

Der Dickkopf und der Diplomat

Dieser Artikel gibt den Stand zum Zeitpunkt seiner Veröffentlichung wieder. Der Inhalt kann inzwischen veraltet sein.

15/05/2018 Sie könnten Bücherregale füllen mit ihren Rallye-Erlebnissen. Walter Röhrl und Christian Geistdörfer haben fast nichts ausgelassen. Doch die Mille Miglia sind sie noch nie zusammen gefahren. Morgen starten sie.

Er hat sie alle verdroschen. Alle, die ihn wegen seiner roten Haare gehänselt haben. „Ich habe mir nichts gefallen lassen. Das hat mich stark fürs Leben gemacht", erzählt Walter Röhrl, der in seiner Schulzeit meist zehn Minuten vor Unterrichtsschluss gehen durfte. Zu groß war die Angst der Lehrer, dass er wieder verspottet und die anderen von ihm verhauen werden. Sein Selbstbewusstsein blieb. „Bei der Rallye Monte-Carlo habe ich allen gezeigt, wer der Chef ist!" Klare Ansagen hat ihm bis heute nur einer gemacht: Co-Pilot Christian Geistdörfer, mit dem er sich von 1977 bis 1987 das Cockpit teilte.

Sie könnten unterschiedlicher nicht sein. Der Dickkopf und der Diplomat. Der, der bei einem Anflug von Ungerechtigkeit das ganze Alphabet durchflucht, „das kann man im Umkreis von hundert Metern hören", versichert Röhrl. Und der, der lieber innerlich brodelt und eine bedachte Lösung sucht. Was sie

eint, ist das bedingungslose Vertrauen in den anderen. „Wir haben uns im Cockpit gegenseitig das Leben anvertraut“, sagt Geistdörfer.

Mille Miglia galt als das härteste Rennen der Welt

Um Leben oder Tod geht es bei der Mille Miglia heute nicht mehr. Von 1927 bis 1957 galt sie als das härteste Rennen der Welt. Mittlerweile ist „die Mille“, wie Röhrl sie nennt, eine der angesehensten Oldtimer-Rallyes. Gewonnen hat nicht, wer am schnellsten im Ziel ist, sondern das Team, das bei mehr als 80 Wertungsprüfungen, Durchfahrts- und Zeitkontrollen die wenigsten Strafpunkte sammelt. Eine Gleichmäßigkeitsfahrt also.

Als die Rallye vor 91 Jahren am 26. März 1927 startete, ging es um Spitzengeschwindigkeiten von Brescia nach Rom und zurück – damals in Form einer Acht, an nur einem Tag. Heute haben die Teilnehmer vier Tage Zeit und das Roadbook lotst die 450 Teams um den Stiefelschaft herum. Am 16. Mai starten Röhrl und Geistdörfer in einem Porsche 356 A 1500 GS Carrera Coupé aus dem Jahr 1956 in Brescia. Wenige Wochen zuvor treffen sie sich in der Toskana, um sich in der Nähe eines Streckenabschnitts mit dem saharabeigen Klassiker auf die Rallye einzustimmen. Und geraten ins Plaudern.

Behutsam öffnet Röhrl die Tür und beugt sich hinein. Streicht über den weinroten Fahrersitz, über die beigefarbene Innenverkleidung. Dann faltet der 1,96 Meter große Bayer seinen Oberkörper hinein, schließt die Tür und verschränkt die Arme vor der Brust, als möchte er sich selbst davon abhalten, sofort loszufahren. Einige Minuten genießt er die Stille. Und lächelt.

„230“ – Mit dieser Nummer startete der Rennfahrer Carel Godin de Beaufort 1957

Christian Geistdörfer läuft währenddessen um den restaurierten Porsche, fotografiert die Beklebung auf seiner Seite: „C. Geistdörfer“ mit einer ikonografischen Stoppuhr, darunter „W. Röhrl“ mit einem Lenkradaufkleber. Auf der Motorhaube und den Türen prangt „230“. Mit dieser Nummer startete der niederländische Rennfahrer Carel Godin de Beaufort 1957 bei der Mille Miglia. Sieben Jahre später verunglückte er auf dem Nürburgring. Der Besitzer des Porsche 356 A 1500 GS Carrera Coupé, Hans Hulsbergen, ein Schweizer mit holländischen Wurzeln und Freund der Familie de Beaufort, möchte ihm damit gedenken. „Das Auto hat Matching Numbers, ist wunderbar restauriert, es ist uns eine Ehre, damit zu starten“, fasst Geistdörfer seine Begeisterung zusammen.

Vorsichtig legt der gebürtige Regensburger seine großen Hände auf das schmale Holzlenkrad, streicht mit den Daumen auf und ab. 10 Uhr links, 2 Uhr rechts. Es ist das erste Mal, dass Röhrl, der schon fast alle Porsche-Modelle gefahren ist, in einem 356 A 1500 GS Carrera Coupé sitzt. Geistdörfer ist zwischenzeitlich schon vier Mal um das Auto gelaufen, hat den Kofferraum geöffnet, ein

Batterieladekabel zusammengerollt, die Motorhaube angehoben, mit der Taschenlampe in den Tank geleuchtet. Er ist Profi-Co-Pilot, kümmert sich um alles, Röhrl muss „nur" fahren. So war das immer. So muss das sein.

Sie nicken sich zu, Geistdörfer steigt ein. „Wir können wunderbar zusammen schweigen. In zwölf gemeinsamen Stunden im Auto sprechen wir manchmal keine zehn Minuten miteinander. Der Christian macht die ganze Zeit Ansagen. Wenn er mal keine macht, ist es schön, nur das Auto zu hören", sagt Röhrl. Bis heute haben sie nicht einmal gestritten. Und Geistdörfer hat sich in elf gemeinsamen Jahren nicht ein Mal verlesen. „Du darfst dich zwei Mal verlesen, habe ich ihm immer gesagt, ein erstes und ein letztes Mal zugleich", erzählt der 71-Jährige und schmunzelt.

Geistdörfer: „Als Co-Pilot braucht man (...) eine große Portion Unerschrockenheit"

Nach den Rallyes machte Geistdörfer häufig noch ein paar Tage Urlaub im Austragungsland. Röhrl hingegen: „Ich wollte immer sofort nach Hause." Privat wissen sie nicht viel voneinander. „Wenn Walter mir was erzählen wollte, hat er es getan. Wenn nicht, habe ich nicht nachgebohrt", erzählt Geistdörfer. „Ich habe großen Respekt vor Christian, deshalb war ich immer zurückhaltend", fügt Röhrl hinzu, der in der kürzlich erschienenen Biografie von Geistdörfer einiges erfahren hat, was er bis dahin nicht über seinen Co-Piloten wusste. Auch wenn sich die beiden nach wie vor per Handschlag statt mit einer herzlichen Umarmung begrüßen, bezeichnen sie sich als Freunde, nicht nur als Geschäftspartner. „Als Co-Pilot muss man nicht nur Landkarten richtig interpretieren, man braucht auch eine schnelle Auffassungsgabe und eine große Portion Unerschrockenheit", sagt Geistdörfer. „Am wichtigsten ist jedoch das unerschütterliche Vertrauen darauf, dass der Mensch, der neben einem am Lenkrad sitzt, den ganzen Irrsinn auch überleben möchte. Ich habe immer Walters Geradlinigkeit bewundert. Und wenn sie dann mal in Störrigkeit umschlug, wusste ich das immer richtig einzuordnen. Meine Aufgabe war es, problematische Situationen erst gar nicht entstehen zu lassen."

Früher sind sie zusammen Ski gefahren, aber „seit der Walter nur noch die Berge hochrennt, gehe ich da nicht mehr mit", sagt Geistdörfer und lacht, denn mit dem Lift fährt „der Lange", wie ihn viele Fans damals nannten, seit Jahren keine Piste mehr hoch. Röhrl hebt den Zeigefinger, um eine Anekdote mit der ihr gebührenden Aufmerksamkeit nachzuschieben: „1980 habe ich in Portugal bei der Prüfung um Arganil alle im dichtesten Nebel abgehängt. Die Sichtweite betrug weniger als fünf Meter. Niemand konnte sich vorstellen, dass einer 4:58 Minuten schneller fährt als der Zweite. Das lag an meinem fotografischen Gedächtnis, aber eben auch an meiner Kondition." Er entscheidet sich stets gegen Rolltreppen, schwimmt jeden Morgen im eigenen Pool, sonst „fühle ich mich wie ein Hundertjähriger", wiegt sich täglich und zieht die passende Konsequenz: „Sobald 400 Gramm mehr angezeigt werden, schwimme ich länger oder laufe noch schneller die Skipiste hoch." Bis heute hat Röhrl, der für seine asketische Lebensweise bekannt ist, keine Cola und keinen Kaffee getrunken.

In den 1980er-Jahren war es nicht unüblich, dass Geistdörfer bei Wertungsprüfungen in nebligen

Nächten die Sicherungen der Rücklichter zog, damit die Konkurrenz hinter dem Duo nicht der Linie des Rallye-Meisters folgen konnte. „Ich habe die Sicherungen so mit Zigaretten-Stanniolpapier präpariert, dass ich auch angegurtet mit den Fingerspitzen herankommen konnte“, erklärt der 65-Jährige den besonderen Siegeswillen. Ob sie jemals Angst hatten? „Beim Start war ich mir immer sicher, dass uns nichts passiert, weil ich dachte, dass wir unfehlbar sind. Rückwirkend betrachtet ist das total bescheuert“, sagt Röhrl und schüttelt den Kopf. Seine gefährlichste Fahrt aller Zeiten: „Pikes Peak. Damals bestand die Strecke nur aus Schotter. Es gab keinerlei Orientierungspunkte, lediglich zu Beginn ein paar Bäume, das war's.“

Komische Situation bei der Rallye Monte-Carlo 1983

Eine gefährliche und dennoch komische Situation erlebten sie während der Rallye Monte-Carlo 1983: „Bei einer Zeitkontrolle schenkte uns jemand Orangen. Ich habe sie hinter dem Fahrersitz verstaut und hatte sie längst vergessen, als sie auf einmal beim Bremsen unter meine Pedale gekullert sind. Mitten in der 20-minütigen Wertungsprüfung Le Moulinon–Antraigues! Nach knapp sieben Minuten hatte ich alle aufgesammelt. Bei vollem Tempo. Und die Prüfung mit drei Sekunden Vorsprung gewonnen.“

Über seine Fahrweise sagt der ausgebildete Skilehrer rückblickend: „Ich habe immer wenig gelenkt, für das Publikum war das keine tolle Show, aber so war ich eben Schnellster. Das ist wie beim Skifahren. Wenn es viel staubt, sieht das zwar toll aus, ist aber sicherlich nicht die beste Linie.“

Im September kann Röhrl auf 50 Jahre Rennsportkarriere zurückblicken. 1968 startete er bei der Bavaria-Rallye, weil ihn ein guter Freund dazu überredet hat. Kurz danach gab er seinen Job als Verwaltungsangestellter für Grundstücke beim Bischöflichen Ordinariat auf – „nein, ich war nie Privatchauffeur des Bischofs und weiß auch nicht, wie sich ein Gerücht so viele Jahrzehnte halten kann“ – und hatte fortan nur noch ein Ziel vor Augen: „Ich wollte die Rallye Monte-Carlo gewinnen.“ Vier Mal sollte ihm das gelingen, zwischen 1980 und 1984, denn er beherrschte Schnee, Schotter und Asphalt. „Für jeden Untergrund gab es einen Profi, aber alle im Wechsel bezwang nur ich mit meiner Ideallinie“, erinnert sich Röhrl. Er schließt die Augen und lehnt sich zurück. „Der erste Monte-Sieg 1980 war das schönste Erlebnis meiner gesamten Karriere.“

Geistdörfer freut sich auf den atmosphärischen Spaß

Geistdörfer ist die Mille Miglia bereits fünf Mal ohne Röhrl gefahren, Röhrl ein Mal ohne ihn. Was sie von ihrer ersten gemeinsamen Mille Miglia erwarten? „Wir fahren in einem der Länder, das wir am meisten lieben – nicht zuletzt, weil die Italiener so herrlich autoverrückt sind. Die lieben ihre Mille“, sagt Röhrl. Geistdörfer freut sich auf den atmosphärischen Spaß und die Landschaft. Er wird einen Tag früher anreisen als sein Pilot, schließlich möchte er bei der technischen Abnahme und der traditionellen Verplombung dabei sein. Gewinnen werden sie nicht, das wissen sie schon vorher, schließlich sei ihr Porsche 356 zu jung mit seinen 62 Jahren. „Vorkriegsfahrzeuge bekommen einen Koeffizienten zugeteilt und haben somit bessere Chancen – sind aber auch schwieriger zu beherrschen“, erklärt

Geistdörfer. Röhrl ergänzt: „Die langsamen Scheibenwischer beim 356 sind der erste Schritt zur Entschleunigung."

Wie lange Röhrl noch fahren wird? „Bis der Stecker gezogen wird", sagt er und lacht, während er den Porsche durch den historischen Mauerbogen bei Monteriggioni steuert. Für einen Moment scheint es, als könnte ihn nichts auf dieser Welt vom Rennsport abhalten. „Oh, eine Miezi!", ruft Röhrl, hält an, steigt aus und bückt sich mit ausgestreckter Hand, um die Katze am Straßenrand zu streicheln.

MEDIA ENQUIRIES



Christina Rahmes

text@christinarahmes.com



Theodor Barth

mail@theodorbarth.de

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/historie/porsche-mille-migilia-walter-roehrl-christian-geistdoerfer-rallye-356-a-1500-gs-carrera-coupe-1956-christophorus-15329.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/025c227b-0991-4fea-b225-295d5786232c.zip

Externe Links
https://christophorus.porsche.com/de