

Sport regional Thema



Nachdem erst anderthalb Tage vor dem Saisonstart 1993 die Finanzierung für sein DTM-Debüt gesichert ist, gewinnt Uwe Alzen im Mercedes auf Anhieb die Wertung der Privatfahrer (linkes Foto). Es ist der vielleicht entscheidende Schritt in der Karriere des Betzdorfers (rechtes Foto rechts), der in Klaus Ludwig (rechtes Foto links), dem damaligen König der DTM, einen Mentor findet, mit dem er noch heute befreundet ist.

Fotos: bylogi/privat

Uwe Alzen: Der „Self-Made-Rennprofi“

52-Jähriger aus Betzdorf blickt auf 30 Jahre als professioneller Motorsportler zurück – Hohe sechsstellige Kredite und Nächte im Transporter

■ **Betzdorf.** Es ist das siebte und vorletzte Rennwochenende im „Gran Turismo Touring Car Cup“ des Deutschen Motorsport-Verbandes (kurz: DMV GTC). Auf dem „Circuit Zolder“ in Belgien stehen die nächsten beiden 30-minütigen Sprintrennen an, die sich Uwe Alzen für gewöhnlich mit Dietmar Haggenmüller teilt. Doch der Teampartner des Rennprofis aus Betzdorf ist diesmal verhindert. Für Alzen ein Grund, nicht zu starten? Keineswegs. Der 52-Jährige bestreitet also beide Rennen selbst, und zwar nicht wie im gewohnten Audi R8 LMS, sondern im Mercedes AMG GT3 aus dem Vorjahr, den das „Spirit Team Uwe Alzen Automotive“ immer noch im Bestand hat. Und dass es zur Wahrung der Meisterschaftschancen in auch ein „guter Gebraucher“ tut, beweist der Betzdorfer eindrucksvoll mit dem Sieg im ersten Rennen und Rang zwei im zweiten. „Wir mussten das Rennen in Oschersleben schon auslassen, deshalb wollte ich hier unbedingt punkten“, erklärt Alzen, der vor dem Finale in Hockenheim als Gesamt-Zweiter noch mal voll angreifen will.

Dass der Teamkollege fehlt und dazu noch ein anderes Auto herhalten muss, hätte wohl manch anderen Rennfahrer aus dem Rhythmus gebracht. Alzen nicht. Denn der Routinier baut inzwischen auf die Erfahrung aus 30 Jahren als Profi-Rennfahrer. Anlass genug, um einen Blick auf die gleichermaßen erfolgreiche wie auch ungewöhnliche Karriere des charismatischen Profis von der Sieg zu werfen.

Das Motorsport-Gen wurde Uwe Alzen quasi schon in die Wiege gelegt. Vater Dieter Alzen, seines Zeichens Besitzer einer Kfz-Werkstatt, war auf den Rennstrecken Deutschlands und des benachbarten Auslands erfolgreich unterwegs. Und wo immer der Papa mit seinen Tourenwagen vom Schläge eines Ford-Escort oder Ford-Capri Cosworth die Pisten unsicher machte, waren die beiden Söhne Jürgen und Uwe dabei. Auf dem ehemaligen Gelände des heimischen Betriebes, wo Uwe Alzen heute seinen Firmen- und Wohnsitz hat, war nichts, was zwei oder mehr Rädern besaß, vor dem Heißsporn sicher und wurde entsprechend optimiert und getestet.

Mit dem Erwerb der ersten Rennlizenz ging es für den gelehrten Kfz-Mechaniker 1989 zum ersten Mal offiziell auf eine Rennpiste. In einem Wolf-Ford Sierra Cosworth standen unter Mithilfe von Bernd Ostmann von der Fachzeitschrift „Auto Motor und Sport“ die

ersten Runden auf dem Hockenheimring an.

Der Start in die motorsportliche Karriere war jedoch alles andere als einfach, denn im Gegensatz zu seinen Kontrahenten, die bereits im Kindesalter im Kartsport an ihre Karrieren herangeführt worden waren, war Alzen bei seinem ersten Kontakt mit einem „echten“ Rennfahrzeug bereits 22 Jahre alt. Nach den ersten Testfahrten im startete er in der Saison 1990 sporadisch in diversen Fahrzeugen erfolgreich im Veedol-Langstreckenpokal auf dem Nürburgring und seiner legendären Nordschleife. Im Jahr darauf gewann er in seiner ersten kompletten Saison in dieser Meisterschaft in einem Porsche 944 die Junior-Trophäe – und erregte damit erstmals Aufsehen.

Risikoreiche Anfänge in Eigenregie

1992 wagte der Westerwälder dann den großen Schritt in Richtung Profi-Karriere. „Ich habe mich selbstständig gemacht und dafür einen Kredit im größeren, sechsstelligen Betrag aufgenommen“, erzählt Alzen. Davon wurde ein neuer Porsche 964 Cup, ein gebrauchter Transporter sowie das nötige Werkzeug erstanden, sodass ein Start im Deutschen Porsche Carrera Cup nichts mehr im Weg stand. „Ich bin volles Risiko gegangen“, blickt Alzen zurück. „Das war alles ganz schön haarig und alles andere als einfach. Ich habe alles selbst gemacht: das Auto vorbereitet, den Transporter zur Rennstrecke gefahren, selbst die Arbeiten an der Strecke liefen in Eigenregie. Meist waren noch zwei Kumpels von mir dabei, aber das war's dann auch.“ Doch das genügte, um 1992 auf An-

trieb die Gesamtwertung des Porsche Carrera Cup zu gewinnen.

„Damals waren Starterfelder von mehr als 40 Cup-Porsches die Regel, und auf manchen Strecken wurden bereits im Training die ersten Fahrer wieder nach Hause geschickt, weil die Streckenzulassung nicht mehr Autos zuließ. Entsprechend hart und spektakulär wurde gefahren. Wir waren schon so etwas wie die Exoten“, erzählt Alzen aus seinem Debüt-Jahr. „Die Firma HJS und Herr Löh von Porsche Zentrum Koblenz haben mir bei den ersten Schritten sehr geholfen. Wir waren ja wirklich nur drei Mann und haben bei den ersten Rennen sogar im Transporter geschlafen. Später hatten wir dann einen geliehenen Wohnwagen.“ Mit eisernem Willen und vollem Einsatz sorgte die kleine Mannschaft mit dem Gewinn des Cups zum Erstaunen der Konkurrenz für eine Sensation, und die ersten Beobachter aus Fachkreisen vermerkten den Namen Uwe Alzen in ihren Notizbüchern.

Im Laufe der Saison stand auch ein Rennen auf der Nordschleife des Nürburgrings an. Durch die Einsätze in der Veedol-Langstreckenmeisterschaft war Alzen schon mit der Strecke vertraut, und vor der versammelten DTM-Prominenz, die im Rahmen des ADAC-Eifel-Rennens 1992 auf dem Nürburgring gastierte, distanzierte er die gesamte Porsche-Konkurrenz mehr als deutlich. „Nach dem Rennen kamen Klaus Ludwig, Norbert Haug, Hans-Werner Aufrecht und Walter Mertes, um mir zu diesem Sieg zu gratulieren“, erzählt der Betzdorfer. „Durch Klaus Ludwig wurde ich Norbert Haug vorge-

stellt und zu einer DTM-Sichtung bei Mercedes eingeladen.“ Ohne jegliche Ahnung um den High-tech-Boliden („Ich hatte noch nie in einem DTM-Auto gesessen“) machte Alzen einfach das, was er am besten konnte – und gab einfach Gas. Erst versägte er Kurt Thim, der als Instruktor diente, und dann anschließend den Rest der Truppe.

Sponsor ermöglicht DTM-Einstieg

Zunächst bot man dem aufstrebenden Talent einen DTM-Sitz als Semi-Werksfahrer an, wofür Alzen ein Budget von 700 000 D-Mark hätte aufbringen müssen. Später halbierte man die Summe zwar, doch Alzen verfügte „nicht mal über einen Teil des Geldes“. Nach langen Verhandlungen war es schließlich Walter Mertes, der von diesem Zeitpunkt an auch Alzens Management übernahm, der anderthalb Tage vor dem DTM-Saisonstart 1993 mit HJS einen Sponsor für das erste Rennen im belgischen Zolder auftrat. Mit 20 000 Mark sicherte der Alzen-Partner aus dem Carrera Cup für ein Rennen den DTM-Einstieg. Auf Anhieb gewann Alzen die Wertung der Privatfahrer und empfahl sich eindrucksvoll für weitere Rennen.

Mertes überzeugte daraufhin die Verantwortlichen des aufstrebenden Elektronik-Konzerns „Komet“ (später ProMarkt), die Finanzierung der restlichen Saison zu übernehmen. Und Uwe Alzen lieferte weiter ab. Mit dem Titel in der Semi-Wertung zeigte die Karriere-Kurve des DTM-Neulings steil nach oben. „Das war eine schwierige Zeit für mich, der Druck war enorm hoch“, erinnert sich Alzen. „Ich musste alles im Zeitraffer tempo lernen. Nicht nur das Fahren, die Strecken und die Technik, sondern auch der Umgang mit den Medien waren für mich absolutes Neuland. Meine Mitbewerber hatten alle schon jahre- oder jahrzehntelange Erfahrung im Rennsport.“ Klaus Ludwig, der damalige König der DTM, erwies sich als begeisterter Lehrer für Alzen. Die gute Freundschaft, die sich daraus entwickelte, hält heute noch an.

Drei Jahre verbrachte Uwe Alzen als Semi-Werksfahrer in Mercedes-Diensten, harte Arbeit und stetige Weiterentwicklung bescherten ihm dabei drei Titel in der Privatfahrer-Wertung. Ehrlich und ehrgeizig verfolgte der Betzdorfer seinen Weg, der 1996 den nächsten Karriereschritt bereithielt. Auf der Suche nach einem Gesamtsiege-fähigen Auto wechselte Alzen zu Opel in die neu geschaffenen ITC, die die DTM ersetzte. Nach einem

sehr erfolgreichen Jahr ITC und drei weiteren Saisons mit den darauf folgenden Supertourenwagen (STW) ging es für Uwe Alzen 2001 mit dem Entstehen der neuen DTM zurück ins Lager der Stern-Fahrer. „Ich hatte das Glück, dass ich während meiner gesamten DTM-Karriere weiter für Porsche starten und dort großartige Erfolge feiern durfte“, beschreibt der Westerwälder die Jahre in DTM, ITC und STW. Meistertitel im Porsche Carrera Cup, dem Porsche Supercup, dem ADAC GT Cup und Einsätze mit dem legendären Porsche GT1 in Le Mans sind nur wenige der Erfolgstationen. Nach seinem Abschied aus der DTM Ende 2003 ging es für Alzen dann bis 2009 in diversen Serien und Meisterschaften von Sieg zu Sieg. Der zweite Meistertitel im Porsche Carrera Cup (2007) ist nur eine Station, weltweite Erfolge in der FIA-GT mit Michael Bartels und Konrad-Motorsport sind weitere Wegbegleiter.

2010 gab Alzen dann sein Comeback als Werksfahrer. Gleich im ersten Jahr gewann er das 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring in einem BMW M3 GT2, im darauffolgenden Jahr war es Position zwei, die der Routinier an die BMW-Fahnen heftet. Die weltweiten Erfolge mit dem bayerischen Partner dauerten bis ins Jahr 2014 und fanden nicht nur auf den Rennstrecken statt, sondern setzten sich auch in Alzens eigenem Team, das er seit 2009 unter dem Namen „Uwe Alzen Automotive“ betreibt, fort. Die Mannschaft aus Betzdorf erreichte 2009 nicht nur Gesamtrang vier beim 24-Stunden-Klassiker in der Eifel, sondern zeigte sich auch für die Einsätze der Renntaxi im Laufe der DTM-Rennen verantwortlich. Dazu gehörten auch der Aufbau und Einsatz von BMW-GT3-Rennfahrzeugen im Werksauftrag.

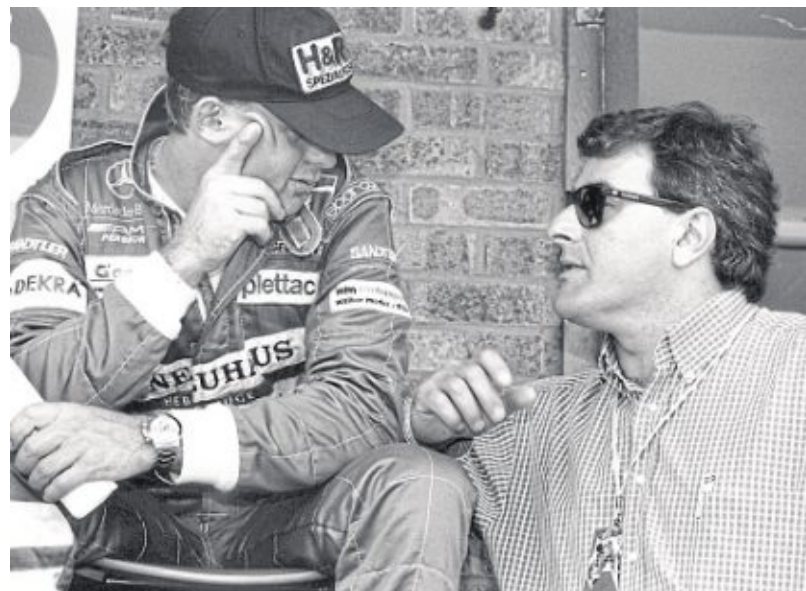
Es folgten Siege und Top-Ergebnisse mit dem BMW Z4 in der ADAC-GT-Masters-Serie sowie Gesamtsiege in der VLN-Langstreckenmeisterschaft Nürburgring mit dem Haribo-Mercedes GT3. 2016 ging es beim 24-Stunden-Rennen in der Eifel mit dem Goldbären-Mercedes bis auf Rang drei der Gesamtwertung nach vorne. 2017 startete das Team Uwe Alzen Automotive als Entwicklungsteam für den Mercedes AMG GT4 auf der Nordschleife und 2018 verbuchte Alzen mit seiner Mannschaft und einem Porsche 911 GT3 Cup bei sechs Starts in der Langstreckenmeisterschaft auf dem Ring sechs Klassenerfolge, die den Meistertitel bei den SP7-Fahrzeugen bedeutete.

Heute, im Alter von 52 Jahren, ist der „Vollblut-Racer“ immer noch am Start, pilotiert in der Saison 2019 einen Audi R8 LMS in der DMV GTC und hat dort bereits sechs Siege in Folge eingefahren. Zusammen mit Partner Dietmar Haggenmüller stehen zudem vier Podiumserfolge in der Langstreckenkonversion der Serie, den „Dunlop60“ auf der Habenseite des Teams. Doch die Prioritäten des Ausnahmerennfahrers haben sich mittlerweile verschoben. So arbeitet Alzen für diverse Industrie-Partner und bietet mit seinem eigenen Unternehmen Fahrerlehrgänge und Coachings an. Dazu stehen in Betzdorf zwei exzellent aufgebaute Audi R8 LMS Ultra bereit, die für Renn- und Trainingszwecke präpariert sind. „Ich sehe mich mittlerweile eher als Dienstleister in der Branche“, sagt der Betzdorfer, der den Fokus inzwischen auch auf den Historischen Rennsport legt. Neben mehreren Erfolgen bei der Classic-Version der 24 Stunden von Le Mans werden in den Hallen von Uwe Alzen Automotive auch historische Renn- und Straßensportwagen instand gesetzt. Derzeit restauriert man einen der legendären Procar BMW M1 und baut diesen wieder auf.

Einer der Letzten seiner Generation

Wenn Uwe Alzen heute auf 30 Jahre Rennsport zurückblickt, möchte er keinen einzigen Moment missen. Die Anfänge waren nicht einfach und der Beginn seiner Karriere äußerst schwierig. „Ich musste alles alleine stemmen und hatte niemanden, der mir den Einstieg leicht gemacht hat“, erinnert er sich. Doch mit eisernem Willen, Ehrgeiz und Mut er sich trotzdem seinen Weg. „Im Rückblick bin ich froh und glücklich, dass ich dieses Rennfahrerleben so leben durfte. Wenn man die Szene betrachtet, gibt es nur noch sehr wenige Fahrer aus meiner Generation, die noch so schnell und konkurrenzfähig unterwegs sind. Mit meiner Familie kann ich mich heute zurücklehnen und sagen: ‚Es war gut.‘“

Was wie ein Abschied klingt, bedeutet aber noch lange nicht das Ende. Weder als Rennfahrer noch als Teamchef hat der Betzdorfer ein Ende seiner Aktivitäten ins Auge gefasst. Die weiteren Wege des Uwe Alzen und seines Unternehmens sind bereits vorgezeichnet. „Nach meiner aktiven Zeit bei den großen Rennen hoffe ich, dass ich meine Erfahrungen und mein Wissen weitergeben kann.“ Bei den Herstellern ist der Betzdorfer jedenfalls ein gefragter Mann. Sei es als Testfahrer oder Berater. jogg



Walter „Wally“ Mertes (rechts) war nicht nur Entdecker, Förderer und Manager von Uwe Alzen (links), sondern vor allen Dingen ein wertvoller Freund des Betzdorfers in der Startphase seiner Karriere.

Foto: privat