

CHRISTIAN GEISTDÖRFER

WALTER UND ICH

RÖHRL/GEISTDÖRFER – DAS DREAMTEAM DES RALLYESPORTS

Fotos von Ferdi Kräling

DELIUS KLASING VERLAG

Eine supergeile Zeit!

Als Copilot im Rallyesport sollte man über zahlreiche Eigenschaften verfügen. Basis ist ein fundiertes Wissen über den Gebrauch von Landkarten und deren richtige Interpretation, eine schnelle Auffassungsgabe und eine große Portion Unerschrockenheit. Hinzu kommen drei Dinge, ohne die es nicht funktioniert: erstens ein stabiler Magen, das ist die Grundvoraussetzung. Zweitens eine gehörige Portion Lässigkeit. Und drittens das unerschütterliche Vertrauen darauf, dass der Mensch, der neben einem an der Kurbel sitzt, den ganzen Irrsinn auch überleben möchte.

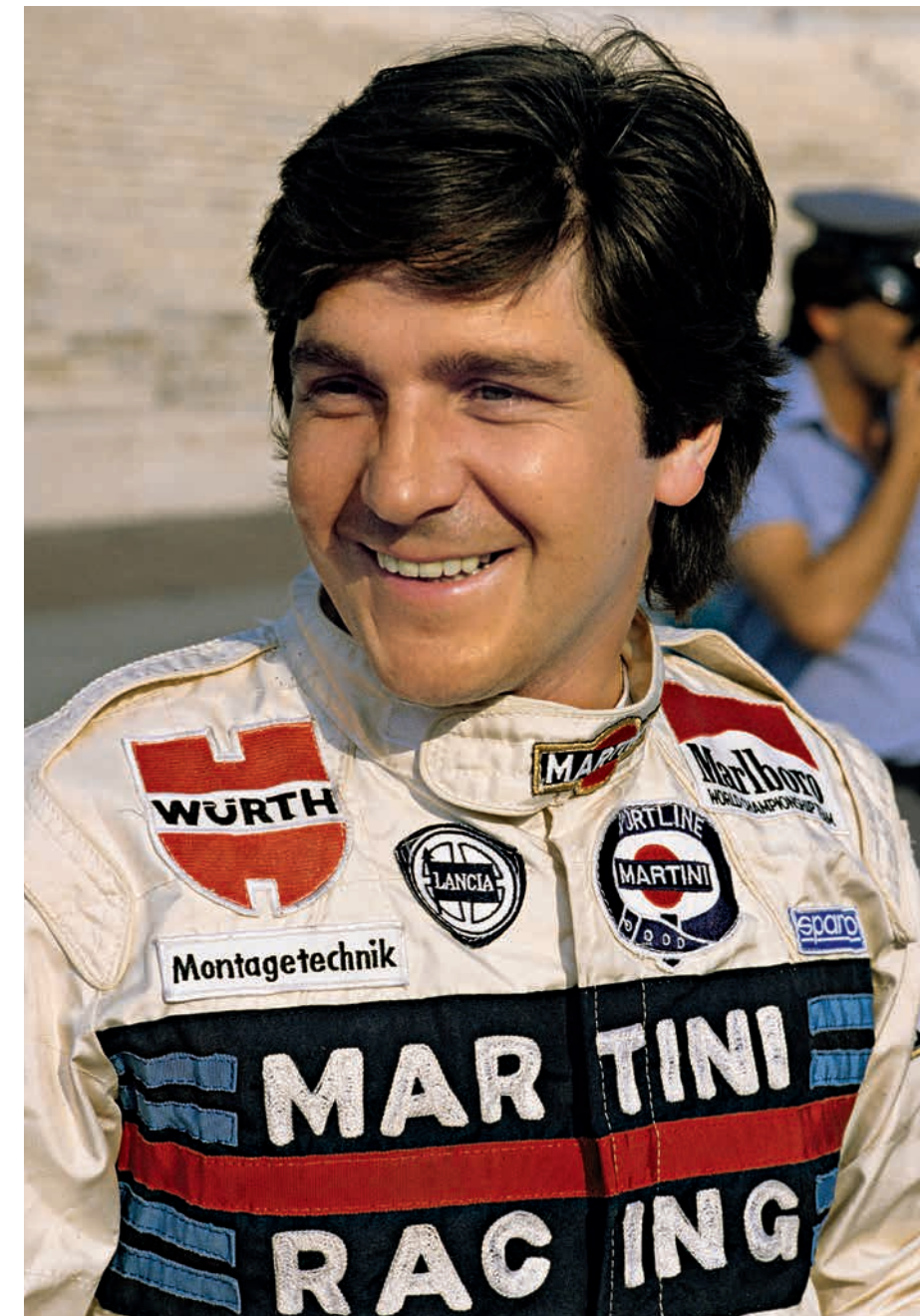
Walter Röhrl war nicht nur der mit Abstand beste und erfolgreichste Rallyefahrer seiner Generation. Vor allem ist er auch ein Mann, dessen unbedingte Geradlinigkeit ich immer bewundert habe. Und wenn sie dann mal in Störigkeit umschlug, wusste ich das als sein Copilot, vor allem aber als sein Freund und Partner, immer richtig einzuordnen. Meine Aufgabe war es, problematische Situationen erst gar nicht entstehen zu lassen.

Elf Jahre, von 1977 bis 1987, haben Walter und ich gemeinsam an den bedeutendsten Rallyes der Welt teilgenommen. Wir hatten Lieblings-Rallyes, hier waren wir richtig motiviert und gut, andere mochten wir nicht so leiden, agierten aber professionell. Leider ist Walter nie die 1000-Seen-Rallye in Finnland gefahren. Dass uns beiden die Rallye Monte Carlo besonders gut gefallen hat, können sich die Experten unter Ihnen sicher leicht denken: Bei neun Starts hatten wir eine einzigartige Bilanz. Viermal binnen fünf Jahren haben wir dieses Wimbledon des Rallyesports gewinnen können. Und dass uns das auf vier völlig unterschiedlichen Autos gelang, sagt alles über die Klasse von Walter aus und – bei aller Bescheidenheit – auch über meine Qualitäten als sein Beifahrer.

Ich möchte Sie mit diesem Buch in die aus meiner Perspektive große Zeit des Rallyesports entführen und Ihnen mit ganz persönlichen Erinnerungen einen völlig neuen Blick auf die damaligen Ereignisse bieten. Ich hoffe, Sie haben beim Lesen Ihre Freude und werden auch die ein oder andere Anekdote und Information finden, die Ihnen bis dato noch nicht bekannt war.



Herbst 2016





Walter und ich 1984 in Monte Carlo im Cockpit eines Audi quattro – die Freude über die Bestzeit ist uns anzusehen.



Inhalt



14	Rückblende
18	Einstieg ins Cockpit
28	Mehr als nur ein Vorleser
34	Bella Italia
40	Willkommen in Kanada
46	Wie sag ich's meinen Eltern?
52	Warmbolds Versuch
58	Erstmals mit Startnummer bei der Monte dabei
68	Keine besten Freunde
76	Ein Jahr im Zeichen der Safari
90	Das gibt es nur in Italien
96	Fast zerstörte Weihnachten, dann der Monte-Sieg
100	»Christian, ich hab dir was zu sagen ...«
108	Mercedes – eine Sackgasse
120	Das Leben nach Mercedes
126	Unser Comeback bei Opel
132	Können wir vielleicht sogar Weltmeister werden?

138	Showdown bei der Bandama
144	Nur weg von Opel
148	1983 – unser bestes Jahr, für mich das bedeutendste in meinem Leben
158	Das Mysterium Linksbremsen will gelernt sein
166	Sympathie – für wen?
178	Rien ne va plus
186	Jean Todt macht uns ein Angebot
192	1986. Das Ende des Rallyesports, wie wir ihn kannten
198	Das Nachspiel
208	»Gebetbücher«
216	Die WM-Ergebnisse

*Noch heute überkommen
mich unbeschreibliche
Glücksgefühle, wenn ich an
diesen Moment denke –
unser erster Sieg bei der
Monte im Jahr 1980.*





Rückblende

2

25. Januar 1980. Gerade haben wir die letzte Sonderprüfung »Loda« absolviert. Walter und ich sind erschöpft. Diese Nacht ist unglaublich anstrengend gewesen. Unsere Gegner, aber auch wir selbst, haben uns alles abverlangt. Bis zum Schluss alles gegeben, nie nachgelassen. Wir stehen am »Stop« der Wertungsprüfung (WP), wo wir die Zielzeit der soeben absolvierten Prüfung eingetragen bekommen. Kurzes Rechnen: schneller als beim ersten Durchgang! Passt. Journalisten wollen von Walter ein Statement. Er legt den ersten Gang ein, wir rollen Richtung Service, unsere Jungs strahlen über beide Ohren, haben Tränen in den Augen, reißen die Türen auf, umarmen uns stürmisch und gratulieren überschwänglich. Wir tanken 20 Liter Benzin aus einem Kanister, der außen liegende Tankdeckel wird mit einem deutlich vernehmbaren »Plopp« geschlossen, ein Schlag mit der flachen Hand auf den Kof-

ferraumdeckel ist das Zeichen zur Abfahrt zum letzten Service. Es ist früher Morgen, und die Sonnenstrahlen wandern langsam über die Berggipfel, der Schnee glitzert goldgelb. Ein Szenario, das fast kitschig wirkt. Endlich rollen wir in unsere Service-Area, steigen aus. In diesem Moment überrollt uns die Welle der Sympathie. Wir stehen inmitten unserer Mechaniker, Chefs, Journalisten und Fans neben unserem FIAT 131 Abarth am letzten Service in La Turbie, einem der mystischen Orte des Rallyesports – Umarmungen, Händeschütteln und lautstarke Glückwünsche, Schulterklopfen. Ein bewegendes Gefühl, das mir immer in Erinnerung bleiben wird.

Am Abend davor:

Vor der letzten Etappe bin ich angespannt, aber nicht nervös oder aufgeregt. Alles ist vorbereitet, unsere »Ice-Crews« sind gebrieft und unterwegs zu den Prüfungen. Der Service steht seit Stunden an den vereinbarten Stellen. Gespannte Erwartung am Casino von Monte Carlo, als wir uns nach vorläufigem Klassement zum Restart aufstellen. Bitte machen Sie Ihr Spiel!

Am Nachmittag des 23. Januar sind wir von der großen Runde nach Monte Carlo gekommen, haben dann erst mal Pause bis zum Abend des nächsten Tages, bis zum Restart vor dem weltberühmten Casino. In zwei identischen Schleifen, 14 Stunden am Stück, sind insgesamt zehn WPs zu absolvieren. Allesamt Klassiker der Monte, so wie der Col de Turini – legendär und Schauplatz zahlreicher Dramen, aber auch von einmaliger Faszination, wenn man sich im Drift, begleitet von Tausenden Blitzlichtern, in die Abfahrt nach La Bollène stürzt. Der Volksmund hat diese Strapaze nicht ohne Grund die »Nacht der langen Messer« getauft.

Die Prüfungen in diesen Stunden sind nicht nur extrem herausfordernd, was Profil und Zustand der Strecke anbelangt. Es sind auch immer jede Menge Zuschauer ganz nah dran am Geschehen. Und es gibt immer Unwägbarkeiten ohne Ende: Haben irgendwelche Witzbolde hinter der nicht einzusehenden Kurve wieder Schnee auf den Asphalt geschmissen? Stehen dort hinten Fans auf der Fahrbahn? Egal – wir müssen durch das alles hindurch und darauf hoffen, dass Walter im Augenblick eines Wimpernschlags die jeweils richtige Entscheidung trifft. Und es ist wirklich

mal wieder viel zusammengekommen in dieser Januarnacht. Die Erinnerung an das Jahr zuvor ist noch ganz frisch.

1979 lagen Walter und ich im Gesamtklassement bequem an vierter Stelle. Und dann, auf der letzten Prüfung, rückwärts über den Col de Turini, fallen wir dreieinhalb Kilometer vor dem Gipfel aus. Motorschaden. Aus. Vorbei. Einfach so. Du hast den Pokal in deinen Händen schon glänzen sehen. Ein Traum schien sich zu wiederholen, 1978 waren wir hinter drei Lancia Stratos ebenfalls Vierte. Doch dann realisierst du schlagartig: Die Welt geht unter, und du bist mittendrin.

Auch deshalb ist es heute, zwölf Monate später, natürlich eine hochemotionale Sache für Walter und mich. Wir kommen vom letzten Service, die Jungs haben alles nochmals kontrolliert und fahren runter nach Monte Carlo. Schlagartig wächst die Anspannung, jedes Geräusch, das uns seit Tagen begleitet und vertraut geworden ist, wird auf Abnormitäten gefiltert. Ich denke nur: »Hoffentlich hält die Kiste durch«, und beruhige mich gleichzeitig. Es ist unser Jahr, wir sind dran! Jetzt. Doch die Ungewissheit, eine Nervosität bleibt.

Wir fahren die Kehren von La Turbie hinunter und haben hinter einer Kurve plötzlich den Blick auf Monte Carlo frei – auf das Schloss, den Hafen, das Casino. Die Sonne steht höher über dem dunkelblauen, klaren Meer. Es ist alles furchtbar bewegend, und es trifft mich mitten ins Herz. Das Adrenalin, das mich durch die Nacht begleitet und gepusht hat, ist im Nu verschwunden. Auch ich habe jetzt Tränen in den Augen, kann nicht sprechen und versinke in Tausenden Gedanken.

Walter Röhl und ich haben zum ersten Mal die Rallye Monte Carlo gewonnen. Eine der bedeutendsten und ältesten Motorsport-Veranstaltungen der Welt, auf einer Stufe mit Indianapolis und Le Mans. Der Pokal ist der Gral des Rallyesports. Wir

haben Bernard Darniche im Lancia Stratos mit zehn Minuten Vorsprung geschlagen, unseren Teamkollegen Björn Waldegård hinter uns gelassen, genauso Attilio Bettega, Michèle Mouton. Wir haben unseren Traum wahr werden lassen.

D

Da sitzen wir nun. Fahren in unserem FIAT 131 Abarth dem Ziel am Hafen von Monte Carlo entgegen. Ich blicke kurz nach links auf den Sitz neben mir, auf den Mann am Steuer. Walter hat seine Sonnenbrille auf und blickt starr durch die Frontscheibe, verzieht keine Miene. Deutschlands bester Rallyefahrer hat seinen großen Traum verwirklicht. Ich sehe seine feuchten Augen, kann seine Gedanken förmlich greifen. Wir sprechen nicht, im Auto ist mit einem Male eine merkwürdige Stille, das Dröhnen des Motors ist irgendwo draußen. Weit weg. Über unsere Emotionen an diesem Tag werden wir nicht miteinander sprechen, kein Wort darüber verlieren.

Das mag vor allem daran liegen, dass es einfach so unglaublich überwältigend gewesen ist. Für Walter sicher noch ein Stück mehr als für mich. Für ihn ist die »Monte« immer das Größte gewesen, seit er als Jugendlicher von Regensburg zum Col de Turini gestürzt ist, mit zwei großen Reservekanistern im Kofferraum und als Proviant einer großen Salami in der Tasche. Er hatte am Col auf der Schneewand gestanden, die Leistungen der Fahrer in Schnee, Matsch, Regen bewundert und genau beobachtet, wer in der ersten Links nach dem Verlassen des Col die Bremse antippte. Es ist die Rallye, von der er mir einmal sagte, dass sie »die Buben von den Männern« unterscheide.

Wir kommen im Stadtgebiet von Monte Carlo zur Zufahrt zum Hafen, hier winken Sepp Haider und Jörg Pattermann, Simo Lampinen und Harald Demuth und Christian Fellingner – unsere Ice-Crews. Sie haben alle Anforderungen perfekt umgesetzt. Herzlichen Dank für die tolle Arbeit.

Wir rollen die letzten Meter zum Hafen von Monte Carlo, wo uns eine riesige Menschenmenge erwartet. In diesem Augenblick fällt alles von mir ab, eine Welle von Journalisten, Funktionären und Fans bricht über Walter und mich hinein. Wie mechanisch gebe ich die Zeitkarte ab, beobachte die Technischen Kommissare bei der offiziellen Abnahme des Autos und warte darauf, dass uns Funktionäre des Automobilclubs auf eine freie Fläche vor dem parc fermé zur vorläufigen Siegerehrung dirigieren. Kamerateams. Fotografen. Journalisten. Irgendwelche Leute. Alle wollen etwas und schreien wild durcheinander. Wir sollen auf das Dach unseres Autos steigen, Walter will nicht so richtig, Champagner wird uns in die Hand gedrückt, wir sollen ihn verspritzen. Walter ist das unangenehm, ich spüre das, nehme seine Hand und strecke sie in den Himmel. Blitzlichtgewitter. Ich registriere nur noch die großen Bewegungen, für die Details habe ich keinen Blick mehr. Das hier ist einfach zu groß, das Größte, was ich in meinem Leben erreicht habe und erleben darf.

Walter und ich haben seit der Abfahrt aus La Turbie kein einziges Wort miteinander gesprochen. Plötzlich dreht er sich zu mir um und umarmt mich. Ich bin fast erschrocken, denn körperliche Nähe und das öffentliche Ausleben von Emotionen sind nicht das Ding von Walter. Es ist ein unglaubliches Glücksgefühl, seine größtmögliche Form der Anerkennung. Wir wollen genießen, aber jede Sekunde der nächsten Stunden ist verplant. Erst Tage später wache ich aus diesem Traum auf.





*Aller Anfang ist quer: Mit diesem
Porsche 911 nahmen mein Freund Alfred
Schubert und ich an der »Rudolf-Diesel-
Fahrt« in Augsburg, die zur Deutschen
Rallye Meisterschaft zählte, teil.*



Einstieg ins Cockpit

I

In meiner Liebe zum Motorsport war ich ein Spätstarter. Das lag vielleicht an zwei Erlebnissen, die ich im zarten Kindesalter hatte. Meine Begeisterung für Autos wurde von einem Freund meines Vaters geweckt. Als Fünfjähriger habe ich auf seinem Schoß sitzend einen Mercedes von unserem Wohnort über 30 Kilometer in die Kreisstadt gelenkt. Das elfenbeinfarbige Lenkrad mit dem Chromring hatte es mir angetan. Weitere Ausfahrten folgten, und ich war grenzenlos fasziniert. Er war es auch, der mir Geschichten von Rennfahrern erzählte. Graf Berghe von Trips war mir ein Begriff. Eher zufällig hörte ich an jenem Sonntag die Übertragung des Großen Preises von Italien in Monza am Radio. Die Reportage des Rennens faszinierte mich, und ich war richtig aufgeregt. In der Hand hielt ich das Modell eines roten Ferrari »Sharke Nose« mit der Startnummer 4. Nicht der Unfall und die Ungewiss-

heit, sondern die Todesmeldung hatten mich zutiefst getroffen. Ich konnte damit nicht umgehen.

In Neubiberg gab es am alten Militärflughafen jährlich ein Rennwochenende, das auf uns Jungs eine große Faszination ausübte. Für Stunden war das Fahrerlager unser Spielplatz, wo wir zwischen Motorrädern und den verschiedensten Autos die Mechaniker bei Reifenwechseln und Motoreinstellungen beobachteten. Der Funke wollte bei mir aber nicht so richtig überspringen. So waren Fußball und Skifahren für Jahre mein Sport, und neben meiner Banklehre arbeitete ich im Winter am Wochenende als Skilehrer, um mir das Geld für meinen Führerschein zu verdienen. Natürlich habe ich auch ohne Fahrlehrer »geübt«. Es waren halt andere Zeiten!

Meine Motorsport-Initialzündung erlebte ich schließlich 1972, als mein Chef mich nach mit Auszeichnung bestandener Prüfung zum Bankkaufmann als Belohnung zum Dienst am Olympiagelände in München einteilte. Die Bank betrieb mehrere Wechselstuben auf dem Areal, wo sich mir eine exotische, fröhliche Welt eröffnete. Wir konnten uns frei bewegen, hatten

reichlich Freizeit und vielerlei Kontakte. So kam es, dass ich mich für die Olympia-Rallye und einen gewissen Walter Röhrl aus Regensburg interessierte, der als unbekannter Bayer die Weltelite verblies. Die Resultate der einzelnen WPs verfolgte ich – und seinen Ausfall wegen Motorschadens bedauerte ich. Trotzdem schaute ich mir die Zielankunft in München begeistert an, fuhr ich doch selbst noch Moped. Die gute Stimmung auf dem Olympiagelände kippte aber alsbald jäh durch das Attentat der Palästinenser, versetzte alle in einen Schockzustand und war ein einschneidendes Erlebnis in meinem jungen Leben. Gewalt dieser Dimension war mir völlig neu.

Die beruflichen Aufgaben als Kreditsachbearbeiter in der Bayerischen Hypotheken- und Wechsel-Bank, Filiale am Hauptbahnhof, haben mir im Alltag großen Spaß bereitet. Die Verantwortung für den mir zugewiesenen Kundenkreis, die Bearbeitung der Kreditanträge, die Prüfung der eingereichten Sicherheiten und der tägliche Zeitdruck bei der Bearbeitung des damals weit verbreiteten »Wechselgeschäftes« (keine Devisen, sondern eine spezielle Form des Schuldscheines, die strengen gesetzlichen Regeln unterlag) forderten

mich und machten mir gleichzeitig viel Spaß. Ich war mit Abstand der jüngste Kreditsachbearbeiter in der Bayerischen Hypotheken- und Wechsel-Bank, was bei Schulungsmaßnahmen immer wieder zu kuriosen Situationen führte, denn im Kreis der gesetzten Herren wurde ich immer wieder gefragt: »Haben Sie sich im Kurs geirrt?« Ich war ein Novum, und gerade das führte zum abrupten Ende meiner Bankkarriere. Was war geschehen?

Ich war gerade 21 Jahre alt und schon zweieinhalb Jahre in der Abteilung, da ich bereits während meiner Lehrzeit intensiv eingearbeitet worden war. Meine Position war verantwortungsvoll, hohe Summen waren im Spiel, und die Kundschaft strapazierte unsere Nerven, denn Erfolg und Totalverlust sind im Kreditwesen Tagesgeschäft. Kollegen mussten für mich Dinge unterschreiben, die sie nicht beurteilen konnten, eigentlich ein Unding. Mein Chef

So kam es, dass ich mich für die Olympia-Rallye und einen gewissen Walter Röhrl interessierte, der als unbekannter Bayer die Weltelite verblies. Walters Ausfall wegen Motorschadens bedauerte ich. Trotzdem schaute ich mir die Zielankunft in München begeistert an. Die gute Stimmung auf dem Olympiagelände kippte aber jäh durch das Attentat der Palästinenser.

wollte das ändern und stellte beim Vorstand der Bank Antrag auf Unterschriftsvollmacht für mich. Unsere Filiale war sehr erfolgreich, wuchs überdurchschnittlich, und die Lage am Münchner Hauptbahnhof brachte auch allerlei kuriose Geschäfte mit sich. Der Vorstand lud zum Gespräch, und nach einer umfassenden Befragung zu meinen Aktivitäten und Aufgaben wurden wir freundlich verabschiedet. Mein Chef war der Überzeugung, dass das klappen wird, obwohl die Altersgrenze eigentlich bei 26 Jahren lag und es bisher keine Ausnahme gegeben hatte. Etwa drei Wochen später kam der Bescheid aus der Zentrale und wurde mir vom Chef vorgelesen. Mit viel Blabla begründete der Verfasser des Schreibens die Entscheidung des Vorstandes: Antrag abgelehnt. Eine riesige Enttäuschung, nicht nur für mich, sondern auch für meinen Chef. Mir wurde schlagartig bewusst, dass ich so die nächsten Jahre nicht weiterarbeiten wollte. Meine Eltern versuchten, die Sache als nicht so wichtig darzustellen, und wollten mir die Karriere in der Bank weiter als Lebensziel vermitteln. Meine Großmutter war da anderer Meinung und unterstützte mich bei meinem Vorhaben einer raschen Veränderung.

E

Es war eine glückliche Fügung, dass just zu diesem Zeitpunkt eine neue Ausbildungsschule installiert wurde: die Berufsoberschule. Bewerber mussten die mittlere Reife, eine abgeschlossene Ausbildung und mindestens zwei Jahre Praxis nachweisen sowie einen überdurchschnittlichen Notenschnitt. Ich wurde angenom-

men. Meine Kündigung am nächsten Tag war Formsache, auch wenn mein Chef das sehr bedauerte und mich emotional verabschiedete. Ein neuer Lebensabschnitt startete im September 1974.

Kurz vor der Zeit auf der Berufsoberschule bekam ich über Freunde Kontakt mit dem Rallyesport. Es war eine Sache, die mir erst im zweiten Schritt Spaß machte. Orientierungsfahrten gab es jede Woche zuhauf, waren aber nach mehreren Versuchen nicht mein Ding. So haben wir im Sommer 1973 als Urlaubsfahrt an einer »Spaß-Rallye« teilgenommen. Ziel war Varna am Goldstrand in Bulgarien. Hier sah ich zum ersten Mal Walter Röhrl wieder, der mit Jochen Berger und einem gelben Opel Ascona an der zur Europameisterschaft zählenden »Goldstrand-Rallye« teilnahm. Es war uns unmöglich, an ihn heranzukommen, denn er war permanent von Dutzenden DDR-Bürgern umringt. Die erste WP war gleich nach dem Start und führte über die Promenade raus aus der Stadt. Wir wollten den Teams folgen, was wir aber schnell aufgaben, da der dichte Verkehr dies unmöglich machte. Wir sind dann über Istanbul zurück nach München gefahren. Ein sehr intensiver Trip und alles andere als Erholung. Aber wir haben es genossen.

Kurze Zeit später haben mir die gleichen Freunde erzählt, dass sie jetzt »Rallyes auf Bestzeit« fahren. Abgesperrte Wege wurden als Sonderprüfungen mit Zeitnahme gefahren. Helm war Pflicht, und der Schnellste gewann. Das interessierte mich. Ich hatte schon vor meinem 18. Geburtstag den Führerschein gemacht und wartete sehnsüchtig auf die Übergabe. Ein weißer VW Variant Kombi war mein erstes Auto, und wir haben Tausende Kilometer auf dem Weg in die Alpen zum Skifahren abgespult. Da die Motorleistung nicht gerade üppig war, musste ich ihn laufen

lassen. Gebremst wurde nur, wenn es gar nicht anders ging. So gewann ich schnell Fahrpraxis auf winterlichen Straßen und versuchte einen sauberen Strich zu fahren, was mir zwar nicht immer gelang, aber unheimlich Spaß machte. Der Bazillus Motorsport war verankert.

Meine Freunde gründeten einen Motorsportclub, ich wurde Mitglied, und wir begannen Rallyes zu fahren. Meine erste große Veranstaltung war die »Rudolf-Diesel-Fahrt« in Augsburg, die zur Deutschen Rallye-Meisterschaft zählte. Wir hatten wirklich nicht viel Ahnung und sind völlig unbedarf und naiv angereist. Mein gleichaltriger Freund und Fahrer hatte den roten 911 seiner Mutter gemeldet in der Annahme, er könnte vorn mitfahren. Die Ernüchterung war durchschlagend. Die Spitzenleute hatten Aufschriebe, wir konnten das nicht, und ich hatte zum ersten Mal diese seltsamen, kryptischen Seiten in der Hand. Bedeutung? Sinn? Ansage? Alles Dinge, die für mich böhmische Dörfer waren. Bedächtige Fahrweise brachte uns dennoch ins Ziel der Veranstaltung. Wir waren total fix und foxi. Bei der Siegerehrung bekamen wir für den zweiten Platz in unserer Klasse einen kleinen Pokal, den ich heute noch besitze. Allerdings waren in der Kategorie nur drei Autos am Start, wovon eines auch noch einen Motorschaden hatte. So erbten wir den Pott, ohne wirklich kompetitiv zu sein. Wir schlossen uns dem AC Bavaria München an, denn eines war klar: Wir mussten schnell lernen.

Diverse Veranstaltungen folgten. Ich hatte mir den Opel Ascona A Gruppe 1,5 vom damaligen ADAC-Sportpräsidenten Wilhelm Lyding zugelegt, mit dem er an der Olympia-Rallye teilgenommen hatte. Der Unterhalt des Autos überforderte aber mein Budget, sodass ich seltener als Fahrer, aber immer öfter als Beifahrer unterwegs war.

So kam es, dass ich 1975 mit meinem Clubkameraden Josef Tröndle auf seinem BMW 2002tii an allen Läufen zum ONS-Pokal für den Nachwuchs teilnahm, der im Rahmen der Deutschen Rallye-Meisterschaft ausgefahren wurde. Hier will ich eine kleine Anekdote erzählen: Zum Start der Rallye Nordland in Kopenhagen waren wir mit dem Autoreisezug angereist. An ordentlichen Schlaf war nicht zu denken gewesen, und so waren wir bereits am Start ziemlich k.o. Die erste Etappe ging über 36 Stunden, und die erste größere Pause sollte in Kassel sein. Auf den WPs waren wir hellwach, aber die langen Verbindungsetappen machten uns gehörig zu schaffen. Es regnete aus Kübeln, und starker Wind fegte über Norddeutschland. In der Nacht wurden mehrere WPs auf dem Truppenübungsplatz Putlos gefahren, für uns Südlichter absolutes Neuland, während die nordischen Kollegen sich dort wie in ihrer Westentasche auskannten.

Die Spitzenleute hatten Aufschriebe, wir kannten das nicht und ich hatte zum ersten Mal diese seltsamen, kryptischen Seiten in der Hand. Bedeutung? Sinn? Ansage? Alles Dinge, die für mich böhmische Dörfer waren. Bedächtige Fahrweise brachte uns dennoch ins Ziel – wir waren fix und foxi – und wir bekamen sogar für den zweiten Platz in unserer Klasse einen kleinen Pokal, den ich heute noch besitze.

Die Fahrstrecke war auf der Rückseite der Zeitkarte für die Prüfung abgebildet und sollte mit Trassenband gut markiert sein. Leider hatten der Wind und verschiedene Teilnehmer ganze Arbeit geleistet. Es herrschte totales Chaos, die Wegfindung war so gut wie unmöglich, und unsere Odyssee führte uns mitten in ein riesiges Tanklager aus Abertausenden Kanistern, die in unserem Scheinwerferlicht sehr bedrohlich wirkten. Benzingeruch schwebte über allem. Zufällig und mit Glück fanden wir eine Ausfahrt, die uns direkt zu einer Zeitkontrolle führte. Mehrere Teilnehmer diskutierten im strömenden Regen mit den Offiziellen, denn deren Stechuhr hatte eine Abweichung von mehreren Minuten. In einem unbeobachteten Moment nahm ich eine kleine dänische Münze und warf diese in den Schlitz der Stechuhr, die wie ein Sparschwein ausschaute. Ich steckte meine Zeitkarte in den Schlitz und tat so, als wolle ich stempeln.

Der Hebel blockierte wie erwartet, und ich beschwerte mich lauthals. Ein Zeitnehmer probierte es, ein Funktionär kam hinzu, nichts ging mehr. Keine Zeitnahme, keine Wertung der WP, was Annullierung und Ende aller Diskussionen bedeutete. Ich kam klatschnass ins Auto zurück und sagte nur: »Wir fahren.« Erst viel später habe ich Josef die Situation erläutert. Sein Kommentar: »Gut gemacht, diskutieren bringt nix.«

Wir wechselten uns beim Fahren ab, um zumindest mal ein oder zwei Stunden auf dem Beifahrersitz zu schlafen. Fahren und gleichzeitig nach dem Roadbook orientieren, und das Ganze in tiefschwarzer Nacht bei immer noch strömendem Regen, ließ die Augenlider immer schwerer werden. Die Müdigkeit kroch in jeden Teil des Körpers. Trotz größter Anstrengung war der Sekundenschlaf allgegenwärtig. Endlich kam die nächste WP, raus aus der Lethar-



Zu Beginn meiner Beifahrer-Karriere nahm ich neben Walter Smolej im Opel Kadett GT/E (oben, Rallye Trifels 1976) und Josef Tröndle im BMW 2002tii (Rallye Bavaria 1975) Platz.

gie der Landstraße. Ein paar Kniebeugen, Helm auf, und los ging es. Wieder auf der Landstraße begann der Kampf mit der Müdigkeit von Neuem. Ein in der Spitzengruppe fahrender Kollege aus München verlor schlafend im Beifahrersitz fast sein Leben, als sein Co am Steuer einschlieft und mit einem entgegenkommenden Fahrzeug kollidierte. Für ihn kam jede Hilfe zu spät. Als wir die Stelle passierten, waren beide bereits abtransportiert. Es gab keine Auskunft. Beklemmung erfasste uns, wir setzten unsere Fahrt betrübt fort.

Zum letzten Lauf der Meisterschaft, der Rallye Bavaria, führten wir die Wertung an. Zu diesem Anlass bot BMW einen Werksmotor und verschiedene Tuningteile an. Wir hatten die ganze Saison keine gravierenden technischen Probleme gehabt, also warum wechseln? Ich war dagegen, konnte mich aber nicht durchsetzen. Bereits kurz nach dem Start der Rallye hatten wir mit Temperaturproblemen zu kämpfen. Also Heizung an, um den Kühlkreislauf zu vergrößern, im Fahrzeug herrschten tropische Temperaturen. Trotzdem stieg die Temperaturanzeige immer höher in den roten Bereich. Alle Bemühungen, die Wassertemperatur zu senken, verpufften. Wasser im Ölkreislauf, weißer Schaum am Öldeckel und Dampf Wolken aus dem Auspuff signalisierten uns das Aus. Die Zylinderkopfdichtung hatte sich verabschiedet. Keine Weiterfahrt, erster Ausfall der Saison, bedeutete gleichzeitig in der Jahreswertung des ONS-Pokals nur mehr den zweiten Platz. Für mich stürzte eine Welt zusammen.

1975 hatte ich den Fahrer Walter Smolej näher kennengelernt, der wie ich in München wohnte. In Villach geboren, war er nach seiner Ausbildung dorthin gezogen und sorgte mit einem weißen BMW für Furore bei lokalen Rallyes. So wurden Günther Irmischer und Opel auf

Das Beifahrer-Karussell begann sich Ende 1975 zu drehen, und nicht alle Plätze wurden besetzt, denn erfahrene und international versierte deutsche Copiloten waren Mangelware. Hinzu kam, dass die Meisten den Sport nur als Hobby betrieben oder bereits Familie hatten. Zukunftsperspektive? Äußerst unsicher! So kam es, dass Walter Smolej mich ansprach und meinte: »Burschi, wir sollten uns mal unterhalten.«

ihn aufmerksam, die ein junges Talent für die Deutsche Meisterschaft suchten. An seine Seite wurde Willi-Peter Pitz in den gelbgrünen Ascona gesetzt, ein erfahrener Beifahrer, der alle Tricks kannte und bereits mit vielen deutschen Rallyegrößen unterwegs gewesen war. Wulf Biebinge, ebenfalls Rallyeexperte und wie Pitz aus Ludwigshafen, betreute das Team. Zielsetzung war der Gewinn der Meisterschaft 1975. Die Saison war durchwachsen, und die Chemie zwischen beiden brodelte und dampfte, die Harmonie litt. Hier der impulsive Kärntner Sturschädel, da der mit sarkastischem Humor agierende Top-Co. Eine schwierige Konstellation als Zweckgemeinschaft. Smolej war auf der Suche nach Ersatz. Der aber war, wie sich herausstellen sollte, nicht so einfach zu finden.

Das Beifahrerkarussell begann sich Ende 1975 zu drehen, und nicht alle Plätze wurden besetzt, denn erfahrene und international versierte deutsche Copiloten waren Mangelware. Hinzu kam, dass die meisten den Sport nur als Hobby betrieben, eine Berufskarriere verfolgten und/oder bereits Familie hatten. Zukunftsperspektive? Äußerst unsicher! So kam es, dass Smolej mich ansprach und meinte: »Burschi, wir sollten uns mal unterhalten.«

Der Auslöser

Walter Röhl/Jochen Berger gewannen 1974 auf Irmischer Opel Ascona A die Rallye Europameisterschaft und feierten bei der Rallye Akropolis in Griechenland ihren

ersten WM-Sieg – ein Meilenstein in der deutschen Rallyehistorie. »JB«, wie man ihn auch wegen der Liebe zum gleichnamigen Whisky nannte, war der erste deutsche Profi, der seit 1972 als Copilot seinen Lebensunterhalt verdiente. 1975 sollte sein letztes Jahr als Profi-Co sein. Jochen, Jahrgang 1946, verheiratet und Vater von zwei Kindern, hatte dem zarten Druck seiner Frau nachgegeben und sich entschlossen, auf einen sicheren Stuhl zu wechseln.

Die Monte 1976 sollte seine letzte Rallye auf dem Sitz neben Walter sein. Helle Bein, Leiter der Sportabteilung von Opel, die unter dem Begriff »Opel Euro Team« operierte, hatte ihm die Stabsstelle als Organisationsleiter Motorsport angeboten, um sein Wissen, seine Erfahrung und ihn als Bindeglied zu Walter Röhl nicht zu verlieren. Als Nachfolger wurde Claes Billstam ausgesucht. Walter folgte der Empfehlung Jochens, ohne groß darüber nachzudenken.

Neben dem Beifahrerjob bei Smolej arbeitete ich 1976 auch im Opel-Team in der Organisation mit. Zwar war der Farbkopierer zwei Jahre zuvor vom US-Unternehmen Xerox zur Marktreife gebracht worden, in Rallyekreisen aber waren diese kleinen Helfer noch nicht sonderlich verbreitet. Also war ich unter anderem damit beschäftigt, den Streckenverlauf in sämtliche Landkarten mit der Hand zu zeichnen und darauf die Servicepunkte einzutragen. Zuvor waren die Etappen für die Servicefahrzeuge genau kalkuliert

worden, um Verspätungen auszuschließen – Servicepunkte ohne Mechaniker und Material, einfach undenkbar. Durch meine Mitarbeit bei Opel kam ich auch in Kontakt mit einem gewissen Walter Röhl, der wie ich ein dezentes Bayerisch sprach. Seine ruhige Art gefiel mir sofort, und so kam es, dass wir ab und an gemeinsam fuhren. Ich merkte schnell, dass dieser Mann zügig und präzise, aber unspektakulär unterwegs war.

Mit Walter Smolej hingegen hatte ich mir unbewusst einen waschechten Harakiri-Fahrer geangelt, den ich zeit unserer Zusammenarbeit nie in den Griff bekam. Wenn das Adrenalin mächtig durch seine Adern schoss, ging Smolej auf Sonderprüfungen gern ans Limit – und oft auch darüber hinaus. Mit ihm sollte ich auch einen der schwersten Unfälle meiner Karriere erleben.

Neben Smolej stieß ich auch auf den deutschen Topfahrer Achim Warmbold, der damals in einem Werks-Toyota saß. Warmbold fragte mich nach einigen Rallyes, bei denen er mich scheinbar beobachtet hatte, ganz unverblümt, ob ich nicht künftig an seiner Seite sitzen wolle. »Nein«, sagte ich. Es war 1976, ich war 23 Jahre jung und wollte nun nach Banklehre und Berufsoberschule ein Studium der Wirtschaftswissenschaften aufnehmen. Doch Achim Warmbold ließ nicht locker.

Er bohrte weiter, ob er mich denn für das kommende Jahr als seinen Copiloten in der Deutschen Rallye-Meisterschaft sowie bei vier weiteren internationalen Rennen buchen könne. Ich war unsicher, denn mit Smolej wurde es immer schwieriger, und auf Opel konnte ich nicht setzen.

Natürlich war das eine reizvolle Sache, mit einem Crack wie Warmbold fahren zu können. Andererseits wollte ich ja studieren.

Ich erbat mir Bedenkzeit und sagte Warmbold, ich würde mich bei der Rallye Monte Carlo, also Ende Januar 1977, definitiv entscheiden.

Bei der Monte war ich wieder im Verbund mit dem Finnen Rauno Aaltonen als Eisnoten-Fahrer für Opel und Walter Röhl am Start. Zwischenzeitlich hatte mich auch Opel-Teamchef Jochen Berger kontaktiert und mich überredet, zu Jahresbeginn 1977 mit Walter Smolej im Werks-Kadett GT/E die Jänner-Rallye in Österreich zu fahren.

Mit Smolej hatte ich 1976 bereits die Hesen- und die San-Martino-di-Castrozza-Rallye semiwerksseitig absolviert, für Irmischer waren wir zusammen in der DRM gestartet. Berger sah mich mit meiner ruhigen Art offenbar als ideale Besetzung für den Beifahrerposten beim impulsiven Smolej an. Er wollte es bei der Jänner-Rallye auf einen weiteren Test unter Rennbedingungen ankommen lassen, dann, sagte Berger, solle ich mich entscheiden, ob ich mit Smolej weitermache. Meine Entscheidung fiel schneller, als sich das irgendjemand vorher hätte ausmalen können.

Smolej setzte trotz eindringlicher Ansprache von Opel-Teamleiter Biebinge seine unkontrollierte Fahrweise fort: Zwei weitere makabre Ausritte folgten, mindestens fünfmal standen wir neben der Straße. Unsere erste Rallye war ein glatter Fehlstart. Das Jahr 1976 brachte tolle Momente, aber auch viele Tiefschläge.

Im Vorjahr hatten wir beim Prolog der Rallye im Waldviertel/Österreich, bei dem die Startreihenfolge ermittelt werden sollte, bereits nach wenigen Kilometern einen heftigen Unfall. Smolej verlor in einer schnellen Linkskurve die Kontrolle, und wir kollidierten mit solcher Wucht mit einem Telefonmasten, dass dieser schließlich zwischen uns inmitten des Motorraumes steckte. Zwar entstieg wir dem völlig zerstörten Kadett unverletzt, aber das Gefühl in mir war alles andere als gut.

Nachdem unsere Mechaniker von Irmischer den Kadett GT/E über Nacht wieder flottgekriegt hatten, konnten wir zur Rallye starten. Smolej setzte trotz eindringlicher Ansprache von Teamleiter Biebinge seine euphorische, unkontrollierte Fahrweise fort: Zwei weitere makabre Ausritte folgten, mindestens fünfmal standen wir noch neben der Straße. Unsere erste Rallye war ein glatter Fehlstart. Das Jahr 1976 brachte tolle Momente, aber auch viele Tiefschläge.

Die Situation sollte sich 1977 auf dem Werks-Kadett exakt so wiederholen. Die Jänner-Rallye sollte für letzte Reifentests zur Rallye Monte Carlo genutzt werden. Es hatte im Vorfeld viel geschneit, und die Schneefälle hielten an. Wir waren vorbereitet, mit Ketten zu fahren, denn die Traktion auf dem heckgetriebenen Opel war sehr bescheiden. Smolej meinte noch: »Des is Österreicher Wetter, da wern's schau'n die Buam.« Leider gab es dann mehr zum Schaufeln als zum Schauen, und es bedurfte zigfacher Zuschauerhilfe, um den havarierten Kadett immer wieder flottzukriegen. Mein Bedarf war gedeckt, und ich suchte umgehend das Gespräch mit Teamchef Jochen Berger, um ihn zu bitten, eindringlich auf Smolej einzuwirken. Berger tröstete mich, und ich fuhr die Rallye mit Smolej zu Ende. Anschließend chauffierte mich der Opel-