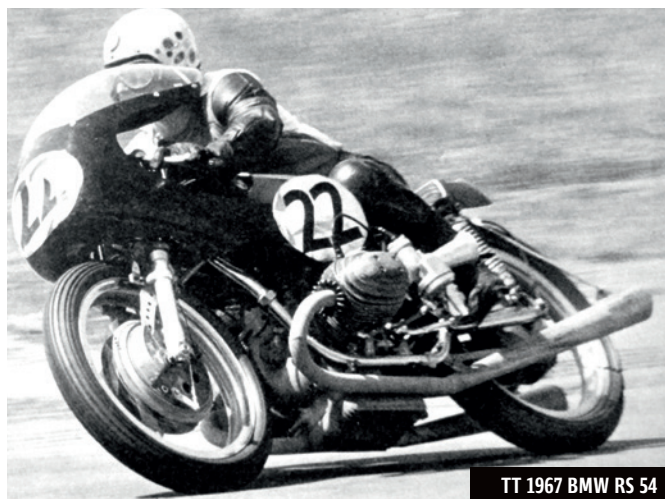


# „Mööööööönsch Hans Ottooooooo ...“

Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Jürgen Kießlich (3), „Klacks“ (1), M. und P. Blum (2), Privat Mochwitz (1)

... noch mehr Begeisterung konnte der große „Klacks“ über die Leistung von Hans Otto Butenuth nicht Ausdruck geben, als er 1962 in der Junior (350 ccm) unter den weltbesten Piloten auf der Manx einen katastrophalen Abflug überlebte. Der am 1. April 1930 in Mengede geborene Rennfahrer darf wohl ohne Übertreibung als einer der erfolgreichsten Privatfahrer über Jahrzehnte in Deutschland bezeichnet werden. Mit 18 Jahren begann er in den Royal Air Force Werkstätten in Dortmund seine Ausbildung als Monteur und arbeitete dann für die RAF in Köln und Hamburg. Ein freundlicher Regiments Sergeant der RAF brachte ihm das Motorradfahren bei und somit war der Virus übertragen worden. Sein erstes Motorrad in den Fünfzigern war ein D-Rad, danach Rudge Ulster mit vollradialem Bronzekopf und dann die 1. BMW, eine Wehrmachtsmaschine R12 von 1940 mit 750 ccm Hubraum.

1957 packte ihn das Rennfieber und er begann auf einer NSU MAX „vom Schrottplatz“; in drei Rennen war er zweimal unter den ersten fünf. 1958 startete er mit einer BMW R51/3 bemerkenswert erfolgreich über drei Jahre. Außerdem nutzte er die Gelegenheit, als „Schmiermax“ bei seinem Freund Willi Kramer aus Bremen im BMW-Gespann mitzufahren. Selbst bei bekannten Gespanngrößen wie G. Auerbacher, A. Butcher und H. Luthringshauser war er ein gefragter Co. Nachdem er 1960 die nationale Lizenz erhielt, strebte er mit einem 250er Sportmax Motor im Norton Manx Fahrwerk nach weiteren Erfolgen und konnte bereits zum Jahreswechsel 1961 die internationale Lizenz beantragen. Dann wurde an die Hochzeit mit seiner Frau Margot gedacht, sie wohnten in Dortmund. Für weitere Rennen wollte er leistungsstärkere Maschinen an den Start bringen. Kurzzeitig wohnte er auch in Sachsen. Eine Norton Manx Mod. 40, 350 ccm, war die Liebe auf den ersten Blick für den internationalen Einsatz, mit der „NSU – Norton“ startete er in der Deutschen Meisterschaft weiterhin. Sein großer Traum war schon seit eh und je die „TT“, endlich konnte er sich diesen Wunsch 1962 erfüllen. Bereits im Training hatte er sich mit der Manx und ebenso mit dem „Manxzwitzer“ in der Junior sowie in der Lightweight (250 ccm)



TT 1967 BMW RS 54

als Newcomer auf Antrieb für die jeweils 364,5 km Distanz qualifiziert. Das hätte bereits 1963 auf der Manx sein letzter Traum sein können. Am 6. Juni passierte es nach dem Start in Douglas. Nach der Glencrutchery Road, hinter der St. Ninian's Kirche, die schnellen Kurvenpassagen zum Bray Hill Gefälle mit 8.000 U/min im vierten Gang bei 200 km/h zwischen den Vorgärten und deren Mauern sowie markierten Bordsteinkanten, weiter bis zum Scheitelpunkt Port-E-Chee-Avenue und unten am Rechtsknick waren es erst 1,3 Kilometer nach dem Start. Er spürte am Stiefel etwas Nasses und beim Hinabblicken erkannte er einen Tankriss, im gleichen Moment kam er mit der Maschine ins wilde Schlenkern über die gesamte Straßenbreite, berührte dabei die Bordsteinkante, immer noch mit etwa 150 km/h, und die Maschine hob ab zum Flug. Nach Überschlägen landete er nach einem Zaun in einem Rosengarten an der Hauswand, die Maschine krachte weiter oben in eine Mauer und wurde zerschmettert. Er konnte sich aufrappeln, aber ein Unterschenkelbruch

machte ihm das Laufen unmöglich. Als Schlagzeile in „Douglas TT News“ am 7. Juni war zu lesen: „TT-Throttle-Open-Jack from Germany first 100 mp/h Bray Hill Crash Survivor“; „der Erste, der einen Bray Hill Sturz bei 100 mph überstand“. Sein Schutzengel hatte die Zielflagge noch nicht geschwenkt. Ein paar Beispiele seiner Erfolge auf der TT: 1969 gelang ihm in der Senior mit seiner 15 Jahre alten BMW RS 54 immerhin noch der 14. Platz. Mit der getunten Serien R 75/5 schaffte er es 1970 im Rennen der Serienmaschinen auf den 6. Platz und verbesserte sich 1971 auf den 4. Rang. Die bis dahin bemerkenswerteste Leistung war 1974 der 2. Platz auf der BMW R 90 hinter Mike Grant auf der großen Triumph in der 1.000-Klasse der Production-Racer und 1975 zweimal Zweiter. Der absolute Höhepunkt, gemeinsam mit Helmut Dähne 1976, war in der 1.000er-Klasse bei zehn Runden (über 650 Kilometer) Handicap-Production-Racer der Sieg. Dazu gibt es Besonderheiten in unterschiedlichen Berichterstattungen, irrtümlich wurde aus Falsch-



TT HOB und P. Blum 1975



TT 1971, BMW 4. Platz



Jicin 1976, Formel 750



