzufassen und damit für künftige Generationen zu erhalten.

Mein besonderer Dank geht zunächst selbstverständlich an die Familie Martini. Danken möchte ich nicht minder herzlich auch allen, die mich vom ersten Tag der Recherchen an mit ihren Unterlagen und ihrem Wissen unterstützt haben (Nennung in alphabetischer Reihenfolge):

Manfred Adams
Kathy Ager vom LAT-Archiv
Familie Ahrend
John Aley
Karlheinz Andres vom HMSC im AvD
Werner Becker, der Unermüdliche
Otto Betzner, der große Helfer
Jan Bodenheimer
Josef Bongard
Mike Caldicott, British Motor Heritage
Axel Caprasse
Albrecht Graf von Goertz
Roland Fengler mit seinem
Kurt Schmidtpeter-Archiv
Manfred Förster
Lothar Franz, Audi Tradition
Uwe Gusen
Elke Hartinger vom ADAC Archiv
Matthias Heibel, der Fotograf
Johannes Th. Hübner vom AvD
Lennart Jarmy
Carl Christopher Jebens

Siegfried Jonke
Udo Klinkel
Peter Körtgen
Bruno Kühnis
Wolfgang Kulessa
Georg Lansky
Kurt Louis
Wilfried O. Marbach, Motorbuch Verlag
Holger Merten
Dieter Müller, der Übersetzer
Thomas G. Müller, Edition Weiß-Blau
Lutz Montowski
Klaus-Dieter Nowack
Erich Reckel, V8 Club
Eduard Retterath
Wolfram Schmitz
Halwart Schrader
Werner Schwark
Heinz Setzlach
Wolfgang Spitzbarth
Ruth Standfuß, BMW Archiv
Frau und Friedhelm Theissen
Joachim Traber

Während der Recherchen wurden mir auch persönliche Schicksale aus dem Umfeld von Willi Martini bekannt. So konnte ich auf der Suche nach Heinz Härtel, einem Motorsportjournalisten, nur noch eine Bekannte finden, deren Mutter den Mann bis zu seinem Tode beherbergt hatte; Härtel hatte seinerzeit ein komplettes Album mit Bildern der Martini- Kunststoffcoupés angelegt.

Hans-Gerhard Dobler, der ehemalige Herausgeber des Magazins „Automobil Illustrierte“, hat mir die gebundenen Ausgaben der Jahrgänge 1957 bis 1977 geschenkt. Die Bände waren mir bei verschiedenen Recherchen eine große Hilfe.

Besonders erfreulich war, daß alle angesprochenen Personen sich sofort bereit erklärten, mir die Urheberrechte an ihren Werken für dieses Buch zu überlassen.

Glücklich bin ich darüber, das Buchprojekt, dessen Anfänge bis in meine Jugend zurückreichen, nach langer Zeit doch noch zu Ende geführt haben zu können. In eini-



Martini-Fan von Jugend an, heute ausgewiesener Experte in Sachen Martini: Autor Wolfgang Thierack.

gen Jahren wäre es kaum noch möglich gewesen, an gewisse Quellen heranzukommen und Zeitzeugen zu befragen. Denn die Fahrer und Martini-Mitarbeiter von damals sind heute längst alle im Rentenalter.

Alle, die über das Gezeigte hinaus noch über „MARTINI-Wissen“ verfügen, möchte ich herzlich bitten, sich mit mir in Verbindung zu setzen. Vielleicht kann dann bei einer späteren Auflage des Buchs wertvolles Zusatzmaterial eingearbeitet werden.

Wolfgang Thierack, Sommer 2004

Anschrift:
Jahnstrasse 40, D-92421 Schwandorf
e-mail: w.thierack@iwt-promotion.net

Quer durch die alte Republik

Zwischen 1961 und 1965 ließen die Martini-BMW kaum eine deutsche Rallye aus. Auch auf der Berliner Avus und bei Bergrennen begeisterten sie die Fans.

Nicht nur auf dem Nürburgring und anderen Rundstrecken zeigten die 700 Coupés von Willi Martini Flagge, sondern auch bei zahlreichen mehr oder weniger bedeutenden Rallies in Deutschland, wobei sich das Betätigungsfeld vom kühlen Norden bis nach Bayern erstreckte. Häufig saß der Chef auch selbst am Steuer.

1963: Internation. Rallye Wiesbaden

Im Rahmen der zur Markenweltmeisterschaft für GT Fahrzeuge zählenden Deutschland-Rallye 1963 wurde auch ein nationaler Wettbewerb ausgetragen. Zu dieser Wertung meldete Martini drei BMW 700 Coupé mit den Besatzungen Adolf Engels/Klaus Scholz (Startnummer 224), Uwe Bahnsen/Herbert Stephan (Startnummer 225) und Willi Martini/Kurt Louis (Startnummer 226). Das Team Bahnsen/Stephan trat letztlich nicht an, doch die beiden anderen Mannschaften konnten die Teamwertung gewinnen. Willi Martini platzierte sich mit Kurt Louis auf dem 5. Rang der Gesamtwertung und gewann seine Klasse. Das andere Team landete auf dem 39. Platz des Gesamtfeldes.

Damals war es noch üblich, daß der Veranstalter die Teams bei der Zielankunft mit einem Glas Sekt empfing. Diese Tradition ging auf die Zeit vor dem Ersten Weltkrieg zurück, als im Taunus regelmäßig das „Kaiserpreis-Rennen“ ausgetragen wurde - mit hochbeinigen und schmal bereiften Boliden auf kurvigen und staubigen Schotterstraßen. Damals lieferten sich die Rheingauer Sekthersteller - gefördert vom deutschen Kaiserhaus - einen erbitterten PR-Krieg mit ihren Kollegen aus der französischen Champagne.

1961-1965: das Martini-Coupé auf Rallies quer durch Deutschland

Die Martini-Coupés wurden Anfang der 60er Jahre erfolgreich bei zahlreichen weiteren Rallies eingesetzt. Nähere Einzelheiten zu den Einsätzen waren kaum noch in Erfahrung zu bringen. Doch zeigen die - bislang unveröffentlichten - Bilder auf den folgenden Seiten einen faszinierenden Querschnitt des Geschehens.

Überliefert sind Einsätze in Schorndorf 1962, bei der Rallye Bad Neuenahr 1961 und 1963, der Rallye Lyon-Charbonnières-Stuttgart 1963, der Grenzlandfahrt 1963, der Travefahrt 1963, der Nordbayerischen Winterfahrt 1964, der Hessenrallye 1965 sowie einigen kleineren Veranstaltungen.

Im Gegensatz zu heute wurden in den 60er Jahren noch überall in Deutschland Rallies genehmigt, und die Wettbewerbe konnten mit den Serienwagen, die nur geringe Modifikationen benötigten, ausgetragen werden. Speziell in den Wintermonaten beteiligte sich Willi Martini mit den Coupés aus der Münchner Produktion gerne an diesen Veranstaltungen. Die Eifel war ohnehin verschneit, und das Geschäft wurde in dieser Zeit von seiner Frau und den Mitarbeitern weitergeführt. Willi Martini wurde 1963 in seiner Klasse Deutscher Meister. Einen großen Anteil daran hatte der Klassensieg bei der Rallye Wiesbaden, die auch zur Weltmeisterschaft zählte.

Und noch etwas war anders als heute: In den 50er und 60er Jahren gab es noch harte Winter in Mitteleuropa. Die Eifel war mit ihren schmalen, oft monatelang von Schnee und Eis bedeckten Straßen das ideale Trainingsgelände für angehende Sportfahrer. Man mußte damals nicht nach Finnland gehen, um junge Talente zu entdecken...



Oben: BMW 700 im Ziel beim Int. Automobil-Turnier Bad Neuenahr 1961. Mitte: Am Start zur Etappe bei der Int. ADAC Hessen-Rallye 1965. Unten: Willi Martini und Kurt Louis bei der Deutschland-Rallye 1963 in voller Fahrt auf dem Nürburgring.



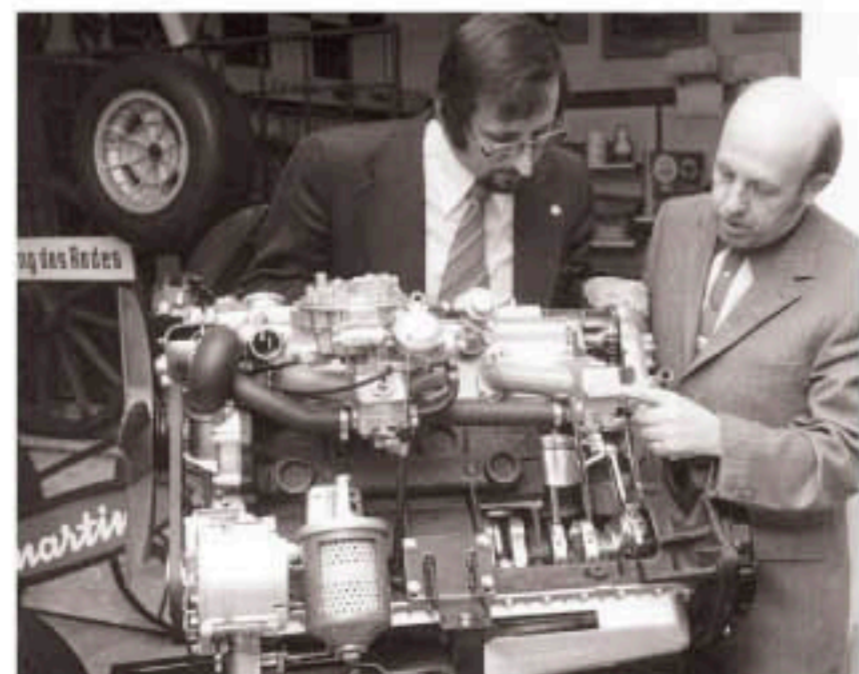
Oben: Willi Martini und Kurt Louis bei der XXV. Int. Rallye Wiesbaden 1963 bei einer Sonderprüfung auf dem Nürburgring. Re.: Martini-BMW 700 beim Int. ADAC-Bergpreis Bad Neuenahr 1963.



Links: Der Martini BMW 1600 Prototyp in der Startaufstellung zum 1000 km Rennen am 5. Juni 1966 (Fahrer: Kurt Louis, Startplatz 64). Mitte links: Clemens Ahrend baut unter den Augen seines Chefs die Vorderachse mit extra kleinen Koni-Stoßdämpfern ein (Aufbau liegt auf dem Rücken); daneben: Ahrend bei letzten Finish-Arbeiten am Heck. Unten links: der Wagen im Martini-Ausstellungsraum am Ring vor den Andenken an Graf Trips; daneben: Szene vom Karosseriebau.



Wegen eines Zündkabel-Defekts konnte das 1600er Mittelmotor-Coupé das 1000-km-Rennen nicht aufnehmen. Oben: Pilot Louis am Volant. Unten: Willi Martini betrachtet den Wagen kurz vor dem Start noch einmal kritisch. Leider wurde die sehr interessante Konstruktion nicht weiterverfolgt.



Unten links: der BMW 700 RS Fgst.-Nr. RS 1 1984 mit W. Martini im Hintergrund; dan.: Der Meister mit einem Motorschnittmodell.

Oben links: der Veritas Avus von Paul Pietsch nach seinem Neuaufbau durch Bruno Kühnis zusammen mit dessen Veritas Meteor. Oben rechts: Willi Martini zusammen mit seinem Vater. Mitte links: Martini im BMW 507 vor der Nürburg; daneben: der letzte noch fahrbereite Martini-BMW 700 beim Jubiläum 1984.

Alle Bilder auf dieser Seite: der letzte noch erhalten gebliebene Martini-BMW Typ 3 mit Polyesterkarosse. Der Wagen wird auch heute noch liebevoll gepflegt und weiterhin bei Slalomveranstaltungen eingesetzt. Unten rechts: Besitzer Siegfried Jonke, dem der Wagen im Laufe von 40 Jahren viele Siege beschert hat. Das Coupé hat mittlerweile einen 1000-cm³-Zweizylinder-Motor, um in der Klasse mithalten zu können. Auch bekam es zwischenzeitlich dreiteilige Aluräder von BBS. Kaufangeboten in satt fünfstelliger Höhe konnte der Besitzer bis heute widerstehen.

