

Die Rallyeautos einer Legende

Mit dem Begriff 'Legenden' sollte man heuer nach unserer Meinung vorsichtig sein. Egal ob im Alltag oder im Sport, echte Idole und Vorbilder sind seltener als man glaubt. Zu viele sogenannter VIP's, Superstars und Sternchen, die sich für wichtig halten, begleiten uns durch unser tägliches Leben.

Diese Einstellung vertreten nicht nur wir als Veranstalter der Hagen Klassik, wir sprechen auch regelmäßig mit Leuten, die das ähnlich sehen.

Einer der ganz wenigen dieser Idole, die diesen Titel verdienen, ist für viele Motorsportler und Autoenthusiasten kein geringerer als der 2-fache Rallyeweltmeister Walter Röhrl.

Auch heute noch bei allen Veranstaltungen ein gern gesehener Gast, hier bei der Sauerland Klassik 2015 vor dem Bad Berleburger Schloß und der Innenstadt Attendorn.



In diesem Jahr feierte er seinen 70.ten Geburtstag. Den guten Glückwünschen möchten wir uns anschließen und sagen von hier

„Vielen Dank für die vielen tollen Jahre. Alles Gute, bleib' gesund, bleib' so wie Du bist und uns noch lange erhalten“

Die Welt am Sonntag hat in der Ausgabe WAMS, Nr. 7 (WSBE-HP) vom 12.02.2017 - Seite 32, Motor eine Reportage veröffentlicht mit dem Titel:

Mit welchen Autos Röhrl durch sein Leben rührte

Die Veröffentlichungsrechte haben wir mit freundlicher Genehmigung erhalten.
© Axel Springer SE

Einer der größten Rallyefahrer aller Zeiten erinnert sich an die krassesten Gefährte seiner Karriere

Einmal im Leben wollte er die Rallye Monte Carlo gewinnen. Es gelang ihm vier Mal, hinzu kamen eine Europameisterschaft und zwei Weltmeistertitel. Noch heute gilt Walter Röhrl deshalb als einer der besten Rallyefahrer aller Zeiten. Dass er in Monte Carlo mit vier verschiedenen Fahrzeugen triumphierte, unterstreicht sein Können. "Ein Auto ist erst dann schnell genug, wenn man morgens davorsteht und Angst hat, es aufzuschließen", hat er einmal gesagt. Im März wird Walter Röhrl 70 Jahre alt. Nicht an alle Autos seiner Rennfahrerkarriere hat er gute Erinnerungen.

Der Anfang: Ford Capri (1971)

Mit dem Ford Capri fing für mich alles an, damit habe ich gleich meine allererste Profi-Rallye in der Gruppe 2 gewonnen. In den richtigen Händen war der Ford Capri ein schnelles Auto. Der Dreiliter-Motor war gut und hatte 220 PS, mit der starren Achse konnte man allerdings keine saubere Linie fahren. Der Wagen stabilisierte sich immer erst im Querzustand. Deshalb gab es genug Situationen, in denen ich bei 180 Sachen bis zum Anschlag quer fuhr und durch die Seitenscheibe nach vorne schaute. Wenn man den Mut hatte, am Gas zu bleiben, war der Wagen aber leicht zu fahren.

Die Ausfälle: Opel Kadett GTE (1975)

Mit Opel ging es für mich in der Rallye-Weltmeisterschaft los. Der Ascona A ging gut quer, war einfach zu beherrschen, zuverlässig und stabil. Mit seinen 180 PS hatte er nicht allzu viel Power, er wog aber auch nur 1000 Kilo. Der Kadett, den ich danach fuhr, war zwar leicht zu handhaben, aber nicht sehr robust. Irgendwas war immer: Mal ging das Getriebe kaputt, mal das Kardanmittellager, mal die Hinterachse. In drei Jahren bin ich damit bei der Monte Carlo nur einmal Vierter geworden, sonst ist das Auto ständig ausgefallen. Mein Beifahrer wollte mir schon ein gescheiteres Auto bauen. Um zu zeigen, dass es nicht an mir liegt, fuhr ich neben den Werkseinsätzen auch Rallyes in einem privaten Porsche 911.

Das Schlüsselerlebnis: Porsche 911 (1977)

Der 911 ist daran schuld, dass ich Profi geworden bin. Eine meiner ersten privaten Rallyes fuhr ich in einem alten Elfer mit 120.000 Kilometer Laufleistung - ein Schlüsselerlebnis, noch bevor ich meinen Vertrag mit Ford bekam. Der Elfer hatte einen Heckmotor mit viel Traktion und war für Rallyes ideal. Zwischen 2000 und 8000 Touren dreht er sauber hoch, war im Grenzbereich allerdings schwierig zu fahren. Wenn er hinten wegging, brauchte man viel Gefühl, um gegenzusteuern. Aber wenn man das draufhatte, war er das Auto schlechthin. Leider bin ich mit dem Elfer nie die Monte gefahren. Vor der Allrad-Zeit wäre er genau das richtige Auto dafür gewesen.

Die schönste Zeit: Fiat 131 Abarth (1978 - 1980)

Das erste Auto, das ich mit meinem langjährigen Beifahrer Christian Geisdörfer gefahren bin. Obwohl ich einen Vertrag bei Opel hatte, durfte ich den Fiat 131 ausprobieren. Es war das Trainingsauto des italienischen Meisters Maurizio Verini. Bin damit losgefahren, die erste Linksecke quer wie mit dem Kadett gewohnt, da hätte es mich fast zerrissen. Wegen der 15-Zoll-Räder mussten die Mechaniker den Lenkeinschlag begrenzen. Danach war mir klar: Ich muss eine klare Linie fahren, sonst wird das nichts. Am Ende war ich so schnell, dass ich Verini fast die Punkte weggenommen hätte. Bei der letzten Etappe bin ich deshalb 200 Meter vor der letzten Sonderprüfung stehen geblieben. Da kamen 50 Zuschauer und wollten mich übers Ziel schieben. Das war schon irre. Das Auto begeisterte mich so, dass ich bei Fiat unterschrieb. Es war die schönste Zeit meiner Karriere: 1980 gewann ich zum ersten Mal die Monte - und wurde im selben Jahr Weltmeister.

Eine andere Welt: Lancia Stratos (1979)

In Deutschland bin ich bei den Rallyes zwischen den offiziellen WM-Läufen den Pirelli-Stratos gefahren. Hauptsächlich aus PR-Gründen, denn Fiat wollte die Marke Lancia puschen. Ein tolles Auto, stärker, schneller und wendiger als der Fiat. Der Sound war einmalig. Mit seinem Sechszylinder-Mittelmotor und seinem kurzen Radstand war er ein Traum auf engen und kurvenreichen Straßen. Er ging ums Eck wie ein Gokart. Das Auto kam aus einer anderen Welt, markierte einen Sprung wie später der Quattro. Traktion, Kraft, breite Spur. Kompromisslos gebaut. Genial. Nur innen war der Stratos sehr eng, mit meinen 1,96 Meter musste ich mich da regelrecht reinfallen.

Der Asphalt-Tiger: Opel Ascona 400 (1982)

Mein zweites Weltmeisterauto. Schon 1981 war ich mit dem Ascona 400 auf Eisrouten unterwegs, dann hat Opel mir angeboten, die komplette Weltmeisterschaft zu fahren. Sofort gab es Probleme mit dem Sponsor: Fünf Tage vor der Monte wollten sie einen Werbefilm mit mir drehen. Ohne mich, habe ich gesagt, ich bereite mich vor, da drehe ich gar nichts. Aber der Wagen hatte ein sensationelles Handling und war der Konkurrenz überlegen. Für ein Rallyeauto lag der Opel sehr tief und hatte eine gute Traktion - zumindest auf Asphalt. Ich habe damit unter anderem die Monte und die Rallye an der Elfenbeinküste gewonnen.

Der Wahnsinn: Lancia Rallye 037 (1983)

Lancia hat mich mit dem 037 gelockt. Der Wagen fuhr einen Strich wie ein Formel-Auto, ganz sauber. Er passte perfekt zu meinem Fahrstil, ohne viel Lenkarbeit ging es in einen leichten Drift. Mit Kompressor kam der Zweiliter-Motor auf 310 PS, das war der Wahnsinn. Allerdings wollte ich nicht mehr Weltmeister werden, der Trubel war mir zu groß. Ich wollte nur noch meine Lieblingsrallyes fahren: Monte Carlo, San Remo, Korsika, Portugal, Griechenland. Das war für Lancia okay. Ich fuhr sechs Rennen und bin mit einem Punkt Rückstand Vizeweltmeister geworden. Ich hätte nur noch einmal Neunter werden müssen, um die Weltmeisterschaft zu holen. Wollte ich aber nicht. Mit dem 037 hatte ich eines der schönsten Rallye-Jahre meines Lebens, ich habe aber auch gemerkt, dass es ohne Allrad nicht mehr geht.

Die Leistungsexplosion: Audi quattro A2 (1984)

Ferdinand Piëch hatte seinen Leuten schon Anfang der Achtziger gesagt: "Es ist immer billiger, mit Röhrl zu fahren als gegen ihn. Sehen Sie zu, dass Sie ihn bekommen." So kam ich zu Audi. Mit dem Allradantrieb des Audi quattro A2 war Traktion plötzlich kein Thema mehr. Fuß aufs Bodenblech, und es hat dich dahingeschossen, egal ob auf Schnee, Schotter oder Wasser. Der Wagen war immer gleich schnell. Der Turbomotor hatte 380 PS, für ein Auto mit Zweiradantrieb wäre das viel zu viel gewesen. In Monte Carlo wollte ich damit zeigen, wer der Chef ist. Mein Team hielt mich für Größenwahnsinnig und montierte zunächst mit Absicht die falschen Reifen. Mit den richtigen Reifen schlug ich dann Stig Blomquist, mit dem ich noch eine Rechnung offen hatte. Da war die Welt wieder in Ordnung. Der kurze Audi Sport quattro S1, den ich danach fuhr, war einfach nur brutal: brutaler 530-PS-Motor, brutale Traktion. Mehr ging damals nicht. Bei diesem Auto brauchtest du eine gewisse Vorahnung, denn mit dem Denken warst du immer zu langsam.

Der Bergfürst: Audi Sport quattro E2 "Pikes Peak" (1987)

Flügel vorne, Doppelflügel hinten, dazu Allrad und 650 PS: Der Wagen für das berühmte Gipfelrennen zum Pikes Peak in Colorado war in jeder Hinsicht extrem. Die Flügel sorgten für ein wunderbares Gleichgewicht, das brauchte man auch auf der Schotterpiste, sonst wären die Räder permanent durchgedreht. Es war unglaublich, mit welchem Dampf das Gerät nach vorne ging, nur in den Kehren wurde es schwierig: Man sah nur den Horizont und hatte kaum Anhaltspunkte. Direkt neben der Piste ging es 500 Meter runter in die Tiefe.

Der gutmütige Quattro: Audi TransAm 200 (1988)

Als die Gruppe B verboten wurde und Audi sich aus dem Rallyesport verabschiedete, wollte ich nicht schon wieder die Marke wechseln. Deshalb habe ich die Audi-Rennwagen mitentwickelt, zuerst für die USA, dann für die Deutsche Tourenwagenmeisterschaft. Der Audi TransAm 200 ist der gutmütigste Quattro, den ich je gefahren habe. Trotz seiner 635 PS hatte er wenig Neigung zum Untersteuern, da konntest du so schnell fahren, wie du wolltest. Danach kamen der Imsa GTO 90, dessen Cockpit ich mir bei Langstreckenrennen mit Hans-Joachim Stuck geteilt habe, und ein V8 für die DTM. Die Entwicklungsarbeit hat mir mehr Spaß gemacht als das Fahren auf dem Rundkurs. Die Rennstrecke war nie meine Leidenschaft. Als das Allradverbot kam und Audi mit mir einen Rennwagen mit Frontantrieb entwickeln wollte, habe ich gesagt: Nur über meine Leiche.

Der Liebling: Porsche Carrera GT (2003)

1993 fing ich als Repräsentant bei Porsche an. Die haben zu mir gesagt: Geld haben wir keins, aber schöne Autos haben wir. Inzwischen besitze ich eine kleine Sammlung, mein absoluter Liebling ist der Carrera GT. Mit seinen 610 PS hat dieser Supersportwagen in etwa die gleiche Leistung wie das schnellste Rallyeauto, das ich je gefahren bin. Dazu kommt: Es gibt keine Elektronik, die beim Fahren dazwischenpfuscht. Im Grenzbereich fährt er nur mit kundiger Hand perfekt. Du brauchst sittliche Reife, sonst wirft er dich ab.