

MEHR ALS EIN LEBENS- ABSCHNITTS- PARTNER



Das einzige Rallyeauto, das Walter Röhrl jemals selbst besessen hat, welche Rolle es in seiner Karriere spielte, und warum es heute genauso aussieht wie damals: Ein bewegendes Wiedersehen nach 50 Jahren.

TEXT Timo Völker FOTOS McKlein & Jürgen Skarwan

Die Geschichte dieses Autos beginnt 1973, denn das ist sein Baujahr; man könnte aber auch sagen: erst 1976, denn da wurde es, was es heute ist: Walter Röhrls Rallyeauto – und zwar das einzige von den vielen, die von ihm gefahren wurden, das er auch besessen hat.

Das wäre schon ein bemerkenswerter Umstand, der bei Walter heute väterliche Gefühle triggert, aber die Story dieses weißen Porsche 911 mit dem Regensburger Kennzeichen hat noch einige andere Seiten, die wir hier endlich aufschlagen wollen. Nur: wo beginnen?

Vorschlag: Beamen wir uns in Walters glücklose Rallyeaison 1976 beim klangvollen Opel-Euro-Händlerteam. „Der Kadett ist in einer Tour ausgefallen“, sagt Walter in der Rückschau, und als Außenstehender konnte man damals womöglich den Eindruck gewinnen, es läge am Fahrer.

Ein solcher Abfall vom Glauben war sicherlich keine Option für Walters Umfeld von Vertrauten und Förderern, „die es sich zur Aufgabe gemacht haben, ihrem Freund Walter Röhrl eine bessere Rallye-Zukunft zu verschaffen.“

So hat das 1976 ein gewisser Norbert Haug – der von seiner eigenen, glanzvollen Zukunft auch noch keine Ahnung hatte – als Redakteur in einem Bericht für „Auto, Motor und Sport“ festgehalten. Röhrl war gerade bei der Monte-Carlo-Rallye ausgefallen, wieder einmal, und die Herren Marecek, Weinzierl und Berger waren spätestens an diesem Punkt zum Schluss gekommen, dass es so nicht weitergeht: „Es muss ein anderes Auto her, mit dem der Walter gewinnen kann.“

VON SCHWARZ NACH WEISS

Auftritt Porsche 911 Carrera RS 2.7, ein Wettbewerbsauto für Bergrennen, das Weinzierl und Marecek aus Zuffenhausener Beständen extrahieren konnten und zum Rallyeauto aufbauten, und zwar „in ein richtiges Geschoss“. Um das zu gewährleisten, griff man auf einen Dreilitermotor zurück, dem ein Münchner Spezialist an die 300 PS entlockte, womit man auf Augenhöhe mit den stärksten Vierventilern jener Tage verkehrte.

An dieser Stelle darf man erstmals an den mit solcher Technik gerüsteten Lancia Stratos denken, aber noch sind wir nicht so weit. Zum ersten Einsatz des Röhrl-Porsche sollte es in Österreich kommen. Es war inzwischen Walters Auto, der nur für die Teile des Umbaus zu zahlen hatte, während die Arbeitszeit – Haug berichtet von 1.000 Stunden – auf die Kappe seiner Förderer ging.

Inzwischen war das ursprünglich schwarze Auto weiß lackiert, weil für Walter ein schwarzes Rallyeauto überhaupt nicht sein konnte, und an prominenter Stelle – auf der Schnauze – prangte ein Stroh-Schriftzug. Das Verhältnis zu diesem Sponsor begründete Walter, der damals überhaupt keinen Alkohol trank, mit seiner Mutter und deren viel gerühmter Backwut, die sich nur mit dem Achtzigprozenten aus Österreich befeuern ließ.

DIE SORGE UM DEN SCHÖNEN PORSCHE

Österreich also, Arbö-Rallye; Walter mit der Freigabe von Opel ausgestattet, nicht jedoch mit Trainingszeit im Auto, weil es just in time fertig geworden war. Es reichte dennoch für 18 gewonnene Wertungsprüfungen (von 18), was die Lokalfavoriten Franz Wittmann und Sepp Haider irgendwie alt aussehen ließ. Wenngleich nicht so wie Opel, denn beide waren Repräsentanten der Marke.

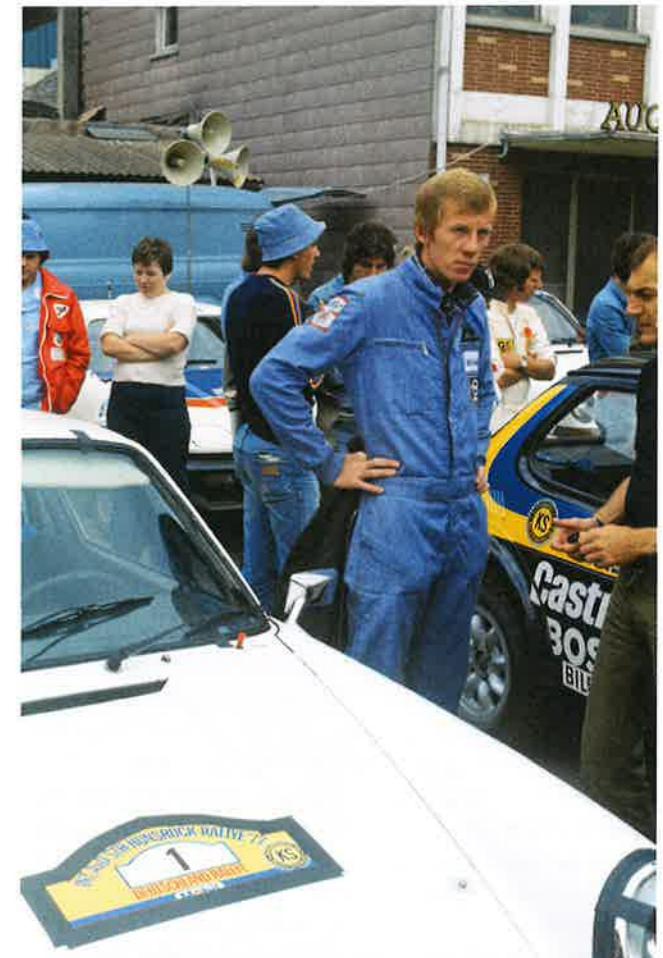
Viele erwähnenswerte Einsätze auf dem Porsche haben sich für Walter sonst nicht ergeben; der wichtigste zweifellos jener, zu dem es 1977 auf folgenreiche Weise knapp nicht gekommen ist: Rallye San Martino di Castrozza im Trentino, die logische Bühne nicht für einen langen Kerl aus Bayern, sondern für Lancia-Star Sandro Munari.

„Brutale Straßen“, so viel war Walter am Terrain sofort aufgefallen, eng und von nacktem Fels begrenzt, und so fiel es auf fruchtbaren Boden, als Lancia-Teamchef Daniele Audetto wie ein guter Hirte an Walter herantrat und Sorge um den Porsche kundtat: „Willst du hier dein schönes Auto kaputt machen?“ Er könne ein Trainingsauto aus dem Team haben, einen Fiat, bot Audetto an, woraufhin sich Walter, dem das sofort gefallen hat, mit seinen Sponsoren besprach und sicherheitshalber noch bekräftigte: „Unser Auto machen wir bestimmt kaputt.“

**“WILLST DU HIER
DEIN SCHÖNES AUTO
KAPUTTMACHEN?“**



Nach dem Ausfall bei der Rallye Monte Carlo 1976 fiel die Entscheidung des Röhrl-Umfelds einen Porsche anzuschaffen: „Ein Auto, mit dem der Walter gewinnen kann.“



So kam Walter Röhrl zum ersten Mal in einen Rallye-Fiat, und wenn man ihm gesagt hätte, dass über einen Zeitraum von vier Jahren nun die schönste Zeit seines Lebens folgen sollte, wie er heute zweifelsfrei feststellt, dann hätte er das vermutlich nicht geglaubt. Aber genau so kam es, Weltmeistertitel inklusive (1980 auf Fiat 131 Abarth).

Davor war freilich noch die erwähnte Rallye zu absolvieren, und bei der ging es einmal rauf auf eine Passhöhe, auf der bei Walter im Fiat – „in den Haarnadeln keine Traktion!“ – 48 Sekunden Rückstand auf Munari im Stratos gestoppt wurden, und einmal „neun Kilometer bergab, ganz schnell“, auf Schotter, wonach der Rückstand noch zwei Sekunden betrug. Röhrl im Trainingsauto wurde schlussendlich Vierter, und der Rest, wie man so sagt, ist Geschichte.

Der weiße Stroh-Porsche war daran nur auf den ersten Blick unbeteiligt. Denn Walter konnte Audetos Selbstlosigkeit bald richtig deuten: Dass der Deutsche, auf den man ohnehin schon ein Auge geworfen hatte, auf seinem 300-PS-Porsche Munari vor Heimpublikum in die Parade fahren könnte, erschien den Italienern ein mehr als nur unbequemes Risiko. Sie reagierten schlau und elegant.

Und noch eine Love Story hatte sich durch den Elfer angebahnt: „Die Beziehung zu Porsche hat sich seither durch mein ganzes Leben gezogen“, sagt Walter heute.

1978 vermietete Röhrl das Auto unter anderem nach Finnland an Henri Toivonen, eingefädelt von dessen Vater. Walters Zutrauen sollte nicht enttäuscht werden: Das Auto kam heil wieder zurück, obwohl alle das Gegenteil vorherzusagen meinten.

VON RÖHRL ZU WITTMANN

Bevor wir zur nächsten Episode kommen, müssen wir den heutigen Besitzer vorstellen: Johannes Huber, Wiener, Jahrgang 1964, im Geschäft mit Stahlbauteilen und in der luftgekühlten Szene bekannt als Porsche-Flüsterer mit Werkstatt und Handel. Johannes war als Fahrer über Rallyecross und Rundstrecke zur Sache gekommen, bis er den Rallyesport „als purste und schönste Form des Motorsports“ erkannte.

„Aber nur historisch“, fügt er hinzu, „ich bin in meiner Zeit steckengeblieben.“ Was ihn als einen, der die Rennei (mit den Highlights Le Mans und den 24 Stunden von Daytona) eigentlich schon sein hatte lassen, zur Historischen Rallye-Staatsmeisterschaft führte. Dort errang er dreimal den Titel (auf Porsche). „Walter“, sagt er, „war der Grund dafür, dass ich mich für Motorsport interessiert habe.“ Für Johannes

rangiert Röhrl „weltweit unter den Top fünf ever, wenn nicht auf dem Podest mit Senna und Fangio“.

Eine Einschätzung, die wir leicht teilen können, die vor allem aber die Anziehungskraft eines leicht gezeichneten, weißen Neunelfer mit prominentem Vorbesitzer für Johannes ins nahezu Unwiderstehliche erhöhte. Mit einem solchen Auto pflegte Österreichs Rallye-Nummer eins Franz Wittmann zu allen möglichen Anlässen aufzukreuzen, als Trainingsauto oder einfach nur so, „als Hausschweinchen“, wie es Johannes ausdrückt.

Denn Franz Wittmann war es gewesen, dem Walter 1979 den Porsche schließlich verkaufte, und der Österreicher münzte die Neuerwerbung noch im gleichen Jahr in den Rallye-Staatsmeistertitel um. Der Porsche war inzwischen auch ein Österreicher, jedenfalls wiesen das mit sehr zollfreundlicher Wirkung die Papiere aus, wenn man nicht allzu genau hinschaute. Das wiederum war nicht notwendig, um 2003 zu einem bedenklichen Rostbefund zu gelangen.

In jenem Jahr hatte sich für Johannes eine günstige Gelegenheit ergeben, Franz die Nennung eines Kaufpreises abzuringen; so rein theoretisch, falls er denn verkaufen würde, was er absolut nicht im Sinn hatte, wie jeder wusste. „Das zahl ich dir“, sagte Johannes zur allgemeinen Überraschung, und damit war der Deal besiegelt.

DIE NARBEN DER GESCHICHTE

Das mechanische Kunstschaffen, das Johannes Huber dem Porsche in seiner Werkstatt nun angedeihen ließ, um das Auto in Saft und Kraft des einstigen Stratos-Schrecks wieder auferstehen zu lassen, böte sicherlich Stoff für einen eigenen Beitrag, gar ein schlankes Büchlein. Inzwischen war ja zum Beispiel auch der originale Motor verschwunden (der sowieso nicht der originale gewesen war – wir erinnern uns: 2,7 raus, Dreiliter rein).

Wir beschränken uns auf den philosophischen Hintergrund – Johannes: „Ich mag keine Autos, die durch den vielen Glanz, den sie nachträglich bekommen und früher nie gehabt haben, ihre Seele verlieren. Mir war wichtig, dass das Auto trotz Restauration immer noch die Narben seiner Geschichte trägt. Damit es bleibt, was es immer gewesen ist: ein richtiges Renn- und Rallyeauto.“

Da ist die auffällige Nase, die markante Belebung, die kleinen Makel wie die vordere Stoßstange, die schief hängt „und etwas beleidigt schaut“, dass der linke und rechte Kotflügel nicht die gleichen sind. „Der Porsche war in seiner



Johannes Huber gelang es, den Ex-Röhrl-Porsche von seinem langjährigen Besitzer Franz Wittmann abzukaufen

aktiven Zeit ja oft zu sehen, ganz ohne Front- oder Heckstoßstange, weil die irgendwo im Wald liegengelassen ist.“

So stimmt das Auto überein mit den historischen Fotos, die es von ihm gibt. Und das bringt auch bei Walter etwas ins Schwingen. Anfang November macht sich Johannes mit dem weißen Porsche zur Wallfahrt nach Regensburg auf, und es kommt zu mehr als der rituellen Handauflegung des Meisters: Wir wollen's nicht überstrapazieren von wegen verlorener Sohn und so, aber: Walter ist emotional berührt. Es ist nun einmal ein ganz besonderes Auto, „das einzige Rallyeauto, das mir gehört hat“, und so erzählt er auch die Story, wie er durch den Porsche zum Fiat-Werksfahrer wurde.

Dass das Ganze 50 Jahre her ist, scheint Walters Gedächtnis bloß noch zu schärfen, als er den zweiten Hand-

bremshebel entdeckt, mit dem sich der Klappenauspuff öffnen und schließen lässt. „Wenn der beim Start runtergezählt hat und ich bei 15 Sekunden am Hebel gezogen hab, da hat der gleich einen Schritt zurück gemacht!“ Den Motor, erzählt Walter, habe man damals auch „auf der Bremse gehabt: 258 PS mit Auspuff zu und Luftfilter drauf, 271 PS Auspuff offen mit Luftfilter, 295 PS alles offen.“ Selbstredend hat Johannes auch den originalen Klappenauspuff nachbauen lassen.

Am Ende, man hat einen halben Tag gemeinsam verbracht, erzählt Johannes, wie er das Auto von Franz Wittmann gekauft hat, und dass bei dem zwei, drei Jahre später der Stadl abgebrannt ist, mit einem Rallye-Quattro drin. Nicht aber dem Porsche, der ja inzwischen woanders war, nämlich in Johannes Hubers Obhut: „Der wollte weiterleben.“ „Umso schöner“, sagt Walter, „dass es ihn noch gibt.“ **W**