

Wilhelm Herz (1912-1998) widmete wie kaum eine andere Persönlichkeit den umfangreichsten Teil seines Lebens dem Motorsport. Sechzig Jahre, von 1932 bis 1972, war er erfolgreicher Renn- und Rekordfahrer. Genauso engagiert betätigte er sich nach seiner sportlichen Karriere in offizieller Funktion bis 1992 für den Hockenheimring und bei verschiedenen Sportgremien des Motorsports.

Er wurde am 18. Januar 1912 im südhessischen Lampertheim geboren, war das älteste Kind von 8 Geschwistern und erlernte den Beruf eines Schreiners, um später das väterliche Geschäft zu übernehmen. Im Alter von 18 Jahren entdeckte er die Technik insbesondere die auf zwei Rädern, als er 1930 den „Großer Preis von Deutschland“ für Rennwagen auf dem Nürburgring besuchte. Dies war seine Motivation, die ihn packte und ihn von dem Gedanken, Rennfahrer zu werden, nicht mehr abbringen konnte. Ein Rennwagen war zu kostspielig, Motorräder waren die Alternative, diesem Traum nachzujagen. Die Stars in jener Zeit hießen Ernst Henne, Anton Bauhofer, Arthur Geiss und Tom Bullus. Diesen wollte er nacheifern. Die erste Gelegenheit bot sich im Mai 1932 auf dem neu erbauten Hockenheimring. Damit begann seine aktive Rennfahrerlaufbahn.

Die DKW Zeit (1932-1938)

Am 29. Mai 1932 meldete er sich mit dem „Automobil -und Motorradclub Ludwigshafen e.V.“ in der Mannschaftswertung beim 1. Hockenheimer-Motorradrennen und fuhr seinen ersten Sieg auf der neu erbauten Rennstrecke in der Nähe seiner Heimatstadt ein. Idealerweise hätte eine Motorsportkarriere nicht beginnen können. Der Marke, eine 500 DKW, die er an den Start brachte, blieb er für die nächsten sechs Jahre treu. Wenige Wochen später siegte er in der Ausweisklasse bis 500ccm auf dem Nürburgring.

In jener wirtschaftlich schlechten Zeit, konnte er von seinem Vater, der sein Hobby zwar tolerierte, finanzielle Zuwendungen nicht erwarten. Hier halfen viele Freunde und Gönner mit Ersatzteilbeschaffungen, Instandsetzungsarbeiten, Transportmöglichkeiten und Finanziellem. Anfangs der 30er Jahre war Geld knapp, aber das was Herz verdiente, floss in den Motorsport.

Ab 1934 bekam er die Lizenz, die ihn auch für internationale Rennen und Auslandstarts befähigte. Er etablierte sich im Laufe der nächsten Jahre zu einem Privatfahrer, dessen Einsatz, Fahrstil und Zähigkeit auffielen.

Seine Freundschaft zu dem damaligen Starfahrer Oskar Steinbach aus Mannheim, der in der '35er Saison sowohl für NSU als auch für DKW fuhr, war ein Glücksfall. Steinbach gab ihm für den Großen Preis von Europa 1936 auf dem Sachsenring, mit Genehmigung der Auto-Union, seine Trainingsmaschine. Zudem verschaffte er ihm ebenso die Gelegenheit, beim letzten Rennen der Saison 1936 eine 350er NSU in Monza zu fahren, das er als vierter beendete.

Zwischenzeitliche Annäherungsversuche von Seiten BMW, ihn 1936 als Fahrer zu engagieren, fanden mit dem Sturz bei einem Probelauf auf dem Nürburgring ein jähes Ende.

Nach diesem Ereignis kam das Angebot von Auto-Union als DKW-Fabrikfahrer für 1937 in der 500er Klasse gerade recht. In die DKW Werksmannschaft war ebenso Oskar Steinbach für die 500er Klasse verpflichtet worden. Leider verunglückte der sympathische Mannheimer im Frühjahr 1937 bei einer Trainingsfahrt tödlich. So bestand das Werksteam nur noch aus den Fahrern: Karl Bodmer, Wilhelm Herz und Kurt Mansfeld.

Die mit großen Hoffnungen begonnene Saison, war durch viele Ausfälle gekennzeichnet. Beim ersten Rennen auf der Eilenriede in Hannover, konnte er einen beachtlichen 3. Platz hinter den Werks BMWs erringen, beim Solitude-Rennen und am Sachsenring errang er jeweils den 4. Platz, beim Großen Preis von Finnland in Helsinki belegte er einen 3. Platz. Doch das Fazit dieses Rennjahres war eher ernüchternd. Durch häufige Ausfälle ihrer Fahrer, sowie einer immer stärker werdenden Konkurrenz durch BMW, Moto Guzzi, Norton und Gilera, entschloss sich die DKW-Rennleitung, für 1938 die 500er Klasse offiziell nicht zu belegen.

Wilhelm Herz konnte seine beiden Maschinen aber aus der Rennabteilung ankaufen, wobei er eine Maschine mit der schwarz-roten Lackierung, wie bei Privatfahrern vorgeschrieben, ausstattete. Glücklicherweise beendete er das Rennjahr 1938 als Deutscher Meister in der Privatfahrerwertung der 500er Klasse und mit Platz vier in der Meisterschaft. Den schönsten Erfolg in dieser Saison errang er in der 500er Klasse am Nürburgring im Rahmen des "Großer Preis von Europa" für Rennwagen.

Die NSU Ära (1939)

Hier setzte Herz Hoffnungen in die neue 350er Kompressormaschine, die konkurrenzfähig schien, da Heiner Fleischmann das letzte Rennen der 38er Saison souverän vor den DKW's von Ewald Kluge und Walfried Winkler

gewann.

Als sich im Frühjahr 1939 die neuen Fahrer für NSU am Hockenheimring trafen, waren die Erwartungen sehr groß. Unter Chefkonstrukteur Walter Moore hatte man mit Otto Rührschneck, Karl Bodmer, J.R. White und Wilhelm Herz ein schlagkräftiges Quartett verpflichtet. Doch schon bei den ersten Tests, war die Ernüchterung groß, kein Fahrer konnte die Zeiten von Fleischmann annähernd einholen. Dazu kam die Anfälligkeit des Centric-Kompressors, der vor allem mit thermischen Problemen und mit festgehenden Rotorflügeln zu kämpfen hatte.

Bei den Rennen wich man daher auf den bewährten Einzylinder 350 DOHC aus, der immer ans Ziel kam. Der Höhepunkt an Enttäuschungen war in jenem Jahr die TT auf der Isle of Man. Mr. Moore ließ die Junior- und Senior TT mit drei 350er Kompressormaschinen belegen. Wilhelm Herz konnte in der Senior-Klasse an den Start gehen. Doch auch er schied in der zweiten Runde wegen technischem Defekt aus. Keine der gemeldeten Maschinen konnte das Rennen beenden. Ein Desaster für Moore und das Werk aus Neckarsulm. Bei Wilhelm Herz, der von dem Potential dieses Kompressormotors überzeugt war, grub sich dieser Misserfolg tief ins Gedächtnis. Hier zerronnen alle Hoffnungen auf einen Sieg.

Die NSU Ära (1946 – 1949)

Was ihm an Erfolgen in der DKW Zeit versagt blieb, sollte sich in den NSU Jahren zu Lorbeeren wandeln.

Gerade aus amerikanischer Gefangenschaft heimgekehrt, besuchte er per Fahrrad das zerbombte Neckarsulmer NSU Werk. Sein Freund Otto Mack, Obermeister der Rennabteilung, half ihm nach wochenlanger Suche, aus den überfluteten Kellern zwei Kompressormotorräder zu bergen. Nach dem Ankauf der Maschinen bekam Herz von NSU die Zustimmung, diese als Privatfahrer auf eigene Kosten fahren zu dürfen. Doch von Fahren konnte keine Rede sein, denn es waren zwei Schrotthaufen, die seit der Werksbombardierung wochenlang unter Wasser gelegen hatten. Beim Wiederaufbau der Maschinen stand natürlich der Lader im Mittelpunkt. Bis 1942 hatte NSU Forschungsarbeiten an der TH Stuttgart betrieben, um einen effizienteren Lader zu entwickeln. Der Zufall wollte es, dass der leitende Ingenieur Karl Schäfer, aus Lampertheim und Wilhelm Herz sich gut kannten. Man hatte zwar im Werk einen neuen Lader konstruiert, der aber in der letzten Version nicht mehr gefertigt wurde.

Dies übernahm nun in Eigeninitiative Wilhelm Herz, der bei Schenck in Maulbronn neue Gehäuse gießen ließ. Die Innereien, wie Rotorblätter, Lagerung und das Abdichten der Dichtleisten wurden akribisch bearbeitet. Die Prüfstandsmessungen fielen dementsprechend hoffnungsvoll aus. Nach gut einem Jahr war eine der beiden Maschinen durch Mitwirkung eines großen Freundeskreises einsatzfähig. Der ersten Bewährungsprobe beim Hamburger-Stadtparkrennen 1947 wurde fiebernd entgegengesehen. Im Training lief die Maschine einwandfrei und weckte für das Rennen große Hoffnungen. Durch ein Missverständnis war der Lader überfett eingestellt worden und folge dessen ging beim Start der Traum von einem Sieg buchstäblich in einer blauen Rauchwolke unter. Beim zweiten und letzten Lauf der Saison auf dem Noris-Ring verhinderte zudem eine Reifenpanne den ersehnten Erfolg.

Das Jahr 1948 könnte man mit dem Slogan betiteln: Herz ist Trumpf! Vom 8. Mai 1948 in Hockenheim bis zum letzten Lauf in Dieburg gewann Wilhelm Herz jedes Rennen mit neuen Rundenrekorden und war am Ende der Saison Deutscher Meister in der 350er Klasse. Bei manchen Rennen waren seine Zeiten nicht mehr weit von Schorch Meiers 500er Kompressor BMW entfernt. Von soviel Erfolgen ermutigt, bewirkte er bei dem damaligen NSU Generaldirektor Walter E. Niegtsch, mit dem ihn ein freundschaftliches Verhältnis verband, die offizielle Rückkehr des Werkes in den Rennsport.

Die Fahrer der Werksmannschaft 1949 hießen nun, Wilhelm Herz (350er Klasse), Heiner Fleischmann (500er Klasse) und Hermann Böhm / Karl Fuchs (500er Seitenwagenklasse). Erfolge und Misserfolge hielten sich 1949 die Waage. Für Wilhelm Herz hätte die Erfolgsstory weitergehen können, doch Chefkonstrukteur Albert Roder wollte einen neuen Kompressor einsetzen. Im Prinzip ähnelte dieser Vielzellenrotor dem BMW Lader. Trotz beachtlicher Leistungssteigerung, kränkelte er an thermischen Problemen. Im Gegensatz zur BMW saß dieser Lader hinter den Twinzylindern, so dass er von der Hitze des Motors überlagert wurde und nach kurzer Zeit fest ging. Bis man sich wieder dem „Herz’schen Kompressor“ zuwandte, waren die Rennen der Meisterschaftsläufe zu Gunsten von Siegfried Wünsche (DKW) entschieden worden. NSU baute im Winter 1949/50 einen neuen Lader, der mit dem Centric-Kompressor nur noch die 4 Flügel gemein hatte. Ansonsten war diese neue Konstruktion eine Meisterleistung badischer Maschinenbaukunst. Leider verunglückte Wilhelm Herz beim letzten Rennen 1949 in Köln so schwer, dass er die Früchte seiner Bemühungen nicht einfahren konnte. Das erledigte Heiner Fleischmann, der dann 1950 in

der 350er Klasse Deutscher Meister wurde.

Mit der totalen Neukonstruktion einer 500er 4Zylinder wollte Albert Roder 1951 die Saugmotorenära einläuten. Daraus wurde ein Trauergeläut, weil die Erfahrung mit hochdrehenden mehrzylindrigen Motoren fehlte. Bei einer der ersten Probefahrten auf dem Hockenheimring verunglückte Herz in der Stadtkurve, weil der Motor urplötzlich blockierte. Auf Wunsch von Victor Frankenberger, Technischer Vorstand von NSU, der das fachliche Urteilsvermögen von Herz sehr schätzte, sollte er sich nur noch für Testfahrten bei Neuentwicklungen zur Verfügung stellen.

Im Frühjahr 1952 verbrachte Wilhelm Herz mit der neu konstruierten 250er Rennmax viel Zeit am Hockenheimring und Nürburgring. Bei den Fahrversuchen lieferte er Konstrukteuren und Mechanikern wertvolle Hinweise für Korrekturen an Motor und Fahrgestell, die sich im Laufe der 52er Saison in ersten Siegen dieser Maschine niederschlug. Als Anerkennung für seinen Einsatz um die R22 baute man ihm später das Rekordfahrzeug „Baumm IV“. Sein letztes Straßenrennen auf der AVUS 1953 wollte er mit einem Sieg beenden, doch es wurde ein dritter Platz, weil die Entlüftungsbohrung des Tankdeckels verstopft war und der Motor dadurch nicht mehr genügend Benzin bekam. „C'est la vie!“

Die NSU Weltrekorde (1951 -1956)

Die Idee, ein Weltrekordfahrzeug zu bauen, kam Herz schon während des Krieges, als er einen Artikel des bekannten Aerodynamikers Freiherr Reinhard von Koenig-Fachsenfeld las. Der Baron versprach dem Fahrer seiner Konstruktion eine Geschwindigkeit über 300km/h, wenn er dem Fahrzeug 65 PS zur Verfügung stellen könnte. Und das war Herz mit seiner 350er möglich, die er kurzzeitig auf diese Leistung hochziehen konnte. Damit hätte er Hennes BMW Rekord von 1937 leicht überbieten können.

Nach mehreren Besuchen bei Fachsenfeld, konnte Herz das Fahrzeug nach dessen Plänen bauen. Auf eigene Kosten ließ er den „Tiefsitzer“ bei NSU fertigen, der Ende 1949 fahrfertig war. Leider kam es damals nicht zum Einsatz, denn wie schon erwähnt, verunglückte Herz beim letzten Motorradrennen so schwer, dass an eine Rekordfahrt nicht mehr zu denken war.

Während sich Herz von seinen Sturzverletzungen erholte, übernahm NSU in eigener Regie das Thema „Weltrekord“. Man beauftragte Dr. Walter Froede mit diesem Projekt. In Zusammenarbeit mit der Technischen Hochschule Braunschweig entschied man sich für ein konventionelles

Stromlinienfahrzeug, aus dem letztlich der „Delphin I“ entstand. Auch dieses Rekordfahrzeug war so ausgelegt, dass der Fahrer mit der Brust flach über dem Motor lag. Von 20 Modellen, entschied man sich für eine Version, die nicht den besten Luftwiderstand, jedoch eine bessere Seitenstabilisierung aufwies. Ende Februar 1951, stand dem inzwischen genesenen Wilhelm Herz das Fahrzeug zu ersten Tests zur Verfügung. Die Autobahn München-Ingolstadt war eine geeignete Strecke, die 300km/h zuließ. Hier sollte die Schallmauer von 300 km/h fallen, jedoch im Laufe der Tests bemerkte Herz, dass die Messstrecke mit 8 Kilometer zu kurz ausfiel. NSU entschied sich daher, nur die Kilometer-Rekorde anzugreifen. Das Topergebnis des 12. April 1951 hieß für die 500ccm Kompressormaschine 290 km/h über den fliegenden Kilometer und damit absoluter Geschwindigkeitsweltrekord für Motorräder. Sein einstiges Idol und der bisherige Rekordinhaber, Ernst Henne, war einer der ersten, die ihm zu dieser Leistung beglückwünschten. Am Nachmittag desselben Tages errang Herz mit seinem 350er Motor im „Delphin I“ 279 km/h. Der alte absolute Rekord lag bei 280 km/h. Was wäre gewesen, wenn 110PS im „Fachsenfeld“ zum Einsatz gekommen wären?

Im Oktober 1951 blies NSU nochmals zur Rekordjagd. Wilhelm Herz überbot die bisherigen Leistungen der stehenden Rekorde in der 350 und 500er Klasse. Hermann Böhm fuhr im „Delphin II“ mit 240 km/h einen neuen absoluten Seitenwagenweltrekord.

Von 1951 bis 1955 war Wilhelm Herz schnellster Mann der Welt auf dem Motorrad. Geschwindigkeitsenthusiasten von USA bis Neuseeland, versuchten diese Leistung zu durchbrechen. Dies gelang am 4. Juli 1955 dem Neuseeländer Russell Wright bei Christchurch mit einer NSU ähnlich geformten 1000er Vincent Black-Lightning. Er setzte die neue Marke auf 298km/h. Wie es sich für einen Sportsmann gehörte, telegraphierte Herz dem neuen Rekordinhaber seine Glückwünsche.

Schon am selben Tag telefonierte Herz mit Dr. Froede um die Möglichkeit einer Rückeroberung zu klären. Im September 1955 besuchten Wilhelm Herz, Rennleiter Gustav Germer und Dr. Froede die Bonneville Salt-Flats bei Salt Lake City in Utah/USA. Man wollte sich vorab ein Bild dieser legendären Rekordstrecke machen, um diesmal die 300 Km/h Grenze zu brechen. Herz testete den Salzbelag mit einer stromlinienförmig verkleideten „NSU Sportmax“ und das Ergebnis war so zufrieden stellend, dass man schon auf dem Rückflug die Marschrichtung für die kommenden Rekorde festlegen konnte.

Anfang Oktober 1955 begannen die Arbeiten an drei Fahrzeugen: Ein

konventionelles Stromlinienfahrzeug, Delphin III, diesmal total geschlossen und zwei revolutionäre Fahrzeuge, den Baumm II und den Baumm IV. Mit Baumm IV, nur für Wilhelm Herz gebaut, sollte bewiesen werden, dass Geschwindigkeit nicht eine Sache der Leistung, sondern des Luftwiderstandes ist, der sich in dem so genannten cW-Wert ausdrückt. Der komplett geschlossene Delphin III bei 110PS und 500 ccm kam auf 1,6 cW und der Baumm auf 1,1cW bei 40 PS und 250ccm.

Im Juli 1956 mietete NSU die Bonneville Salt-Flats, um für zwei Wochen zum letzten Mal Motorradgeschichte zu schreiben.

Bei dem Versuch mit dem Baumm IV den Weltrekord schon vorab zu brechen kam es fast zur Katastrophe. Bei über 320 km/h bekam die Stromlinie des Fahrzeugs Auftrieb, überschlug sich, aber Herz überlebte dank der stabilen Monocoque Aluminiumkonstruktion unverletzt diesen Horrorcrash. Das Fahrzeug war nicht mehr einsatzfähig und ein direkter Vergleich zwischen beiden Fahrphilosophien war damit hinfällig.

Einen Tag später kam der komplett geschlossene Delphin zum Einsatz, mit dem Herz erhebliche Probleme hatte. Durch Erschütterungen, ausgelöst durch die Unebenheit des Salzes, bewegte sich sein Kopf ständig nach oben und unten. Mit dieser Bewegung entriegelte er das Schloß der Einstiegs Luke, das sich direkt über seinem Sturzhelm befand. Schweren Herzens entschloss er sich zu einer ovalen Öffnung des Einstiegs, mit dem Wissen, dass dies Geschwindigkeit kosten würde.

Zwei Tage später, am 4. August 1956 setzte Wilhelm Herz den absoluten Weltrekord mit dem „Delphin III“ auf 339 km/h. Trotz aller vorausgegangener Probleme war noch nie ein absoluter Rekord mit einer Steigerung von 41km/h erreicht worden.

Insgesamt setzte NSU 54 Rekorde in das Buch der FIM. Damit verabschiedete sich der damals Welt größter Motorradhersteller vom Motorradsport. Die letzten Rekorde aus diesen Bestleistungen fielen erst 30 Jahre später!

Weltrekorde (1965 - 1972)

1962 fiel der absolute Motorradrekord an den Amerikaner Bill Johnson. Sein Triumph-Streamliner fegte mit 361km/h über das Salz von Bonneville. Diese Bestleistung motivierte Wilhelm Herz nun die 400km/h Grenze anzugreifen. Im Frühjahr 1963 testete er auf dem Hockenheimring zum ersten Mal den Fachsenfeld'schen Tiefsitzer, doch es zeigte sich, dass das Fahrzeug ohne größere Umbauarbeiten die 400 nicht erreichen würde. Das war Herz zu riskant und er entwarf und konstruierte ein neues Motorrad,

den „Delphin IV“. Um die Bauhöhe gering zu halten, entschied er sich für ein Kneelerfahrgestell, ähnlich der Seitenwagen jener Zeit. Doch immer noch lag der Fahrer über dem Motor. Die NSU Werke überließen ihm die Kompressormotoren. Gleichzeitig mit dem Bau des Delphin IV entstand auch ein Rekordwagen, mit dem er Langstreckenrekorde brechen wollte. Die Erfahrungen seiner Erkenntnisse bei Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen konnten sich nun voll entfalten. Dem Werk in Neckarsulm kam diese PR im Zeitalter von Prinz 4 und Prinz 1000 gerade recht.

Im Windkanal der TH Stuttgart wurde an beiden Fahrzeugen die beste aerodynamische Änderung gefunden. Doch beim Delphin IV waren die Ingenieure unsicher, ob das Motorrad nicht zuviel Auftrieb bekommen würde. Die 400km/h waren zur damaligen Zeit schwer vorstellbar. So entschloss man sich sicherheitshalber zwei Abtriebsflügel seitlich anzubringen.

Mit finanzieller und materieller Unterstützung der Continental AG, Hannover und Bosch, Stuttgart und einem von NSU delegierten Mechaniker, fand sich Wilhelm Herz, nun zum dritten Mal in Bonneville ein. Doch der Auftakt fiel buchstäblich ins Wasser. Die Salzfläche war mit einer dünnen Wasserschicht überzogen, die sich selten im Sommer zeigte. Erst nach einer Woche quälenden Wartens, setzte sich Herz zuerst in den Rekordwagen, um auf dem Rundkurs von Bonneville Langstreckenrekorde bis 100 Meilen in Angriff zu nehmen. In den nächsten zwei Wochen eroberte er für die 350 und 500er Klasse 24 Klassenrekorde. Hier sei nur der technisch interessanteste Rekord erwähnt: Mit dem 350er Motor (75 PS) fuhr Herz auf 100 Meilen einen Schnitt von 225 km/h. Die Höchstleistung der 500er Version lag bei 264 km/h über die fliegende Meile.

Als das Salz nach einigen Tagen trockener und fester wurde, setzte sich Herz in den Delphin IV. Die ersten Probefahrten wurden um die 250 km/h gemessen, so dass Herz den Angriff auf den „Absoluten“ wagen konnte. Doch das Schicksal wollte es anders. In der Nacht vor der geplanten Rekordfahrt regnete es in Strömen. Die Salzfläche war zum See geworden und alle Hoffnungen waren dahin. Das Team hatte nur noch Zeit, die gebuchte Rückreise nach Deutschland anzutreten. Den Delphin IV ließ man in der Obhut von Bob Summers, der den Transport später in Auftrag gab. Bob Summers fuhr einen Monat später einen neuen absoluten Automobilweltrekord für radgetriebene Fahrzeuge mit 658 km/h. In Deutschland angekommen ging die Rekordjagd für Wilhelm Herz in „seinem“ neu eröffneten Motodrom von Hockenheim weiter. Unter großem

Zuschauerandrang brach Herz die bestehenden Rekorde über die ¼ Meile mit stehendem Start.

Mit einem „Goodwill“ des damaligen Rheinland-Pfälzischen Ministerpräsidenten Dr. Helmut Kohl, wurde im Sommer 1966 der Autobahnabschnitt Kaiserslautern- West bis zum Anschlussstück Waldmohr für Rekorde mit Auto und Motorrad gesperrt. Die herausragende Leistung des Rekordwagens mit dem 350er Motor, war der fliegende Meilenrekord mit 254 km/h. Am 18. August 1966 errang Wilhelm Herz seinen letzten Motorradrekord. Er griff die Bestmarke für die 10 km Distanz mit stehendem Start an. Eine „halbierte“ Delphin III Version katapultierte ihn auf die neue Höchstmarke von 226 km/h ebenfalls in der 350er Klasse. Auf der noch nicht freigegebenen Autobahn bei Maxdorf, unweit von Ludwigshafen, fiel dann im Spätjahr 1971 der 350er Rekord über 1 km stehender Start für Automobile mit 123 km/h.

Im Sommer 1973 wollte es Herz, inzwischen 61, auf der neuen Autobahn Rheinbach bei Bonn noch einmal wissen. Er versuchte mit einer 250er Rennmax, Typ Blauwal, den stehenden Rekord einer Yamaha zu überbieten. Dazu fehlte ihm nur eine Sekunde. Respektabel, wenn man bedenkt, dass zwischen beiden Maschinen fast zwei Dekaden lagen. Inmitten dieser Zeit fiel die Ölkrise, die den Sinn nach Rekorden stark hinterfragte. Diesem Zeitgeist fiel auch sein letztes Ansinnen, ein viermotoriger Wankelrekordwagen zum Opfer. Übrig blieb ein futuristisch geformtes Holzmodell; jedoch der ewige „Traum vom Fahren“, begleitete Wilhelm Herz sein Leben lang.

Der Hockenheimring (1954 - 1992)

Wilhelm Herz und der Hockenheimring gehören eng zusammen, er hat mit persönlichem Einsatz, finanziell und geistig die moderne Entwicklung des Hockenheimrings eingeleitet und seine Zukunft bis in die heutige Zeit beeinflusst.

Als 1953 der damalige Rennleiter, Präsident des BMC (Badischer Motorsport Club) und Gründer des Hockenheimrings von 1932, Ernst Christ, aus gesundheitlichen und familiären Gründen dieses Amt aufgab, musste eine im Motorsport anerkannte Person gefunden werden. Die Wahl des Vorstandes fiel einstimmig auf das Ehrenmitglied des BMC, Wilhelm Herz. Dem damaligen „schnellsten Mann der Welt“ auf dem Motorrad. Dieser war von der Idee anfangs nicht begeistert, denn er hatte gerade in Ludwigshafen eine NSU Werkstatt mit Shell-Tankstelle eröffnet. Ernst

Christ, Schatzmeister Karl Dorn und Fritz BÜchner warben intensiv um Herz und um die Jahreswende gab er mit dem berühmten, erhobenen Zeigefinger seine Zustimmung: "...awwa nua fä a kozzi Zeit!" Daraus wurden 38 Jahre.

Zum Maipokalrennen 1954 hatte er sein Debüt als Rennleiter. Zu seiner Freude konnte er den ersten Siegerkranz, den er überreichte, seinem ehemaligen Schützling, Doppelweltmeister Werner Haas, umhängen.

Im Laufe des Jahres wurde Herz zum Geschäftsführer der neu gegründeten Hockenheimring GmbH ernannt.

Ein Meilenstein für diese Rennstrecke aber war der Motorrad-Weltmeisterschaftsstatus ab 1957. Die Vorarbeit dazu wurde bereits in Amerika bei den Rekordfahrten von Wilhelm Herz mit NSU auf den Bonneville Salt-Flats eingeleitet. Herz nutzte die Gelegenheit und überzeugte Piet Nortier, Sportkommissar und Delegierter der FIM, dem Hockenheimring die Chance für einen WM-Lauf zu geben. Der Holländer sagte zu und kam im Spätjahr 1956 mit einer Kommission nach Hockenheim. Nach Besichtigung der Strecke war man gewillt unter hohen Auflagen den WM Lauf für 1957 ins Badische zu verlegen.

Die Auflagen waren, Sicherheitsvorkehrungen in beiden Tribünen an Start und Ziel, eine standesgemäße Zeitnahme und ein neuer Straßenbelag. Der neue Straßenbelag war die Herausforderung, denn hierzu fehlte das Geld. Die Banken waren nicht bereit, einzuspringen, ihnen fehlten WM-Erfahrungswerte, die es in Hockenheim bisher nicht gab. Auch die Heidelberger Firma Grimmig wollte erst mit Sicherheiten ihre Arbeiten beginnen. Die Zeit verstrich und Herz wollte der CSI ein positives Signal geben. Mitte März unterzeichnete Wilhelm Herz als persönlich haftender Gesellschafter der Hockenheimring GmbH einen Wechsel, der zwei Wochen nach dem WM Lauf einzulösen war. Da Herz von einem Erfolg überzeugt war, setzte er sein eigenes Vermögen aufs Spiel.

Den WM Lauf 1957 besuchten bei nasskaltem Wetter erstaunlicherweise 100.000 Zuschauer, doch unter dem Schlussstrich blieb ein Defizit von 23.000 DM, das aus den Reserven des BMC getragen wurde. Aber der Hockenheimring hatte ab 1957 im Motorradsport WM Status.

Der nächste Meilenstein war eine noch größere Herausforderung. Der Hockenheimring wurde plötzlich durch die Bauplanung der neuen Autobahn

A6 mitten durch den südlichen Abschnitt in Frage gestellt. Durch zähe Verhandlungen erreichte die Geschäftsleitung von der Landesregierung einen Zuschuss von 5 Millionen DM für den Neubau des Hockenheimrings.

Als Reminiszenz an den Gründer des Rings, Ernst Christ, übertrug Wilhelm Herz ihm die Aufgabe, eine Rennstrecke zu konzipieren, die einerseits dem Zeitgeist und andererseits einer zukünftigen Entwicklung gerecht werden sollte. Man baute das für die damalige Zeit modernste Motodrom.

Weitere Sponsoren waren erforderlich, die Millionen der Stuttgarter Regierung waren nicht ausreichend. Hier brachte Wilhelm Herz seinen Namen und seine Persönlichkeit ins Spiel und Conti, Bosch, Mercedes, Opel, Dunlop, Sachs und Pirelli sponserten den Löwenanteil der Kosten. Mittelständische Firmen, aktiviert vom Bürgermeister Dr. Buchter, konnten ebenfalls gewonnen werden. „Wem, außer Wilhelm Herz, hätten wir unser Geld mit gutem Gewissen anvertraut“, erinnert sich Contis Marketingstrategie Emmanuel Rode heute. Die Continentalstraße in Hockenheim sollte immer an diesen Deal erinnern. Der Neubau verschlang 25 Millionen. Am 22. Mai 1966 wurde die Eröffnung des neuen Motodrom mit viel Prominenz gefeiert.

Bei schönstem Wetter erlebten im Jahr darauf wieder 100.000 Zuschauer die Faszination des „Infields“, wie es heute noch Fahrer und Zuschauer bei allen Veranstaltungen in den Bann zieht.

Herz wusste aber, dass diese moderne Rennstrecke auch für Rennwagen jeglicher Kategorie geeignet war. Zuerst kam die Formel V, die Wilhelm Herz einlud, dann die GT Boliden und die Formel II, die in jenen Tagen äußerst beliebt war. Aber das ersehnte Ziel war die Formel I. Und das kam schneller als erwartet. Unter seinem Fahrersprecher Jochen Rindt wollten die Formel I Fahrer 1970 wegen erheblicher Sicherheitsmängel nicht mehr am Nürburgring starten. Rindt kontaktierte Herz, ob dieser bereit sei den Grand-Prix zu übernehmen, was er ohne zu zögern tat. Die guten Kontakte zwischen den beiden zahlten sich aus. Man erzwang die Verlegung „Großer Preis von Deutschland“ zum Hockenheimring.

Ein Jahr später veranstaltete Herz auf eigene Faust einen freien Formel I Lauf, um den Beweis anzutreten, dass man es auch ohne AvD schaffen kann. Wieder wurde Geld aufgenommen und wieder setzte Herz sein eigenes Vermögen aufs Spiel.

Wie schon 1957 kam man mit einem blauen Auge davon. Aber dadurch setzte er ein Signal, dass es nur noch eine Frage der Zeit sein würde, wann

die Formel I ins Motodrom zurückkehrt.

Niki Lauda, der als Fahrersprecher Jochen Rindt ablöste und seit seiner Formel V Zeit ebenfalls gute Kontakte zu Wilhelm Herz hatte, liebäugelte schon länger mit dieser modernen Rennstrecke. Nach seinem Nürburgringunfall sollte sich das Blatt wenden. Ab 1977 vereinbarte man einen turnusgemäßen Wechsel Nürburgring – Hockenheimring und war somit am Ziel aller Träume.

An seinem 70. Geburtstag hörte Wilhelm Herz aus dem Munde eines prominenten AvD Mitgliedes: "Früher haben die Hockenheimer neidvoll zum Nürburgring geschaut, heute schaut der Nürburgring neidvoll nach Hockenheim und das sehr geehrte Jubilar ist Ihr Verdienst!" Wilhelm Herz gab im Spätjahr 1992 nach 38 Jahren Hockenheimring alle seine Ämter auf. Nachfolger wurde sein ältester Sohn Dieter Herz, der ihn bereits längere Zeit als Assistent unterstützte. Wilhelm Herz starb am 5. Januar 1998 im Alter von 86 Jahren und wurde am 9. Januar in seiner Heimatstadt Lampertheim beigesetzt.