



TITEL- SAMMLER UND SERIENSIEGER

Das sind wahrscheinlich die zutreffendsten Begriffe für die Sport-erfolge der beiden Zitzewitz-Brüder anfangs der 1990er Jahre.



Dirk jubelt: Der Dakar-Sieg 2009 gemeinsam mit Giniel de Villiers – vielleicht nicht sein letzter

Dirks erster Meistertitel 1987 war Honda immerhin ein Dankeschreiben wert und KTM schickte eine erste Vertragsanfrage. Doch Dirk hält Honda-Runge die Treue und fährt 1988 ein weiteres Jahr für das Oldenburger Privat-Team. Mit dem ihm vertrauten Material und technischer Unterstützung durch den Importeur holt sich der junge Architekturstudent erneut klar die Meisterschaft in der Viertelliterklasse und beim EM-Lauf in Munster kann er sich an die europäische Spitze herantasten. Eine Liga, in der sich Bert mit EM-Rang vier bereits etabliert hatte.

Klar beherrschte Bert zudem mit dem KTM-Halbliteraggregat erneut die nationale Meister-

schaft und zum zweiten Mal in Folge auch das Deutsche Enduro-Championat. Auf dem Karlsruhof eröffnete der Maschinenbau-Ingenieur zudem 1988 ein Motorradgeschäft und startete mit Deutschlands erster Enduroschule auf der nahegelegenen Motorsportanlage „Wagriaring“ eine neue Herausforderung.

Für 1989 wechselte Dirk dann die Marke und schloss sich wie Bruder Bert nun ebenfalls dem Stöckmeier- KTM-Team an. Doch die Sache entwickelte sich problematisch. Die Zusage, er würde ebenso wie der Schwede Dick Wickel für die Meisterschaft einen Prototypen des moderneren 1990er Modells bekommen, wurde nicht erfüllt. Natürlich gewann Dirk auch auf

der seriennahen 250er KTM des Jahrgangs 89 erneut den deutschen Titel, doch seine Enttäuschung über die nicht eingehaltene Absprache wog schwer und sollte Folgen haben. Bert wurde ebenfalls wieder 500er Meister, nun allerdings erstmals mit einem Viertakter als Antrieb.

Für die Sechstagesfahrt in Walldürn wurden beide natürlich für die deutschen Auswahlmannschaften nominiert. Dirk ist mit 19 Jahren der Jüngste im Team der Junior-Trophy. Er fährt Spitzenzeiten, bis sich die Sicherungsscheibe der Kickstarterwelle löst. Die Reparatur bringt ihm drei Strafminuten ein. Nachdem das Junior-Team drei Tage lang im Klassement führt, reicht es am Schluss dann nur zu Platz zwei hinter Finnland. Bert startete im Trophy-Team, das schlussendlich einen ausgezeichneten dritten Rang hinter Italien und Schweden erzielen konnte.

Für 1990 führte Dirks Enttäuschung über die nicht eingehaltene KTM-Zusage zu einem erneuten Markenwechsel. Suzuki-Kurz heißt sein neues Team, wo Sporterfolge für eine überarbeitete 250er RMX benötigt werden. Mit KTM herrschte erst mal Funkstille. Teamchef Stöcklmeier war natürlich not amused, als

Dirk sein Motorrad zurückgab. Schließlich war der Viertelliter-titel einer der wichtigsten für die Verkaufsziele jeder Marke.

Die stärkste Waffe, die man bei KTM nun gegen Dirk anbieten konnte, war Ex-MZ-Star Harald Sturm, der wohl erfolgreichste und vielleicht auch beste deutsche Fahrer jener Tage, wie zumindest Bert und Dirk einvernehmlich hervorheben. Doch Dirk von Zitzewitz blieb weiterhin der „King“ in der Viertelliterklasse. Auch die gelbe Suzuki steuerte er zum Meistertitel, der auch 1991 – nun gegen Uwe Weber, einen weiteren Ex-MZ-Star – zu seiner Beute wurde. Zudem erreichte er 1991 endlich ein weiteres schon lange angestrebtes Ziel: Quasi als Familienerbe gewann auch er nun das Deutsche Enduro-Championat, also „Meister aller Klassen“.

Bert hingegen wurde von KTM 1990 auch in der Enduro-WM eingesetzt. Ein Jahr, in dem er in absoluter Topform unterwegs war und in dem er sich mit Husabergs Jimmie Eriksson über die gesamte Saison ein packendes Duell lieferte. Am Ende unterliegt er dem Schweden nur knapp und wird hervorragender Vizeweltmeister.

Es sind nicht nur die fahrerischen Talente, welche die

Zitzewitz-Brüder auszeichnen. Immer öfter lassen sie auch jene technischen Kompetenzen erkennen, die schon ihren Vater in den 1950er Jahren charakterisierten. Bert entwickelt zusammen mit seinem Schwager Robert Hübner KTM-Auspuffsysteme und Fahrwerks-Komponenten und Dirk bringt sich bei Suzuki ein, um dem RMX-Fahrwerk bessere Wettbewerbs-Gene einzuhauchen. Seinen sechsten Meistertitel in Folge und den zweiten Championaterfolg holte sich Dirk dann 1992, nun wieder für KTM.

Es ist die Zeit, in der Bert anfang, seine erfolgreiche Karriere langsam etwas ausklingen zu lassen und sich verstärkt seinem Motorradgeschäft zu widmen. Und auch Dirk hielt nun Ausschau nach neuen Zielen und Herausforderungen.

Allein die nationalen Meisterschaften in Serie genügten dem jungen ambitionierten und umtriebigen Sportler nun nicht mehr. Immer öfter richtete sich sein Augenmerk auf die le-

Bert bewältigte jedes Terrain wie hier den groben Schotter bei einem italienischen EM-Lauf



Meist von hinten, wie auch der Fotograf, sah die Konkurrenz „BvZ“

gendären Wüsten-Rallyes und so versuchte er sich erstmals 1993 bei der Marokko-Rallye. Dirk: „Probleme mit einem zu kleinen Tank an der KTM, aber auch allein das neue Terrain in der Wüste samt der damals für mich noch ungewohnten Navigation wurden regelrecht zum Chaos. Vieles hat nicht gepasst und ich sagte mir: Nie wieder Rallye nach diesem misslungenen Abenteuer-Einstieg!“

Es dauerte jedoch nicht lange, bis der Rückschlag verdaut und der Wüstenvirus zurück war. Der Versuch, bei Richard Schalber im BMW-Rallye-Team ein Motorrad zu bekommen, scheiterte. Man war an Dirk nicht interessiert, was zur Folge hatte, dass er weiterhin den KTM-Deutschland-Chef Toni Stöcklmeier mit seinen Rallye-Anfragen nerven musste. Dass er auch hubraumstarke Bikes sehr schnell bewegen konnte, hatte er zwischenzeitlich unter Beweis gestellt. Ab 1994 hatte er sich erfolgreich für KTM in der Viertaktklasse über 500 Kubikzentimeter etabliert.

Doch es dauerte bis zum Spätherbst 1996, als seine Dakar-Pläne eine Wendung nahmen. Ein Anruf von Stöcklmeier erreichte ihn bei der

Auch mit Viertaktern schnell unterwegs: Dirk bei den Sixdays 2000 in Grananda in Spanien



Davide setzt die „Fahrtafent“-Familientradition nahtlos fort – hier bei der DEM 2018 in Streitberg



Bert von Zitzewitz verpaßte den Enduro-Welttitel nur knapp

Povaska Hystria (10) Nach 11 Weltaktklassen in sieben Ländern umfiel der Karlsruher Endurofahrer Bert von Zitzewitz als Vize-Weltmeister laut. Mit nur sieben Punkten Rückstand malte sich der Illähige nur dem Schweden Jimmie Eriksson bragna. Bis zum letzten Lauf in der Tschadwüste war die Entscheidung um den Titel in der Viertaktklasse noch offen.

Von Zitzewitz ging motiviert und gut vorbereitet in die alles entscheidende letzte Runde im technischen Povaska System mit dem 2. und 3. Platz in den Tagesschritten. Obwohl der KTM-Werkfahrer die Veranstaltung in dem Karapuz denn auch gewinnen, doch nicht genügend Punkte auf den Schweden grüßten. „Verloren ging der Titel für mich durch einen unglücklichen Verlust Platz beim verlorenen Lauf in Ungarn“, erzählte Bert von Zitzewitz. „Wenn die Spitzengruppe lag eng zusammen, aber mit etwas Glück hätte es zum Titel werden können.“

Nach vielen Deutschen Meisterschaften und internationalen Erfolgen zeigte Bert von Zitzewitz mit dieser Leistung in der Weltmeisterschaft seine Fähigkeiten im Motorsport, im Ausdauer, Fahren und vor allem in der Vorbereitung. Er ist sich ohne Zweifel immer im vorderen Feld. Die überlangen Leistungen von den Fahrern waren bei diesen Enduroveranstaltungen. Immer, wie das Tagesspiel von 120 Kilometern mit persönlichen Fahrern auch in der GPR wieder verständig belagte. Ohne Probleme mit der Technik der 500er Povaska KTM konnte sich der amtierende Deutsche Endurofahrer wieder als bester Deutscher profilieren.

Die Enduroweltmeister 1996 in der Schweiz wurden vom 100-Pferd-Kleinmotor KTM 100 Karl Tanner (D) hant. Der neue Povaska 500 KTM 500 Bert von Zitzewitz (D) hant. Der 100-Pferd-Kleinmotor KTM 100 Karl Tanner (D) hant. Der neue Povaska 500 KTM 500 Bert von Zitzewitz (D) hant.



Nur eine knappe Demotivation und verlor sich in der Povaska Bert von Zitzewitz. Foto: M.

Die lokale Presse (Kieler Nachrichten) berichtete ausführlich über die knappe WM-Entscheidung von 1990

Roof of Africa: „Sorry, wir haben leider vergessen, dich zu informieren! Du bist für die Dakar 1997 gemeldet!“ Dirks Freude war natürlich riesig, auch wenn nur noch eine kurze Vorbereitungszeit verblieb. Doch die genügte, um topfit das große Rallye-Abenteuer anzugehen.

Seine Weiterentwicklung vom reinen Endurospezialisten zum Abenteuer und Grenzgänger war damit endgültig eingeleitet. Dirk schlug sich bravourös und erreichte als bester deutscher Teilnehmer Platz fünf. Viel wichtiger war dabei der Titel, der ihm damit zuteil wurde: „Rookie of the Year“, also bester Neuling! Dirk berichtet: „Rallyefahren kann man nur im Wettbewerb lernen. Es ist knüppelhart, da die Leistungsdichte der Fah-

rer extrem hoch ist und zudem beim Material eine gewisse Gleichwertigkeit besteht. Und das mit dem Lernen im Wettbewerb bezieht sich nach meiner persönlichen Erfahrung auch auf den Endurosport. Bert und ich haben nie spezielle Endurotrainings absolviert. Unsere Trainingseinheiten haben stets auf der Motocross-Strecke stattgefunden.“

Dirk setzte seine Dakar-Erfolgsbilanz 1998 mit Rang sieben fort. Und 1999 gelangen ihm zwei Etappensiege, ehe er die KTM mit Motorschaden vorzeitig zur Seite stellen musste.

Bis 2001 bleibt er auch der deutschen Enduroszene sehr erfolgreich verbunden, ehe der Abenteuerer seinen nächsten Karriereschritt endgültig voll-

Dirk, perfekter Drift im Grenzbereich: Mit der Suzuki RMX errang er zwei Meistertitel



Team Zitzewitz: Davide, Dirk und Bert, das aktuelle Erfolgstrio vom Karlshof

zieht. Der US-Amerikaner Mark Miller bot Dirk 2002 die Chance, als Co-Pilot in ein Rallye-Auto zu wechseln. Und 2005 stand dann quasi eine „Beförderung“ ins Haus: Ein Vertrag für das VW-Werksteam. Mehrere Siege mit dem Südafrikaner Giniel de Villiers als Fahrer bei der Marokko-Rallye waren die Vorboten ihres größten gemeinsamen Erfolgs: Dakar-Sieg 2009 mit dem VW Rallye Tuareg. Sicherlich bislang der Glanzpunkt in der Motorsportkarriere des Dirk von Zitzewitz.

Doch Dirk hat seine einstige Ausgangsbasis, den Endurosport, bis heute nie komplett verlassen. Noch immer bilden Motocross-Trainingsfahrten ei-

nen wichtigen Teil seines persönlichen Fitnessprogramms. Außerdem organisiert er Endurolehrgänge, Enduroreisen und Rallye-Teilnahmen für Hobbyfahrer. Auch Bert ist in den deutschen Endurosport nach wie vor stark involviert. Zum einen als Teamchef seines BvZ-Racing-Teams, aber natürlich auch als Berater und Betreuer für seinen Sohn Davide, dem es nach mehreren Endurotiteln schließlich vorbehalten blieb, auch die erste Deutsche Motocross-Meisterschaft für die familiäre „Hall of Fame“ einzufahren.

Ob die Zitzewitz-Familie im Motorsport tatsächlich über ein besonderes Gen verfügt, wie Mathies Stüdemann bereits

1953 mutmaßte (Teil 1), konnten wir natürlich nicht herausfinden. Aber es als „gen-ial“ zu bezeichnen, was die Familie von Zitzewitz motorsportlich so alles auf die Beine stellt, ist durchaus legitim. Und das Beste daran: Diese großartige Erfolgsgeschichte ist ganz offensichtlich noch lange nicht zu Ende.

Bernd Loistl

GESAMTBILANZ

Volker: 1 Deutsche Meisterschaft, 2 Trophy-Siege, sechsmaliger Mannschaftskapitän des deutschen Trophyteams

Bert: 9 Deutsche Meisterschaften, 2 Championats, 11 Sixdays-Teilnahmen mit 10 Goldmedaillen, Enduro-Vizeweltmeister und Gewinner der Silbervase

Dirk: 11 Deutsche Meisterschaften, 4 Championats, 11 Sixdays-Teilnahmen mit 8 Goldmedaillen; Gewinner Rallye Dakar

Davide: 3 Deutsche Meisterschaften, 5 Sixdays-Teilnahmen mit 5 Goldmedaillen

Mehr Infos zu Bert, Dirk und Davide gibt es im Internet unter bvz.de; zitzewitz.com sowie bei facebook und instagram.