



# Fliege wäre ja noch schöner

Walter Röhrl fixiert das Insekt aus den Augenwinkeln, während er den Porsche präzis durch eine Kurvenkombination zirkelt.

Von David Staretz Fotos: Jürgen Skarwan

Völlig ansatzlos knallt seine große flache Hand auf den rechten Schenkel: „PATSCHI!“ Hurra. Ich habe meine Story: „Wie Walter Röhrl bei Tempo 110 eine Fliege erledigte“. Beruhigt lehne ich mich zurück. Endlich ist etwas Unvorhergesehenes passiert.

Wir sitzen schon seit Stunden im Vorauswagen der neu begründeten Saalbach Classic. Es ist ein Porsche 964 Supercup, genau das Auto, mit dem Mika Häkkinen vor Walter Röhrl den Lauf von Monte Carlo im Premierenjahr 1993 gewonnen hat. „Stallorder“, sagt Walter. „Die Teilnahme von Mika war ein Politikum, irgendwas in der F1 war schiefgelaufen, man hat ihn für ein Rennen gesperrt. Er war im Supercup-Training zu langsam, dort fahren ja lauter ausgefuchste Spezialisten, also hab' ich ihm Linie und Bremspunkte gezeigt. Im Rennen hielt ich mich entsprechend zurück.“ Wenn Walter Röhrl, den viele für den weltbesten Autorennfahrer aller Zeiten halten, solches erzählt, steht kein Zweifel im Raum. Genau so wenig wie darüber, dass dieses





Auto sehr laut, sehr hart, sehr unmittelbar ist, wogegen man ja nichts einzuwenden hätte. „Aber sie haben das Auto direkt aus dem Porsche-Museum geholt, wo es jetzt jahrzehntelang stand. Was haben sie getan? Die falschen Reifen montiert, so dass er jeder Straßenebenheit naheiert, und ein viel zu großes Lenkrad eingebaut. Jetzt hab i zwegn dem engen Schounsitz koan Platz für die Haxen!“

Wir reden im Einklang wenig, immerhin ist eine vorgegebene Strecke abzufahren laut Roadbook. Meist begnüge ich mich damit, ihm das Heft blattweise hinzuhalten, damit er sich ein Bild machen kann. Als mir Walter auf seine dezente Art beibringt, dass man die Streckenpunkte eigentlich von unten nach oben liest, wird vieles klarer. Die Sonderprüfungen mit ihren Schnittvorgaben überspringen wir generös. Einmal schauen wir beim Auf-

stellen der Slalomhütchen zu. „Ein mitreißender Motorsport, dieses Gleichmäßigkeitsfahren“, entfährt es dem Walter sarkastisch.

„Wir werden Regen kriegen“, sagt er später, als wir Dienten am Hochkönig in Richtung Dickachwald hinter uns lassen, „weil die Bauern den Mist auf die Felder bringen.“ Es stinkt unglaublich. „Und jetzt haben wir auch schon eine Dungfliege hier herinnen“, ergänze ich. Was Walter zu dem legendären Schlag veranlasst.

Plötzlich – es gibt nicht mehr viel anzusagen, weil wir schon bald zurück in Saalbach sein werden (Walter wittert so was wie Heimat, schließlich hat er hier seit 33 Jahren ein Haus) – plötzlich also sehe ich die Fliege wieder. Sie hat offenbar überlebt und verhält sich ruhig an der rechten Türverkleidung. Schwarze Fliege auf schwarzem Kunstleder. Ich hoffe, dass Walter sie

nicht bemerkt, was natürlich vermessen ist, denn Röhrl bemerkt ALLES, was mit dem Autofahren im näheren und im weiteren Sinne zu tun hat. Ich erkenne am unruhigen Glitzern in seinem rechten Augenwinkel, dass ihn die unverminderte Anwesenheit der Fliege massiv stört. Natürlich muss es ihn auch magerln, dass er sie verfehlt hat. Zu allem Überfluss setzt sich das dumme Tier schwerfällig in Bewegung. Wahrscheinlich klebt noch massenhaft Kuhscheiße an sämtlichen sechs Beinen. Das Unglückstier setzt sich nach einer Platzrunde auf mein linkes Knie. Panik steigt auf, ich habe jetzt noch das Klatschen von Walters gewaltigem Schlag im Ohr und glaube zu sehen, wie seine rechte Hand am Lenkrad zuckt. Mit der Hast der Verzweigung mache ich eine mir rasch ausgedachte Blitzdrehung mit der linken Hand. Als ich das Fernster runterkurbele, bete ich, dass

das Tier auch wirklich gefangen ist. „Host as?“, höre ich Walter durch das Windrauschen und Motordröhnen. „Ja!“ Ich hätte genausogut hasardiert und gehofft, dass das Insekt sich im hinteren Wagenbereich versteckt, bis wir angekommen sind. Doch siehe, tatsächlich entflieht es meiner Faust und verliert sich im Fahrtwind. „Sehr gut!“ sagt Walter. „Mit der Linken ist man oft besser in solchen Dingen“, sage ich, um ihn ein wenig zu trösten. Er schweigt, was ich als stille Skepsis deute. Wenn Walter schweigt, hat meistens er recht. Deshalb war er ja so ruhig die ganze Zeit, etwa, wenn ich die nächste Kreuzung nach 90 statt nach 900 Metern ansetzte. Was soll das auch mit den 0,90 im Roadbook. Liest doch jeder falsch, nicht wahr?

Offenbar gab es unter den 62 mal 2 Teilnehmern doch etliche, die mit solchen Angaben vertraut waren. Man fährt auch

Organisator Fürstauer, Marc Girardelli, Annemarie Moser-Pröll in toprestaurierten 356ern, die vom Porsche-Museum zur Verfügung gestellt wurden. Großes Bild: Auffahrt zur Wallegg-Alm. Im schwarzen 280 SL fuhr Christian Geistdörfer.

#### SAALBACH CLASSIC

1. Jodl/Jodl, A. AC ACE, Bj. 1960
2. Wawronek/Stutterecker, A. Maserati Mistral, Bj. 1966
3. Weckerle/Hommel, A. Porsche 912, Bj. 1965
4. Wohlenberg/Wohlenberg, D/USA. Mercedes 230 SL, Bj. 1964
5. Lippitsch/Müller, A. Porsche 356 SC, Bj. 1964
6. Bernauer/Buschek, A. Ferrari Dino 246 GT, Bj. 1971
7. Klack/Kronberger, A. Porsche 356 B, Bj. 1963
8. Brachinger/Pech, A. Volvo 123 GT, Bj. 1969

keinen millionenschweren Bugatti, Bentley oder SSK, um dann zwischen Gmünd (Kärnten) und Großarl herumzuirren.

Hannes Fürstauer, einst Generalsekretär der Skiweltmeisterschaft 1991 in Saalbach-Hinterglemm, und Walter Zipser, Journalist und Formel-1-Intimus, waren die Urheber und Organisatoren der Saalbach Classic. Mit Walter Röhrl, der für die hehre Sache eingespannt wurde, war es für sie kein Problem, ein stattliches Starterfeld zustande zu bringen, plus, um auf die Weltmeister-Dichte der Wintersaison hinzuweisen, einige ehemalige Skistars als Zugpferde. Porsche hatte sein Museum gelüftet und ein paar 356er an den Start gebracht für Annemarie Moser-Pröll, Marc Girardelli, Stefan Eberharter. Eberharter darf sogar ein Porsche-356-Gendarmierieauto fahren, mit Sirene und Blaulicht, wovon er ausgiebig Gebrauch macht. Auch



## KLASSIK-SPECIAL 1. Saalbach Classic

Christian Geistdörfer („Geistdörfer, schnoi di o“), Walters höchst erfolgreicher Copilot, machte in einem Mercedes 280 SL mit „Mir hom eigentlich a nia vüi gredt“, erklärt Walter den Anwesenden bei einer Kaffee- und-Kuchen-Pause. Als sich Geistdörfer beim Aufbruch noch kurz zu Walter ins Auto hereinbeugt und sich halblaut nach dem Befinden von Monika, Walters Frau, nach einem bösen Sturz erkundigt, merke ich, wie wortarm innig die beiden miteinander auskommen nach allem, was sie zusammen durchgestanden haben.

Als ich einmal Joe Zawinul interviewen konnte und ihm eine komplizierte Frage stellte, die seine ungeheure musikalische Größe, die Erweiterung hochgespannter Sinne in für uns nicht nachvollziehbare Dimensionen beinhaltet und was man daraus schöpfen könne, antwortete er nur schlicht: „Man muss versuchen, ein guter Mensch zu sein.“

Ähnlich verhielt es sich mit Walters Antwort auf die Frage, was ihn eigentlich jetzt, wo der Rennsport gelaufen ist, noch immer am Autofahren fasziniert? Er sagt: „Wenn ich so geschmeidig eine Kurvenkombination durchfahre und erwische mit den Innenrädern genau den Scheitel und das Auto zieht so sauber durch die Idealinie, das ist etwas, das mich immer noch so erfreut wie am ersten Tag nach meiner Führerscheinprüfung. Damals musste ich mit dem 356 einmal nachkorrigieren und schimpfte laut mit mir: ‚Röhrl, Blödheit!‘ Seither achte ich darauf, dass mir das nicht mehr passiert.“ Freilich erzählt er dann auch von Fahr-situationen, etwa bei Hochgeschwindigkeitstests mit dem Porsche 918 RSR auf dem Nürburgring, wo er sagt, dass man teilweise die Kurven verfrüht ansetzen muss, um die immensen Kräfte durch Straßenunebenheiten, die dort auftreten, zu kompensieren. Er sagt, dass manche Kurven so schnell daherkommen, dass man nicht mehr in Echtzeit reagieren kann, sondern schon einen Tick vorher einlenken muss. „Es geht alles so unvorstellbar schnell. Das Mentale wird das Problem sein“, meint er über die Zukunft des Rennsports. Und: „Ich bin den Ring sicher schon tausendmal gefahren. Aber es ist jede Runde immer wieder von neuem spannend.“

Hier bei unserer Kaffee-fahrt ist es erfrischend zu sehen, wie korrekt und zügig Walter fährt und wie er beim Überholen sich nicht mit 95-prozentiger Sicht in den

**Röhrl/Staretz im Supercup-Porsche. Nicht im Bild: Die blauen Flecken an den Oberschenkeln, die Röhrl der zu enge Schalensitz unter dem zu sperrigen Lenkrad zufügte. Skistars auch schon historischer Tage waren nicht nur am Steuer präsent.**

Gegenverkehr zufriedengibt, sondern abwartend bleibt, was zweimal belohnt wird: „Und schon wieder sitzt einer im letzten Winkel. Dös glabst net!“

Ich sehe mit Vergnügen, wie Walter mit dem Innenfuß bremst und nach außen hin Zwischengas gibt. Warum er Zwischengas gibt in einem rennfähigen, dennoch zivil ausgelegten Synchrongetriebe? „Damit erleichtere ich der Synchronisation die Arbeit.“

Der Wagen wiegt mit seiner 3,8-Liter-Maschine, Fünfganggetriebe, Rennkuppelung und Sperrdifferenzial nur 1120 kg, die von 275 PS bis zu Tempo 270 beschleunigt werden können. „Da schau, nur 2500 Kilometer auf dem Tacho. Ist halt die meiste Zeit herumg’standen im Museum!“

Die Saalbach Classic ist für eine erste Veranstaltung erstaunlich geschmeidig organisiert, freilich gestaltet sich der Start etwas eng in der abschüssigen Dorfstraße, die zugleich die Hauptstraße des Kernortes ist. Doch sobald man freies Gelände erreicht hat, zeigt sich die Schönheit der Route, die über Zell am See, Fusch und die Glocknerstraße nach Heiligenblut führt und weiter über Spittal nach Gmünd in

Kärnten. Retour über St. Michael im Lungau, Obertauern, Radstadt und St. Johann im Pongau. „Ist es nicht erschütternd“, frage ich Walter Röhrl, „wie besonders scheußlich moderne Autos im Angesicht dieser wunderbaren Klassiker aussehen?“ Denn das ist ein bemerkenswertes Phänomen, wie dröge und geradezu beschämend plump sich der Normalverkehr ausnimmt gegen die fein ziselieren Oldtimer. Das muss nicht einmal ein Bugatti sein – sogar Willy Matzkes hellblauer VW 1600 LT Automatic, der früher einmal das Traurigste vom Peinlichen gewesen war, wirkt heute irgendwie interessant und mutig im Brei der Aufgeblähten. „Ja, das ist schon deprimierend“, sagt Walter. Und keine Besserung in Sicht.

Es ist die Veranstaltung der fünf Weltmeister: Moser-Pröll, Röhrl, Geistdörfer, Girardelli, Eberharter. Am Samstag löst sich die Veranstaltung in allgemeines Wohlgefallen auf, oder, wie es Veranstalter Walter Zipser ausdrückt: „Wir sind eigentlich leicht erschrocken, dass alles so glatt gelaufen ist.“ Dennoch sind Detail-Verbesserungen für 2014 angedacht. ■



Der Aston Martin DB4 von 1961 veredelte das Teilnehmerfeld, der Bugatti T 51 von 1933 (unten) wurde souveräner Letzter beim Sekundensplitten.

