Motorsport-Team GELO-Racing

Georg Loos - Werbe KG, Polifac Racing-Team, GELO Tebernum Racing, Weisberg GELO Racing, GELO Racing Sportswear international

Schlagwörter: Wohnhaus, Geschäftshaus, Garage, Werkstatt, Handwerksbetrieb
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Gemeinde(n): Köln
Kreis(e): Köln
Bundesland: Nordrhein-Westfalen





Rennfahrzeug Porsche 917/10 TC des "GELO Racing Teams", vor der Garage der Privatvilla des Rennfahrers und Teamchefs Georg Loos im Schillingsrotter Weg 6 in Köln-Marienburg (Aufnahme um 1973).
Fotograf/Urheber: unbekannt

Köln ist nicht nur die historische „Wiege des Motorenbaus“ – vor allem über die beiden Teams *Kremer Racing* und *GELO Racing* war die Domstadt in den 1970ern auch die heimliche Rennsport-Hauptstadt der Bundesrepublik.
Das hier ansässige *GELO Racing Team* des Rennfahrers und Unternehmers Georg Loos (1943-2016) stand mit „den Kremers“ in ständiger und scharfer Konkurrenz – seinerzeit wütete der „Porsche-Krieg“ nicht nur in Köln, sondern auf Rennstrecken in der ganzen Welt, unter anderem auch auf dem Nürburgring und im französischen Le Mans. Obwohl GELO nicht über einen festen Team-Standort verfügte, finden sich verstreute Spuren des Teams und seines Chefs noch in Köln-Junkersdorf, -Lindenthal und -Marienburg.

Georg Loos
GELO-Racing-Team
Der „Kölner Porsche-Krieg“ zwischen GELO und Kremer
Standorte und Spuren des GELO Racing Teams
Quellen, Internet, Literatur

Georg Loos

Franz Georg Loos wurde am 22. Juni 1943 in Köln-Lindenthal als einziges Kind des Kaufmanns Georg Julius Loos und Klara Loos (geborene Vogt) geboren. Sein Vater führte eine Steinzeugfabrik Vogt in der Töpferei- und Keramikstadt Frechen, die Tonrohre für die Kanalisation herstellte. Der zehnjährige Georg drehte Runden mit dem LKW auf dem Hof der elterlichen Firma und pilgerte in den 1950ern als Schüler *„zu allen Langstreckenrennen auf dem Nürburgring“* (sport-auto 1977). Nach der mittleren Reife absolvierte Loos in der Firma der Eltern eine Ausbildung zum Speditionskaufmann. Nach dem Ende des Unternehmens und der Trennung der Eltern erhielt Georg von seiner Mutter ein Grundstück als Startkapital für seine unternehmerischen Aktivitäten überschrieben, die er mit 21 Jahren über die Gründung eines ersten Immobilienbüros begann (rallye racing 1971).
Zum Zeitpunkt seiner Heirat mit Annemarie Gerda Schmidt (*1939, geborene Heinze) 1965 lebte Georg Loos im Lindenthaler

Sülzgürtel Nr. 70 und zog dann in eine Wohnung am Hohenstaufenring Nr. 64. Von hier aus betrieb das Paar Maklergeschäfte, die offenbar sehr schnell erfolgreich waren, so dass der Kauf eines Mehrfamilienhauses in der Pferdmengesstraße 7 in Köln-Marienburg möglich wurde. Mit dem Sohn Alexander (*1968) bewohnte die Familie bis zur Trennung 1971 eine Penthouse-Etage mit umlaufender Balkonterrasse und mehreren großen Einzelgaragen mit Montagegruben. Diese nutzte Georg Loos, dessen eigene Aktivitäten als Rennfahrer gleichzeitig begannen, bereits zum Abstellen und Warten seiner ersten Rennfahrzeuge.
Über eine Anzeige im November-Heft 1969 der „sport auto“ suchte der junge Unternehmer für die 1965 mit zwischen Lövenich und Köln wechselndem Sitz gegründete *Georg Loos Immobilien K.G.*, Mitglied des Rings Deutscher Makler (RDM) und der Kölner Immobilien- und Hypotheken-Börse, bundesweit nach Grundstücken zur Einrichtung von Großtankstellen. Loos verfügte im Lauf der Zeit über einige Immobilienfirmen bis hin nach Kampen auf Sylt (vgl. Abb., freundliche Hinweise der Herren Dr. Kieser, Alexander Loos und Georg Loos, 2026).
In dieser Zeit erwarb Loos auch das Grundstück mit Villa am Schillingsrotter Weg in Marienburg und nahm – nun begleitet von seiner langjährigen Lebensgefährtin Ingrid Köpp – zwischen 1968 und 1975 als Fahrer an zahlreichen Sportwagen-Rennen teil. Gleich in seinem ersten Jahr errang er den Gesamtsieg auf dem belgischen Circuit Zolder auf einem Porsche 910, den er dort 1970 in gleich zwei Rennen wiederholen konnte – nun allerdings bereits für sein eigenes, im gleichen Jahr gegründetes Rennteam GELO auf Ferrari 512 S im 500-Kilometer-Rennen der Sportwagen-WM bzw. auf Porsche 911 im zur Deutschen Automobil-Rundstrecken-Meisterschaft zählenden Lauf.

An dem wohl traditionsreichsten und prestigeträchtigsten Langstrecken-Klassiker im Motorsport, dem seit 1923 ausgetragenen 24-Stunden-Rennen im französischen Le Mans, nahm Georg Loos als Fahrer insgesamt fünfmal von 1970 bis 1974 teil.
Bei Georg Loos‘ ersten Start in Le Mans 1970 war sein kurz zuvor gegründetes GELO-Team noch nicht startberechtigt, so dass *„the slow German amateur George Loos“* und Co-Pilot Helmut Franz Kelleners (*1939) auf Ferrari 512 S einen Startplatz des *North American Racing Team* (NART) übernahmen. Dieses Rennen, in dem Loos/Kelleners bereits nach 7 Stunden und 54 gefahrenen Runden durch einen Unfall ausschieden (lemans-history.com), wurde später wegen der dort aufgezeichneten authentischen Rennaufnahmen für den 1971 erschienenen Kinofilm „Le Mans“ mit Steve McQueen und Siegfried Rauch legendär.
Bei Rennen an der Sarthe 1975 erreichte der für Loos startende Porsche 911 Carrera RSR mit 315 Runden auf der damals 13,469 Kilometer langen Strecke einen beachtlichen Gesamtrang 5 und den Sieg in der GT-Klasse. Fahrer waren die Niederländer Gijs van Lennep (*1942) und Antoine Emile „Toine“ Hezemans (*1943), der Briten John Fitzpatrick (*1943) sowie der Liechtensteiner Manfred Schurti (*1941). Das gleichartige Fahrzeug der Kölner Konkurrenten von Kremer belegte in diesem Lauf mit 304 Runden „nur“ Platz 9.

Neben den Siegprämien und Zahlungen von Sponsoren investierte Loos viel privates Kapital in sein Team, welches der Unternehmer mit verschiedenen Immobilien- und Finanzfirmen erwirtschaftete, deren Bilanzsummen sich um 1977/78 zwischen 10 und 20 Millionen Mark bewegten (sport-auto 1977 und youtube.com, 1978).
Zwischen weiteren Wohnsitzen pendelnd, lebte Loos überwiegend in seiner *„von zwei riesigen Doggen bewachten Prunkvilla“* im Schillingsrotter Weg in Marienburg (so Rainer Braun unter www.zwischengas.com – es waren allerdings vier Doggen namens *Unna, Urtus, Jerry* und *Jessica*, freundlicher Hinweis Alexander Loos). Zu Terminen fuhr Georg Loos standesgemäß mit exklusiven Sportwagen aus seinem eindrucksvollem Fuhrpark vor – oder er nutzte für die Wege zu den Rennstrecken gleich seinen dunkelgrünen Helikopter vom Typ Bell 206 mit der Kennung D-HLOO, für dessen Betrieb um 1980 eine eigene Firma *GELO HELI AIR Charter GmbH* bestand (eine eigene Pilotenlizenz besaß Georg Loos indes nicht, er wurde geflogen).

Aufgrund dieser Statussymbole, seines Luxuslebens und seines – ganz offenbar von ihm auch gerne gepflegten – großspurigen Auftretens als „Porsche König“, erwarb sich Georg Loos den Ruf eines Lebemanns und schillernden Partylöwen. Der bereits vorab zitierte langjährige Streckensprecher und Motorsport-Journalist Rainer Braun (*1940) kolportiert u.a. *„gibt den Krösus“, „prollig-protzige Art“, „großkotzig“* usw. und erwähnt natürlich auch die später gerichtlich untersagte Behauptung, der erklärte Nichtraucher Loos habe sich *„aus Jux“* mit Geldscheinen Zigarren angezündet (vgl. ebenfalls Braun 2008 und www.zwischengas.com).
Andere Bewertungen der Person Loos‘ aus seinem privaten und sportlichen Umfeld widersprechen dem. Sicher wirkt hier noch der „Kölner Porsche-Krieg“ der 1970er-Jahre nach – wie auch die von Loos nie verhehlte Tatsache, dass er die Erfolge seines Teams ausdrücklich mit finanziellem Gewinnstreben verfolgte (u.a. mit dem Weiterverkauf seiner Erfolgs-Renner, vgl. v.a. Haug 1977).
Aus vornehmlich kaufmännischen Erwägungen widerstand Georg Loos auch der Versuchung eines Engagements in der Formel 1 (www.youtube.com), in der sich seinerzeit andere deutsche Teams bei großem finanziellen Aufwand überaus erfolglos tummelten, wie etwa *Eifelland Caravans* aus Mayen (1972), *ATS Racing* aus Bad Dürkheim 1977-1984 oder das *Willi Kauhsen Racing Team* aus Eschweiler bei Aachen (1979).
In den Beurteilungen des Georg Loos lässt sich daher verschiedentlich auch eine gewisse Häme bezüglich seiner späteren Probleme erkennen, als er in den 1980ern in wirtschaftliche Schwierigkeiten geriet und sogar wegen Kreditbetrugs gegen ihn ermittelt wurde.

Georg Loos verstarb am 6. März 2016 in Stuttgart und wurde auf eigenen Wunsch hin am 13. März in Bad Honnef mit Blick auf den nahen Drachenfels im Grab seiner Mutter und gegenüber dem seines Vaters bestattet.

GELO-Racing-Team

Das Unternehmen *GELO-Racing-Team - Georg Loos Werbe KG* wurde Anfang 1970 unter der Nr. HRA 7265 mit einem Stammkapital von 250.000 DM im Handelsregister beim Amtsgericht Köln neu eingetragen (www.northdata.de). Zum Kapital von 1 Million DM gehörten anfangs ein Porsche 911, ein Porsche 914/6 GT und ein Ferrari 512 S (rallye racing 1971). Laut einem Brief von 14. März 1972 mit dem stolzen Wappen der *Scuderia Ferrari* im Adresskopf befand sich der Sitz der KG seinerzeit im Schlehdornweg 47 in Köln-Junkersdorf. Einer Visitenkarte von nach 1977 sowie Briefbögen vom 18. November 1976 und vom 2. März 1982 – inzwischen mit Porsche-Wappen im Kopf – zufolge saß GELO dann in dem von Georg Loos für Büros seiner Firmen genutzten Haus in der Goethestraße 29 a in Marienburg (vgl. Abbildung).

Anders als das bereits 1962 gegründete Team der Brüder Erwin (1937-2006) und Manfred Kremer (1939-2021), die ihre Rennwagen auf Porsche-Basis selbst umfassend neu konstruierten und daher bereits seit den 1970ern beim Kraftfahrtbundesamt als Fahrzeughersteller gelistet werden (www.kba.de), verfolgte GELO ein grundlegend anderes Konzept:
Die Rennfahrzeuge – auch GELO setzte vornehmlich Porsche-Fahrzeuge ein – wurden in der Regel im Stuttgarter Werk gekauft und dort auch aufbereitet und gewartet (*„standesgemäß in technischer Vollpension“*, so Braun 2008), wozu aufwendige Transporte zwischen Stuttgart-Zuffenhausen, Köln und den jeweiligen Rennstrecken notwendig waren.
In der „Interserie“, einer Serie von europäischen Sportwagenrennen, mit eigenen Regeln nahm Georg Loos' Team 1975 mit einem Ford Mirage GR7-Prototypen teil (Behrndt 2015, S. 95 und www.loosfahren.de).
Da Porsche lange Jahre nur sporadisch mit einer eigenen Werksmannschaft zu Rennen antrat, aber stets Rennfahrzeuge für Kunden im Programm hatte, profitierte man natürlich auch von den Erfolgen der zahlreichen Kundenteams beim Verkauf der sportlichen Serienfahrzeuge und unterstützte diese entsprechend. Das gängige Motto auch anderer Marken war seit jeher *„Win on sunday, sell on monday“*. Gleichwohl gab es durchgehend Streitigkeiten der Teams untereinander und mit dem Porsche-Werk um vermeintliche Bevor- oder Benachteiligungen bei technischen Entwicklungen (Krome 2016).
Ein Streit mit dem von 1972 bis 1980 amtierenden Porsche-Vorstandsvorsitzenden Dr. Ernst Fuhrmann (1918-1995), bei dem Georg Loos angeblich sogar mit dem Kauf des Unternehmens gedroht haben soll, hatte für GELO jedoch teure Folgen (www.zwischengas.com): *„Loos bleibt zwar weiter Kunde und darf für die Wartung seiner Rennautos reichlich zahlen, aber in Zuffenhausen ist er unten durch.“*

Die in der Regel rot-gelb lackierten GELO-Rennwagen nahmen bis zum Beginn der 1980er-Jahre u.a. an Läufen zur Sportwagen-Weltmeisterschaft, der europäischen Interserie und der Deutschen Rennsport-Meisterschaft (DRM) teil.
Die DRM war zwischen 1972 und 1985 vor allem zwischen Porsche, BMW und Ford heiß umkämpft und aufgrund der großen Popularität bei den Fans für die Herstellermarken ungemein prestigeträchtig (autonatives.de). Der DRM-Gesamtsieg 1977 gilt neben drei Siegen in Folge beim zur Sportwagen-WM zählenden 1000-Kilometer-Rennen auf der Nürburgring-Nordschleife (1977, 1978 und 1979) als größter Erfolg des GELO-Teams (Behrndt 2015, S. 100-106).

Der Name des Teams variierte im Laufe der Zeit je nach dem aktuellen Sponsor – so traten 1974 in Le Mans zwei von drei GELO-Fahrzeugen gefördert von einem Autopflege-Hersteller unter dem Namen *Polifac Racing-Team* an. 1975 bei Rennen der Markenweltmeisterschaft sowie 1976 bei DRM-Rennen und Läufen zur Europameisterschaft für GT-Fahrzeuge firmierte der nun von einem Krefelder Porsche-Händler gesponserte Rennstall als *Tebernum Racing Georg Loos KG* bzw. *GELO Tebernum Racing* (vgl. Kunkel 1977 und www.driverdb.com).
Im Folgejahr tauchte dann die Großbrauerei *Warsteiner* großflächig auf den Fronthauben der Loos-Porsche auf, als diese den für GELO startenden populären Kölner Formel 1-Piloten Rolf Stommelen (1943-1983) unterstützte. In Le Mans meldete man 1978 gesponsort von einer Werkzeugfirma als *Weisberg GELO Racing* und in der Saison 1979 erscheint unter den Sponsoren seines Rennteams die offenbar nur kurzzeitig von Georg Loos selbst betriebene Firma für Werbe- und Freizeitbekleidung *GELO Sportswear international* und man trat als Team *GELO Racing Sportswear international* an (eine Aufstellung aller Sponsoren findet sich nach Saisons gegliedert bei www.loosfahren.de).

Der „Kölner Porsche-Krieg“ zwischen GELO und Kremer

Zwei grundverschiedene Teams aus einer Stadt nehmen auf gleichartigen Fahrzeugen an den selben Rennen teil und konkurrieren damit um die Aufmerksamkeit des Porsche-Konzerns, der Sponsoren und Ausrüster, der Medien und der Fans sowie der besten Fahrer – perfekte Bedingungen für die öffentliche Inszenierung eines „Krieges“ mit den beiden als grundsolide geltenden und selbst

schraubenden Kremer-Brüdern als Antagonisten auf der einen Seite und dem stets in großem Stil auftretenden „Partykönig“ Loos auf der anderen.

Die naturgemäß mit harten Bandagen geführten sportlichen Duelle beider Teams auf den Rennstrecken traten um 1974 in der Berichterstattung der Kölner Boulevardblätter zunehmend in den Hintergrund. Aufmacher wie *„Krieg der Kölner Porsche Teams voll entbrannt“* oder *„Die Todfeinde im Porsche!“* sollen sogar wiederholt zur Folge gehabt haben, dass sich verfeindete Fans wilde Schlägereien in Kölner Kneipen lieferten (www.zwischengas.com).
Jede unbedachte verbale Äußerung oder in Siegerlaune unter Alkohol gemachte Stichelei wurde medial zum „Zoff“ oder „Gefecht“, wenn nicht sogar zum „Angriff“ aufgeblasen – wobei sicher davon auszugehen ist, dass dieses Aufsehen von allen Beteiligten im Sinne der Medienpräsenz beabsichtigt war und wohl auch zumindest still und heimlich gefördert wurde.
Gleichwohl, man schenkte sich von beiden Seiten nichts – technisch beim Wettrüsten um die besseren Rennwagen, sportlich beim Kampf um begehrte Titel auf den Strecken und erst recht nicht, wenn es um Verträge für begehrte Spitzenfahrer ging, die man sich im stetigen Wechsel gegenseitig abspenstig machte:

- Der Brite John Fitzpatrick, der zwischen 1963 und 1983 einer der erfolgreichsten Touren- und Sportwagenfahrer war, fuhr – neben weiteren Engagements für andere Rennställe – 1972 und 1973 für das Kremer-Team, dann 1974 im Wechsel für beide Kölner Teams Kremer und Gelo/Polifac, 1975 ausschließlich für Gelo Racing, 1977 erneut für Kremer, 1978 und 1979 wiederum für GELO und schließlich 1980 und 1981 für Kremer (Fitzpatrick 2016, S. 197-203).

- Der Mönchengladbacher Hans Heyer (*1943), der zwischen 1972 und 1986 insgesamt zwölfmal am legendären 24-Stunden-Rennen von Le Mans teilnahm (und immer ausschied), ging dort 1974 und 1975 für Kremer und 1977 und 1979 für GELO an den Start.

- Der französische Rennfahrer Robert Jean „Bob“ Wollek (1943-2001), der mit dreißig Teilnahmen zwischen 1968 und 2000 einer der Rekordfahrer bei den 24 Stunden von Le Mans ist (aber dort nie gewann), ging dort 1976 und 1977 für Kremer an der Start und 1980 für GELO, bevor er 1981 wieder ins Kremer-Cockpit zurückkehrte.

- Der wegen seiner zahlreichen Erfolge auf dem Nürburgring gerne als „König der Nordschleife“ bezeichnete Bonner Rennfahrer Klaus Ludwig (*1949) startete in Le Mans 1978 noch zusammen mit Fitzpatrick und Hezemans für GELO, bevor er 1979 zu Kremer wechselte und seinen ersten von drei Le-Mans-Siegen bei insgesamt neun Teilnahmen herausfuhr.

Die Geschichte dieses Bäumchen-wechsel-dich-Spiels mit den Fahrern nahm ihren Ursprung wohl am 29. Mai 1977 auf der Nordschleife des Nürburgrings beim 1000-Kilometer-Rennen, dem damals bedeutendsten deutschen Langstrecken-Rennen. Während Kremer hier die Piloten Wollek und Fitzpatrick meldete, ging für GELO Rolf Stommelen zusammen mit „Toine“ Hezemans und dem Australier Timothy Theodore „Tim“ Schenken (*1943) an den Start (Fitzpatrick 2016, S. 76-87 und www.wsrp.cz). Vor 80.000 Zuschauern gewann der GELO Porsche 935 deutlich vor dem Titelrivalen Kremer mit der Eigenkonstruktion 935 K2 (Behrndt 2015, S. 100 u. Krome 2016). Im gleichen Jahr siegte Stommelen dann auch noch für GELO – und erneut vor Kremer – bei dem als Saisonfinale der DRM auf der Start- und Zielschleife des Eifelrings ausgetragenen *ADAC Super-Sprint* am 1./2. Oktober 1977.
Die Gelegenheit zum Gegenschlag bot sich, nachdem GELO Bob Wollek von Kremer abgeworben hatte. Quasi als „Rache“ verpflichteten die Kremers Klaus Ludwig für die DRM-Saison 1979. Ludwig siegte in zehn von elf Rennen und gewann damit natürlich auch den DRM-Titel – und als Sahnehäubchen für das Kremer-Team triumphierte „König Ludwig“ dann auch noch nach 307 Runden bei den 24 Stunden von Le Mans auf dem legendären 935 K3 (während die beiden GELO-Porsche 935 nach 196 bzw. 201 Runden mit Schäden ausschieden).

Noch im Frühjahr 1979 wurde mit Jacques Bernard „Jacky“ Ickx (*1945) der mit bis dahin vier Le-Mans-Siegen seinerzeit vermutlich teuerste Paydriver für die beiden 6-Stunden-Rennen von Mugello und Dijon verpflichtet und erreichte für das GELO-Team jeweils den zweiten Platz.
Nur wenige Monate später hatte Loos dann aber offenbar Probleme, seine Starfahrer Wollek und Fitzpatrick zu bezahlen. So reiste der Brite am 2. September 1979 zu dem DRM-Rennen in Hockenheim an und erfuhr erst dort, dass „sein“ Rennwagen unmittelbar vorher verkauft worden war. Einzig Schurti erhielt sein Geld stets ohne Probleme, da dieser Georg Loos bei finanziellen

Transaktionen behilflich war – der Liechtensteiner *„knew where all the bodies were buried“* (Fitzpatrick 2016, S. 114).

Wenige Zeit später gingen die Anmeldungen zu größeren Rennen merklich zurück. In der Saison 1980 wurde einzig noch der zuletzt in Dienst gestellte Porsche 935/80 unter Bob Wollek bei Rennen eingesetzt. 1981 wurde der letzte GELO-Wagen für die 24 Stunden von Le Mans gemeldet, startete dann aber nicht im Rennen am 13./14. Juni 1981. Teilnahmen an den 200 Meilen von Nürnberg auf dem Norisring am 28. Juni und beim Großen Preis der Tourenwagen auf dem Nürburgring am 5. Juli 1981 (beides Rennen im Rahmen der DRM) scheiterten an Streitigkeiten um Reifen und Stoßdämpfer (www.netzwerkeins.com). Als Georg Loos seinen letzten Porsche 935 nach Australien verkaufte, wähnte man gar *„den deutschen Motorsport am Ende“* (www.stefan-bellof.de).
Bei Einführung der neuen Langstrecken-Serie Gruppe C machten 1982 Gerüchte um ein GELO-Comeback die Runde und zuletzt sogar noch einmal 1995 bezüglich eines Engagements von Georg Loos in der kurzlebigen internationalen Meisterschaft der *BPR Global GT Series* von 1994-1996 (Krome 2016) – allesamt Nachrichten, die sich rasch in Luft auflösten.
GELO trat in den frühen 1980ern vornehmlich als Nachwuchsförderer auf RALT-Fahrzeugen in der Formel 3 und dem Renault 5 Turbo-Cup an. In diesen beiden Rennserien förderte Georg Loos das aufstrebende Talent Stefan Bellof (1957-1985), den er 1981 keineswegs uneigennützig für mehrere Rennen bis 1983 an sich band: Aufgrund des Vertrags musste Bellof, als er in 1982 in die höhere Klasse der Formel 2 wechseln wollte, bei seinem Ausstieg bei Loos eine Vertragsstrafe von 37.500 DM an diesen zahlen (Braun u. Kräling 2005, S. 39, Krome 2016 und www.stefan-bellof.de). Pikanterweise wurde der seinerzeit noch von Vertrags- und Sponsorenproblemen geplagte spätere Formel-1-Fahrer und Langstrecken-Weltmeister von 1984 zu Beginn seiner Karriere sporadisch von Rainer Braun gemanagt (Kräling u. Messer 2013, S. 85).

Die inzwischen bekannten finanziellen und steuerlichen Probleme von Georg Loos befeuerten ab Mitte der 1980er letztmals die Boulevardblätter, die nun mit Schlagzeilen wie *„Kölner Porsche-König nach Offenbarungseid auf der Flucht“*, *„Porsche-König mit 2 Mios auf der Flucht“* oder *„Staatsanwalt jagt Loos wegen Millionen-Betrug“* aufmachten.
In der Folge verschwand GELO vollständig von den Rennstrecken und im Jahr 1993 wurde die 1970 begründete *GELO-Racing-Team - Georg Loos Werbe KG* endgültig aufgelöst (www.northdata.de).
Nach GELO und Kremer entwickelte sich in den 1990er-Jahren das Leverkusener Team Roock Racing zu einen der national und international erfolgreichsten Kundenteams des Stuttgart-Zuffenhausener Sportwagenherstellers.

Standorte und Spuren des GELO Racing Teams

Anders als das Team Kremer, das verschiedene Standorte für die eigenen Werkstätten in Köln unterhielt, verfügte GELO nicht über einen festen Team-Standort mit Garagen, Werkstatt, Ersatzteillager oder Ähnlichem. Die Fahrzeuge wurden zwischen den Rennen u.a. auch an Loos‘ Kölner Wohn- und Firmensitzen abgestellt, darunter:

- 1968-1971 an der Privatwohnung in der Pferdmengesstraße 7 in Marienburg,
- um 1969 für die *Georg Loos Immobilien K.G. (RDM)* am Hohenzollernring 77 in Neustadt-Nord,
- ab 1970 am Sitz der *GELO KG* im Schlehdornweg 47 in Junkersdorf,
- ab 1971 an der Loos'schen Privatvilla im Schillingsrotter Weg in Marienburg, und
- ab Mitte der 1970er am Firmengebäude in der Goethestraße 29a in Marienburg.

Das insgesamt rund 5.800 Quadratmeter umfassende Grundstück am Schillingsrotter Weg - hier zugleich die Objektgeometrie - setzte sich ursprünglich aus den Flurstücken 613, 1477 und 1478 zusammen (vgl. die Karten des amtlichen Liegenschaftskatasters ALKIS unter der Kartenansicht).
Auf der Parzelle Nr. 1477 (Schillingsrotter Weg 6) stand bereits beim Kauf durch Loos die seitdem von ihm bewohnte Neun-Zimmer-Villa samt ebenerdiger Garage mit Platz für bis zu fünf Autos, an denen auch ab und an vor Ort geschraubt wurde. Hinter der Villa liegt das riesige parkähnliche Gartengrundstück Nr. 1478. Bald nach dem Kauf trennte Georg Loos die zunächst noch unbebaute Parzelle Nr. 613 ab und baute darauf das Mehrfamilienhaus Schillingsrotter Weg 4/4a mit Tiefgarage. In diesem Haus unterhielt er auch eine Zeit lang sein Büro, aber nie eine Wohnung (freundlicher Hinweis von Alexander Loos).
Der Bereich der Villa Nr. 6 auf Flur Nr. 1477 wurde nach dem letzten Besitzerwechsel (ausweislich eines Briefkopfs von 1996 wohnte Georg Loos seinerzeit noch im Schillingsrotter Weg 6) offenbar im Sinne eines „Schutzes“ vor weiterer Bebauung des

hinter einer gemeinsamen Grundstücksmauer stehenden Hauses Schillingsrotter Weg 4 bewusst verfallen gelassen und bot lange – weitgehend zugewuchtert und verwildert – einen eher traurigen Anblick (vgl. Abbildungen). Zum Jahreswechsel 2020/21 wurde damit begonnen, das Gebäude vollständig abzureißen.

Laut dem Motorsport-Autor Wolfgang Thierack parkten die GELO-Lastwagen in den Porsche-Jahren des Teams während der Wartung der Rennwagen im Werk 1 in Stuttgart-Zuffenhausen meist unweit davon *„gegenüber von Pflanzen-Kölle“* (noch heute ein Gartencenter in der Schwieberdinger Straße 238) und wurden von dort aus zu den Rennen gefahren.
Bei Aufenthalten in Köln wurden die GELO-Transport-LKW in der Regel einfach auf den vom Schillingsrotter Weg nur wenige hundert Meter entfernten Parkflächen für Lastwagen an der Tankstelle am Kölner Ende der „Diplomatenrennbahn“ A 555 abgestellt – heute wäre dies undenkbar, kümmerte seinerzeit aber offenbar niemanden.

(Franz-Josef Knöchel, Digitales Kulturerbe LVR, 2020/2026)

Quellen

- Freundliche Hinweise von Herrn Alexander Loos, Sohn von Georg Loos, Köln 2020/26.
- Freundliche Hinweise von Herrn Georg Loos, nicht-verwandter Namensvetter und GELO-Sammler, Wuppertal 2020/26.
- Freundliche Hinweise von Herrn Dr. Marco Kieser, LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland, 2020/26.
- Geburtsurkunde Georg Loos, Standesamt Köln-Lindenthal, Nr. 1552/1943 vom 25. Juni 1943 und Heiratsurkunde Loos, Standesamt Oberpleis, Nr. 38/1965 vom 15. Mai 1965.
- Handelsregister-Eintrag zur *Georg Loos-Immobilien KG Köln*, Amtsgericht Köln, HRA 5977 (Eintrag zum 29. November 1965, Auflösung zum 16. Januar 1973).
- *„Privat-Vergnügen“*, in: rallye racing, 6/1971, S. 73-76.
- Klaus Kunkel: *„Georg Loos: Der Schwierige, Porträt eines Teamchefs“*, in: sport-auto, 2/1977, S. 31-35.
- Norbert Haug: *„Geldtransport. Wie Rennboß Georg Loos mit dem Motorsport Geld verdient“*, in: auto motor und sport, 24/1977, S. 232-235.
- *„Der Porsche-König“*, in: Motorsport aktuell, 10/2002, S. 121.
- Carsten Krome: *„Der stille Abschied des Porsche-Königs. Erinnerungen an den Rennstallbesitzer Georg Loos“*, in: werk 1 – sports, cars, culture, Juli 2016, S. 92-97.
- Rainer Braun: *„Meine Erinnerungen an Stefan Bellof. Er war der schnellste Mensch auf dem Planeten mit einem Porsche 956“*, Blogeintrag vom 19. November 2017 unter www.stefan-bellof.de.

Internet

de.wikipedia.org: Georg Loos (abgerufen 14.05.2020)
de.wikipedia.org: Gelo Racing Team (abgerufen 08.02.2023)
www.loosfahren.de: Georg Loos Racing Collection / GELO Racing Team (abgerufen 14.05.2020)
www.netzwerkeins.com: Zum 80. Geburtstag am 22. Juni 2023: Der stille Abschied des großen Porsche-Königs. Erinnerungen an den Kölner Rennstallbesitzer Georg Loos (abgerufen 26.06.2023)
www.youtube.com: WDR-Porträt von Georg Loos von 1978 (abgerufen 20.05.2020)
www.youtube.com: „Porsche Kremer - eine Zeitreise mit Rainer Braun“ (zu GELO ab 8'30 min., Podcast *„Alte Schule - die goldene Ära des Automobils“* vom 04.04.2021, abgerufen 04.04.2021)
www.northdata.de: Eintragung *„Gelo Racing Team Georg Loos Werbe KG, Köln“*, Amtsgericht Köln HRA 7265 (abgerufen 19.05.2020)
www.zwischengas.com: *„Krawall in Köln – Über den Dauerkrach der Porsche-Rennställe Kremer und Loos“* (Text von Rainer Braun, 2007/2015, abgerufen 14.05.2020)
lemans-history.com: Le Mans 1970, Klassifikation (abgerufen 10.09.2024)

www.wsrp.cz: 1000-Kilometer-Rennen auf dem Nürburgring 1977 (abgerufen 14.05.2020)
database.motorsportmagazine.com: Georg Loos (abgerufen 14.07.2020)
www.driverdb.com: Driver Database, Georg Loos (abgerufen 19.05.2020)
www.driverdb.com: Driver Database, Jackie Ickx (abgerufen 23.09.2022)
www.racingsportscars.com: Auflistung der von Georg Loos gefahrenen Rennwagen (abgerufen 19.05.2020)
www.stefan-bellof.de: Karriere Formel 3 (abgerufen 19.05.2020)
autonatives.de: *„Super-Produktionswagen der Gruppe 5 – als Tourenwagen keine Grenzen kannten“*, Deutsche Rennsport Meisterschaft (abgerufen 14.05.2020)
database.motorsportmagazine.com: GELO Racing (abgerufen 14.07.2020, Inhalt nicht mehr verfügbar 22.11.2021)
www.racingyears.com: Georg Loos (abgerufen 14.07.2020, Inhalt nicht mehr verfügbar 02.09.2020)
www.racingyears.com: Gelo Racing Team (abgerufen 14.07.2020, Inhalt nicht mehr verfügbar 02.09.2020)
www.kba.de: Kraftfahrtbundesamt (KBA), Verzeichnis der Hersteller von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern (PDF-Dokument, Stand 15.01.2020, abgerufen 14.05.2020, Inhalt nicht mehr verfügbar 27.05.2022)

Literatur

Behrndt, Michael (2015): Porsche-Rennsportchronik: Motorsport seit 1951. Königswinter.

Behrndt, Michael; Födisch, Jörg-Thomas (2012): Rennfahrertod - 50 tragische Helden im Porträt. Königswinter.

Braun, Rainer (2008): Hallo Fahrerlager. Eine unterhaltsame Zeitreise durch 45 Jahre Reporterleben. Hamburg (1. Auflage).

Braun, Rainer; Kräling, Ferdi (2005): Stefan Bellof – Eine viel zu kurze Karriere. Bielefeld.

Büsing, Gustav; Mahla, Uwe (2020): Einfach eine geile Zeit. Deutsche Rennsport-Meisterschaft 1972-1985. Duisburg (3. erweiterte Auflage).

Fitzpatrick, John (2016): Fitz - My Life at the Wheel. Butler (MD).

Kräling, Ferdi; Messer, Gregor (2013): Sieg oder Selters. Die deutschen Fahrer in der Formel 1 - von Bellof bis Vettel. Bielefeld.

Long, Brian (2012): Porsche Rennwagen seit 1975. S. 16 ff., Königswinter.

Motorsport-Team GELO-Racing

Schlagwörter: Wohnhaus, Geschäftshaus, Garage, Werkstatt, Handwerksbetrieb
Straße / Hausnummer: Schillingsrotter Weg 6
Ort: 50968 Köln - Marienburg
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung, mündliche Hinweise Ortsansässiger, Ortskundiger, Geländebegehung/-kartierung
Historischer Zeitraum: Beginn 1968 bis 1970, Ende 1993
Koordinate WGS84: 50° 53 39,68 N: 6° 58 24,59 O / 50,89436°N: 6,9735°O
Koordinate UTM: 32.357.484,45 m: 5.640.033,13 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.568.535,12 m: 5.640.345,79 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt steht unter der freien Lizenz CC BY 4.0 (Namensnennung). Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: „Motorsport-Team GELO-Racing“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-312705 (Abgerufen: 21. November 2026)

Copyright © **LVR**









