

Historische Formel Vau Europa e.V.

Paul Schemann

„Benzin im Blut“ – eine Lebensgeschichte

Ein Nachruf von Dr. Frank Orthey

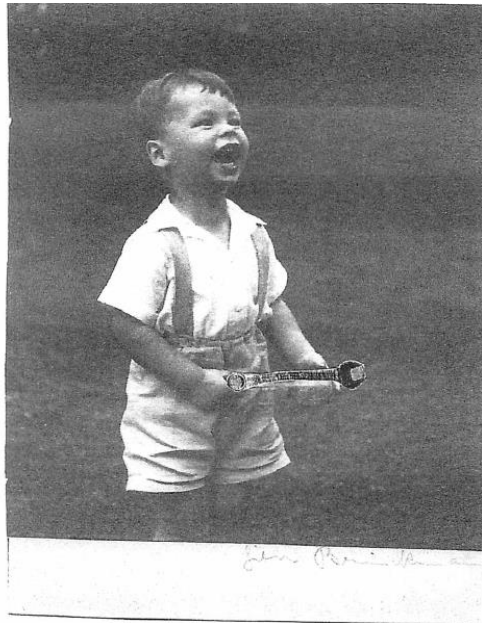


Paul Schemann

14. Februar 1932 bis 17. Oktober 2023

„Benzin im Blut“ – eine Lebensgeschichte

Paul Schemann wurde am 14. Februar 1932 in Plettenberg-Holthausen geboren. Sein Vater Paul Schemann sen. war praktischer Arzt, die Mutter Hildegard Schemann geb. Kämpgen war Tochter eines Fabrikanten. Paul hatte zwei Brüder, Hans Ulrich und Klaus sowie drei Schwestern, Liselotte und die Zwillinge Heide und Bärbel.



Paul Schemann schrieb im Lebenslauf seines Buchmanuskriptes mit dem Arbeitstitel „Benzin im Blut“ unter erlernte Berufe: „Praktischer und studierter Landwirt, danach zeitweise Autoschlosser, danach Praktikum als Maurer und Vorbereitung zum Architekturstudium, danach selbständiger Architekt, dabei Konstrukteur und Rennwagenbauer, danach Privat-Rennfahrer mit Formel Vau – Rennwagen, danach Hobby-Buchautor“. In dem Manuskript, das er mir im Dezember 2018 schickte, beschreibt er die „Anfänge“ seiner „Auto-Biografie“: „Das erste Gefühl auf Rädern hatte ich unbewusst, als ich von meinen Brüdern Hans Ulrich und Klaus (...) während eines Umzuges, als Baby im Kinderwagen in unsere erste Stadtwohnung verfrachtet wurde. Das war so im Sommer 1932. In dieser Zeit roch es natürlich noch nicht nach Benzin, nein, eher nach vollen Windeln. Die erste bewusste Erinnerung, so etwa mit 6 Jahren, (...) war, als ich meinen ersten richtigen Freund Reinhard Balzer kennen lernte. Wir fanden auf einer Müllkippe einen fast kompletten Kinderwagen, es war glaube ich ein Cabriolet mit intaktem Fahrgestell. (...) Als „under cover“ Kindermädchen schoben wir das Teil zur Begutachtung in Sicherheit. Wir hatten es schon bei anderen Kindern gesehen, die sich als Basis für das Fahrgestell, auf neudeutsch eine Art Seifenkisten-Mobil, im wahrsten Sinne, gezimmert hatten. Um ihnen gleich zu tun, beschafften wir uns einfache ungehobelte Bretter aus Abfallholz, von einem nahegelegenen Sägewerk. Als

Hauptwerkzeug konnten wir einen Hammer aus unserem Haushalt vorübergehend enteignen. (...) So montierten wir die beiden Achsen mit den gummibereiften Speichen-Räder auf die Holzplatte. Die Vorderachse musste natürlich beweglich sein, da die Lenkung als Fußsteuerung gedacht, so konstruiert war. Die Gesamtbefestigung bestand leichtfertig aus krumm geschlagenen Nägeln. (...) Nach erfolgreichem Abschluss des fahrbaren Untersatzes, war unser Ziel, mit den unverträglichen Nachbarkindern ein Straßen-Rennen oder auch Bergrennen am Maler Weg zu vereinbaren. An einem sonnigen Nachmittag gingen wir mit anderen Teams an den Start. Nach anfänglicher Führung, musste ich wohl aus einer Kurve kommend, einen Bordstein berührt haben. Bei dem Aufprall saß ich plötzlich mit meinem Hinterteil auf der Straße. Die beiden scheinbar zu schwach befestigten Achsen flogen mir um die Ohren und die vernagelte Holzplatte schoss, inzwischen schon außer Sicht geraten nach vorne und zerbrach unter dem Gelächter der zuschauenden Kinder. Unser „Flitzer“ hatte sich in alle Einzelteile zerlegt. Danach haben wir als Verlierer auf den Bau von weiteren Konstruktionen verzichtet. Mir war damals noch nicht bewusst, dass ich später doch noch einmal einen weiteren Versuch machen würde, einen richtigen Rennwagen zu bauen.“

Schon Pauls Vater war ein Autoliebhaber. Das erste Auto, an das sich Paul erinnerte, war ein „Adler Trumpf Cabriolet Baujahr 1936/1937 mit vier Zylindern, 1.645.00 ccm und sage und schreibe 38 PS in der Farbe „beige“ (Karmann)“. Später nach dem Krieg fuhr Pauls Vater Käfer Cabriolet. Außerdem gab es in der Garage noch eine 98er Wanderer, „ein Moped mit 3.0 PS und in grüner Farbe“, das der Vater vor dem Krieg für die ärztliche Betreuung seiner ländlichen Patienten nutzte.

Paul: „Als das Moped noch betriebsbereit war und ich dann und wann in die Garage, meinem Lieblingsort kam, hatte ich das Bedürfnis dieses zu pflegen. (..) Ich setzte mich dann, mit meinen noch nicht ganz ausgewachsenen Beinen auf das PS-Ross und trampelte, denn es war nur ein Fahrrad mit Motor und Pedalen und trampelte und trampelte und ... - bis dann doch endlich der Motor ansprang. (...) An einem schönen Sonntag, meine Mutter war zum Kaffeekränzchen ausgeflogen, ging ich mal wieder wohl etwas gelangweilt an unserer Garage vorbei. Ich weiß nicht, wie sich durch ein Wunder das Garagentor öffnete. In meiner Nase konnte ich einen Hauch von Benzin feststellen. Wie davon betäubt, schob ich das Gefährt auf den nahegelegenen Gartenweg. Das Moped sprang wie von selbst an, setzte sich mit mir rittlings in Bewegung. Ich wusste, dass ich immer schon zu Höherem geboren war! Steckte in mir wohl ein kleiner Rennfahrer?“

Später folgten im Nachkriegsdeutschland Eigenbauversuche mit einem 500-er BMW-Motorradmotor, einem Eigenbauchassis aus Holz – und mit „erbeutetem“ amerikanischem Sprit. Im Rahmen seiner landwirtschaftlichen Ausbildung kam Paul mit viel Motorisiertem in Kontakt. Insofern wurde der

Wunsch nach einem eigenen Motorrad dauerbefeuert. 1954 war es dann mit einer Adler MB 200 so weit. Karrieremäßig konnte sich Paul nicht so recht entscheiden, kehrte der praktischen Landwirtschaft, die er zuletzt in der Schweiz verfolgt hatte, den Rücken, und fand Anstellung als Hilfsautoschlosser bei den belgischen Besatzungskräften, wo er Panzer instand setzte. Klar wurde ihm dabei jedenfalls: „Soldat wollte ich nun gar nicht werden!“ Aber auch: „Bis jetzt hatte mein kurvenreiches Leben noch keine gerade Linie gefunden.“ Aus einer Berufsberatung beim Plettenberger Arbeitsamt ergab sich die Perspektive eines Studiums in der Fachrichtung „Wasser-, Kultur- und Tiefbau“ an der Ingenieurschule in Siegen. Nachdem 1957 alle Voraussetzungen erfüllt waren, ging es los mit dem Studium, das später zusammen mit einem Freund am schönen Rhein seine Fortsetzung fand.

1960 fand er eine Anstellung in einem Plettenberger Architekturbüro und konnte somit eine Familie ernähren. 1961 heiratete Paul seine langjährige Freundin Marie-Luise Schulte, 1963 kam die Tochter Sabine zur Welt. 1964 war es endlich so weit: Paul konnte sich sein erstes Auto leisten. Es musste natürlich etwas Sportliches sein. Und es wurde ein BMW 700er Coupe mit 40 PS. Damit schloss sich Paul dem heimischen Motorsportclub „Scuderia Plettenberg“ an. Ein entsprechender Aufkleber verschönerte die Karosserie und bestätigte seinen Wunsch, einmal Rennfahrer zu werden. Erstmals wurden an Wochenenden Rallyes gefahren. Bei den sogenannten „Nachtfahrten“ assistierte Studienfreund Ewald Hagedorn, der den Rechenschieber zur Ermittlung der Durchschnittsgeschwindigkeit beherrschte. Der kleine Flitzer war natürlich nicht nur für den Motorsport da, sondern er wurde auch für ruhigere Fahrten im täglichen Leben genutzt, zum Beispiel für Urlaubsreisen nach Italien, an die Riviera. Pauls späterer Freund Heinz Arens, Meister einer Plettenberger Gesenkschmiede, arbeitete den Original-BMW-Auspuff nach dem Vorbild einer italienischen Abarth-Anlage mit vier Auspuffrohren um. Der Erfolg war nicht nur leistungsmäßig, sondern auch akustisch ein voller Erfolg. Nachdem die ortsansässige Polizei Strafe androhte, schaffte Paul um des lieben Friedens willen doch eine Original-Abarth-Anlage mit Zulassung an. Die Geburt von Sohn Ingo erforderte allerdings die Trennung vom geliebten kleinen Renner und die Anschaffung eines Viersitzers.

Nichtsdestoweniger war der Kontakt zu Heinz Arens ein wesentlicher Anstoß für das, was folgte. Arens hatte wie viele andere Begeisterte in Deutschland, Gefallen an der Formel Vau-Idee gefunden, die Huschke von Hanstein aus den USA mitgebracht hatte. Arens hatte die enthusiastische Idee und auch schon einige Teile gehortet, Paul hatte die Infrastruktur und Kompetenz für die Konstruktion. Er stellte sich abends ans Zeichenbrett, wälzte Vorgaben und Bestimmungen der ONS (Oberste Nationale-Sportkommission) und brachte in Fortsetzung seiner frühen Karrieren mit Seifenkistenrennwägen

„etwas ratlos und überfordert“ die ersten Entwürfe zu Papier. Der Anspruch war zudem: „Optisch sollte unser Rennwagen besser und schöner als die Serie aus Amerika aussehen.“ Arens war von den Entwürfen begeistert und der Bau begann.

Zwei Jahre später war das Fahrzeug fertiggestellt. Die Erbauer waren stolz, nach er Fertigstellung am 01.03.1968 die Hauptabnahme mit der Prüfnummer TP4 / 8791 beim TÜV Essen mängelfrei zu absolvieren.



Konstruktiv hatte man sich an die bereits gebauten Formel Vau-Rennwagen mit Vierkant-Gitterrohrrahmen, VW-Vorderachse, VW-Getriebe und mit leicht modifiziertem, etwa 50 PS starken VW-Motor mit einem Vergaser angelehnt. Die äußere Hülle bestand, nach eigenem Modell gefertigt, aus Fiberglas. Dieser Rennwagen mit der ONS-Wagenpass-Nr. TP4/8791 wurde nur 1968 bei einigen Rundstrecken- und Bergrennen eingesetzt.

Paul: „Das erste Rundstreckenrennen, bei dem wir genannt hatten, war das III. Mittelrheinrennen am 08./09. Juni 1968 auf dem keinen Kurs am Nürburgring. Driver Heinz absolvierte am Samstag das Training, um sich für das Sonntagsrennen zu qualifizieren. Alles verlief reibungslos. Heinz konnte sich bei einer Teilnehmerzahl von 30 Gleichgesinnten im Mittelfeld platzieren. Für das erste Rennen für ihn ein großer Erfolg.“ Gemeinsam mit dem Plettenberger Jörg Zaborowskie, der einen Formel-Vau-

Olympic-Bausatz der Münchner MAHAG aufgebaut hatte, wurde ein alter Möbelwagen gekauft, mit Rampe und Winde versehen und fortan als Renntransporter und mobiles Hotel eingesetzt. Die Erfolge waren überschaubar, Lerneffekte und Spaß groß. Paul fuhr vor allem am Berg. Der erste Formel Vau 1300/I Arens-Schemann-Eigenbau existiert heute nicht mehr. Grund: Die Teile wurden für die Neukonstruktion benötigt.

Denn 1969 bis 1970 wurde der zweite Formel Vau 1300-II Arens-Schemann gebaut und am 08.06.1970 mit der Registrier-Nr. V/1571/70 bei der DEKRA Dortmund mängelfrei abgenommen.



Hiermit stießen die Erbauer in andere Dimensionen vor, was sie auch durch die konsequente Keilform äußerlich zum Ausdruck brachten. Das Auto wurde in der Folge bei Bergrennen eingesetzt, dem Lieblingsbetätigungsfeld von Fahrer Schemann. Im Laufe der 1970er Jahre wurde der Rennwagen dem sich entwickelnden Formel Vau-Reglement angepasst und immer wieder verändert und verbessert. Der Rennwagen war und blieb ein Unikat. Wegen seiner vielen Besonderheiten war er mit den herkömmlichen Konstruktionen nicht vergleichbar und setzte eigene technische Akzente. So endete der nur 35 kg (statt beim Vorgänger 50 kg) schwere Gitterrohrrahmen aus Rundrohr vor dem Motor und bildete mit dem Motor und Getriebe eine tragende Einheit. Zwischenzeitlich hatte der Formel Vau zudem innenliegende Stoßdämpfer bekommen. Nur um ihn dann bald darauf auf freistehende Federbeine mit gekürzten Hörnern der Vorderachse und innenliegenden Stabilisatoren umzurüsten. Der Motor, inzwischen mit einer Trockensumpfschmierung versehen, erhielt zudem einen seitlichen Alu-Ölkühler. Die letzte „Karr“ – Motorversion mit einem zentralen Doppel-Vergaser mit Doppelansaugrohren hatte nach Motorbremse nachweislich 133 PS.

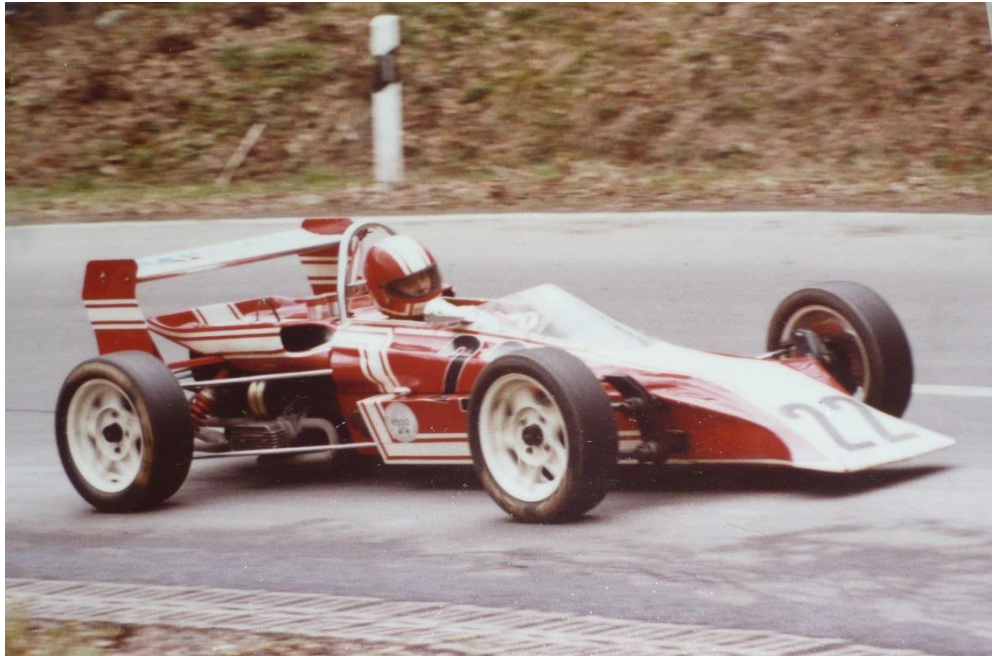


Die Fiberglas-Verkleidung war in einer optimierten Keilform ausgeführt, wurde immer wieder verändert und nach 1978 mit Ergänzung eines Heckflügels in der Form unverändert beibehalten.



Die beiden Sauerländer Eigenbauer experimentierten auch mit unterschiedlichen Luftführungen, die heute auch von der damaligen Formel 1 inspiriert erscheinen. Auch die Farben änderten sich im Laufe der Jahre mehrfach. Die letzte Farbgestaltung war bis 1984 in rot-weiss gehalten. Auch an der Ausführung von Design und Lackierung wird wie auch an vielen anderen Details deutlich, wie akribisch

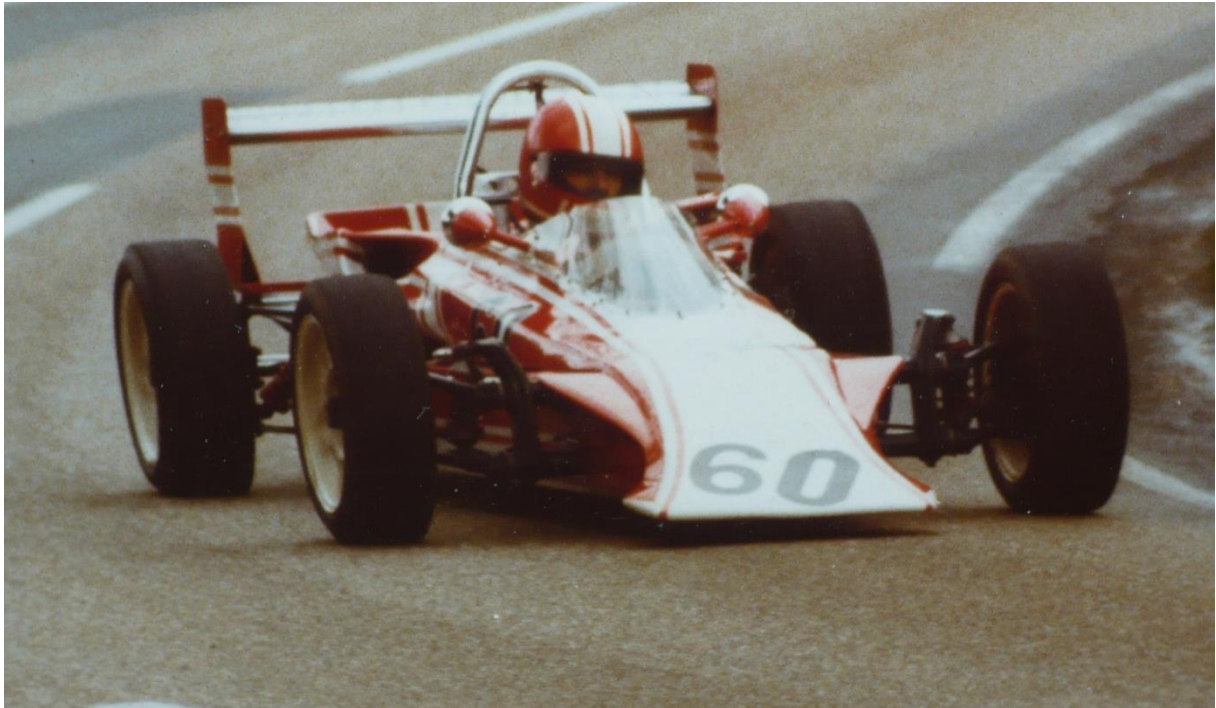
und professionell die beiden Eigenbauer zu Werke gingen. Das hatte keinen Hinterhofschauber-Charakter. Das Ergebnis mit seinen feinen und innovativen technischen Lösungen sprach eher für einen Rennwagen-„Hersteller“.



Der Formel Vau 1300/II wurde in den Jahren 1970 bis 1984 bei ca. 130 Bergrennen mit großem Erfolg von Paul Schemann eingesetzt. In seinen Aufzeichnungen für das geplante Buch listet Paul viele der gefahrenen Läufe mit Renngeschichte und Ergebnissen auf. 1978/1979 beendete Edelschrauber Heinz Arens seine Aktivitäten, Paul Schemann machte weiter bis 1984. 1980 erhielt der Arens-Schemann-Eigenbau schließlich den nun erlaubten Heckflügel und die rote Lackierung wurde mit schicken weißen Zierstreifen vollendet. Paul gewann in diesen Jahren mehrfach die westdeutsche Formel V 1300 Bergmeisterschaft und 1982 die DMV-Bergtrophäe.

Paul hatte sich zwischenzeitlich von seiner ersten Ehefrau getrennt. Am 12.03.1982 begleitete ihn eine „Frau aus meiner Heimatstadt“, die er „schon immer“ kannte und mit der er sich „ernsthaft anfreundete“ mit ihrem Sohn Lars zum Bergrennen nach Zotzenbach im Odenwald. Damit gab es ein neues Formel-Vau-Dreamteam. Lebensgefährtin Roswitha und Sohn Lars begleiteten Paul 1983 zu allen Rennen. Der tödliche Unfall seines Rennfahrerfreundes Karl Jordan bei einem Bergrennen im Mai 1983 bewog Schemann dazu, 1984, im Alter von 52 Jahren, den Helm, den er fast ausschließlich bei Bergrennen getragen hatte, an den Nagel zu hängen. Beim letzten Bergrennen, dem Internationalen ADAC-Sauerland-Bergpreis am 07. Oktober 1984, konnte Paul Schemann mit einem Klassensieg seine Karriere beenden. Paul hatte diesmal seinen Clubfreund Erhard Paschtalka aus Brilon, der das Bergrennen seinerseits in seinem Eigenbau 1968 gewonnen hatte, geschlagen. „Mein lieber Freund

Erhard wurde Zweiter. Es trennten uns nach zwei Wertungsläufen, von etwa 15 Mitstreitern, nur 1.5 Sekunden. Das war das Ende meiner Rennsport—Karriere.“ So schrieb Paul in seinen Erinnerungen.



Danach wurde der Schemann Formel Vau 1300/II zerlegt und sorgfältig eingemottet: „Alle Einzelteile verstaute ich in meiner großen Garage und die Kunststoff-Verkleidungen kamen auf den Boden unserer neuen Wohnung. Besonders mein Karr-Motor wurde in „Watte“ gewickelt und an eine trockene Stelle platziert.“

Paul Schemann war in seiner aktiven Zeit schon länger von der Idee begeistert, die Gemeinschaft der Rennfahrer zu stärken. Er sprach schließlich bei einem Bergrennen seinem Freund und Rennfahrer-Kollegen Erich Rostek auf das Thema an. Der war begeistert. Kurzum wurde eine Einladung an etwa 25 Bergrennfahrer der Region zu einem gemeinsamen Treffen in Willingen/Usseln verschickt. Die trafen sich im schönen Sauerland und gründeten am 01. November 1979 den Westdeutschen Formel V 1300-Club, eine Vereinigung von Bergrennfahrern aus dem westdeutschen Raum. Pauls Anliegen war es, „untereinander eine echte Kameradschaft und Freundschaft mit Fairness bei den Rennen“ zu unterstützen. Nachdem sich alle Club-Mitglieder dem Deutschen Motorsport-Verband (DMV) angeschlossen hatten, wurde die Westdeutsche Formel-Vau-1300-DMV-Bergtrophäe ausgeschrieben. Aus den bekannten Bergrennen wurden zehn Rennläufe mit zwei Streichresultaten ausgesucht. Die erste DMV-Bergtrophäe für Formel Vau-Rennwagen gewann 1980 dann Paul Schemann selbst, zudem die 1. Meisterschaft des Westdeutschen Formel Vau 1300 Club. Aufgrund der Erfolge wurde ihm im

Rahmen der Motor-Show Essen das goldene Sportabzeichen des Deutschen Motorsport Verbandes e.V (DMV) überreicht. 1980 war Pauls erfolgreichstes motorsportliches Jahr.

Bei einem Wiedersehen mit Erich Rostek beim 5. ADAC-Sauerland-Bergpreis-Historic 2014, wo Paul seinen inzwischen restaurierten Formel Vau-Eigenbau einsetzte, reifte die Idee eines Jubiläumstreffens nach 35 Jahren. Das Treffen fand am 01. November 2014 am Gründungsort Willingen/Usseln mit 9 der zwanzig Gründungsmitglieder statt.

Paul arbeitete beruflich als erfolgreicher Architekt in seinem Architekturbüro und verfolgte den Motorsport in den Medien und manchmal auch live. Durch die Bekanntschaft mit dem Plettenberger Profi-Rennfahrer Michael Bartels, den er als jugendlichen Sohn des bekannten Bergrennfahrers Willi Bartels kannte, hatte er die Gelegenheit bei hochklassigen Sportwagen-Rennen z.B. in Zolder an den Boxen im Fahrerlager dabei zu sein. Bartels, der Ende der achtziger Jahre als große Hoffnung des deutschen Motorsports galt, fuhr in dieser Zeit mit großem Erfolg einen Vitaphon-Maserati MC 12 GT1 Sportwagen (GT1-Meister der FIA-GT-Meisterschaft 2006, 2008 und 2009).

1986 war Paul schwach geworden und hatte einen BMW 700 Sportcoupe, wie er es 1963 verkauft hatte, erworben. Das Auto wurde unter tatkräftiger Mithilfe von Sohn Lars bis 1989 restauriert. Am 10. Mai 1989 ging es mit der eingetragenen Abarth-Anlage zum Standesamt ins Plettenberger Rathaus. Paul war das Auto alsbald wieder los – es wurde zum Hochzeitsgeschenk für seine Roswitha.

In den Folgejahren bestimmte der Beruf Pauls Leben und Wirken. Immerhin gab es einige attraktive Alltagsfahrzeuge. Die brachten das Ehepaar seit 1998 immer öfters zu den Golfplätzen, wo sie intensiv ihrem neuen Hobby frönten. Die alten Fahrzeuge waren einstweilen unterausgelastet. Der BMW 700 wurde zumindest einige Male gemeinsam mit Lars und anderen Beifahrern bei Gleichmäßigkeitsrallies eingesetzt. Die Adler MB 200/250 verschlug es von einer Werkstattecke in die andere, bevor sie nach 52 Jahren in Pauls Besitz mit Hilfe des Freundes Jörg Paul neues Leben eingehaucht bekam. Der war es dann auch, der irgendwann die Frage stellte: „Du Paul, was hast du eigentlich mit Deinem Formel Vau vor? Soll er auch wie deine anderen Fahrzeuge mal in irgendeiner Ecke verrotten?“ Der Rahmen zeigte noch die Spuren vom letzten Bergrennen von 1984 in Nuttlar - mit dem darin liegenden Siegerkranz.

Paul arbeitete auf Wunsch seiner Bauherren aus alten Tagen immer noch an kleineren Projekten. Er hatte sich aber in den folgenden Jahren wohl immer wieder mal in den bei Lars abgelegten Rahmen gesetzt und seine erfolgreichen Bergrennen Revue passieren lassen. Nach einer Bypass-Operation 2008 reifte der Entschluss, das Auto wieder aufzubauen. Jörg Paul half bei der Umsetzung tatkräftig mit. Die an unterschiedlichen Orten zwischengelagerten Teilepakete wurden in einer zentralen Garage gesammelt. Paul Schemann erinnerte sich: „Die Einzelteile waren arg in Mitleidenschaft gezogen,

angerostet, Kupplungs- und Bremsanlage fest und oxidiert, der Motor als Herzstück der damaligen Erfolge war fest und drehte sich nicht mehr.“ Nach hunderten von Arbeitsstunden erstrahlte der Eigenbau in neuem alten Glanz. Am 16. Oktober 2010 rollte er zum 1. Historischen Revival des Sauerland-Bergpreises – und damit nach 25 Jahren an den Ort seines letzten Einsatzes 1984 zum Comeback zurück. Obwohl nicht mehr im Rennmodus, sondern unter Gleichmäßigkeitsbedingungen und Polizeiaussicht ausgetragen, erreichte der damals 78-jährige Plettenberger Rennfahrer den 3. Platz in der Klasse. Schemann meinte leicht enttäuscht mit Blick zurück auf die damaligen Schnitte von rund 100 km/h angesichts der neuzeitlich polizeiüberwachten 50 km/h: „Ich bin kaum über den 2. Gang herausgekommen.“ Eine eigene Herausforderung stellte die Ausstellung des „Historical Technical Passport“ (HTP) beim DMSB. Nach vielen Anstrengungen konnte Paul durch Vorlage des alten Wagenpasses, der durch zusätzlich eingefügte Blätter mit allen eingetragenen Rennen aus den Fugen geraten war, und mit Unterstützung des damaligen DMSB-Präsidenten Hans Joachim Stuck am 02.05.2011 letztlich den ersehnten historischen Wagenpass in Händen halten. In den Jahren 2010 bis 2013 wurde der Formel Vau 1300/II von Paul Schemann bei einigen historischen Gleichmäßigkeits-Bergrennen eingesetzt – und 2014 dann beim 5. ADAC-Sauerland-Bergpreis-Historic 2014. Ein Highlight war die Saison 2013, als Paul im Formel Vau und Sohn Lars Niggemann im BMW 700 erfolgreich als Team antraten. Mittlerweile war Paul auch Mitglied der Historischen Formel Vau Europa e.V.. Besonders angetan hatten es ihm die damals in der Zeitschrift CURBS veröffentlichten Herstellerartikel. Paul: „Diese Artikel interessierten mich sehr und erweckten meinen Ehrgeiz. Kurz entschlossen stellte ich bei Frank Orthey die Frage, ob „Eigenbauer“ auch Hersteller seien. Umgehend kam die Antwort, natürlich sind Eigenbauer von Formel-Vau-Rennwagen auch Hersteller. Ich erarbeitete ein Konzept für die „Curbs“ (...) aus, die meinen Artikel „Ehrgeizige Eigenbauer sind auch Hersteller“ (Ausgabe Nr.08, August 2015 auf den Seiten 100 bis 103) veröffentlichte.“ Auch am großen Formel Vau-Buch (Keßler/Orthey/Panten 2016) wirkte Paul mit. Seine Eigenbau-Hersteller-Story (S. 292 – 294) und der Beitrag zum Westdeutschen Formel Vau Club (S. 374/375) fanden Eingang in das Werk.



Paul Schemann beim Interview mit Lothar Panten am Nürburgring 2015

Wir trafen uns 2015 am Nürburgring beim Formel-Vau-Legendentreffen anlässlich 50 Jahre Formel Vau. Paul war ein kompetenter und beliebter Gesprächspartner – auch beim Interview im Rahmen der großen Veranstaltung. Ich hatte dort und im Rahmen unserer Publikationstätigkeit regen Kontakt mit ihm. Ich habe seine zurückhaltende Expertise und seine nahezu jugendlich anmutende Leichtigkeit sehr geschätzt. Mit Paul konnte man sich nur interessant unterhalten. Im Dezember 2018 schickte er mir ein Manuskript seines geplanten Buchprojektes zu, das ich aus Aufwandsgründen damals nicht unterstützen konnte. Jetzt habe ich es wieder gelesen und einige Eindrücke wiedergegeben. Im Vorwort schreibt er: „Der Ursprung mit dem Titel „Benzin im Blut“ liegt wohl auch in meinen Genen.“

Das wirkte bis ins hohe Alter außerordentlich belebend. In einem Artikel zum 90.sten Geburtstag heißt es: „Nun werden manche Spötter sagen, dass ein 90-Jähriger vielleicht besser seinen Führerschein abgeben sollte. Um zu belegen, wie fit der Plettenberger ist, testen wir sein Reaktionsvermögen im Simulator der Fahrschule Fellmer. Und dabei zeigt sich, dass der älteste Nutzer, der dieses Programm

bisher dort testete, motorisch immer noch ein sehr gutes Reaktionsvermögen hat. Ein 90-Jähriger mit Benzin im Blut, der einem die Angst vor dem Älterwerden nimmt.“

Wir werden Paul ein ehrendes Andenken bewahren. Dafür haben wir wie er „Benzin im Blut“.

**BENZIN
IM
BLUT**

*EINE WAHRE GESCHICHTE AUS DEM
LEBEN*

VON PAUL SCHEMANN

Anno 1932 - 2018

Quellen

- WAZ vom 22.10.2010, <http://www.derwesten.de/staedte/nachrichten-aus-plettenberg-und-herscheid/paul-schemann-mit-78-wieder-im-rennwagen-id3861216.html#plx1909436613>
- DMV-Inside 1/2012
- Thomas Keßler/Frank Michael Orthey/Lothar Panten: Formel Vau und Super Vau. Die Geschichte eines Rennsport-Welterfolgs. View-Verlag, Bonn 2016 (2. Auflage 2017), S. 292 – 294 und S. 374/375
- Come-on.de: „Mit 90 Jahren rasant unterwegs: Bekannter Architekt hat noch immer Benzin im Blut.“ Stand: 11.05.2022, 16:02 Uhr, von: Georg Dickopf
- Paul Schemann: „Benzin im Blut“ (Buchmanuskript 2018, Archiv HFVE)

Bilder

- Archiv HFVE/Paul Schemann