

Wo das Herz des Motorsports schlägt

Beim Eifel Rallye Festival auf Tuchfühlung mit den Stars – Walter Röhl lobt Heigo-Porsche aus Kist

Aus Daun berichtet unser Redaktionsmitglied
NORBERT HOHLER

DAUN Das Formel-1-Rennen in Hockenheim war nicht ausverkauft, bescherte den Veranstaltern erneut ein dickes Minus. Der Nürburgring ist pleite, ob Vettel und Co 2013 in der Eifel Gas geben, ist ungewiss: Zu teuer und abgehoben, zu wenig Tuchfühlung mit den Stars – bei 500 Euro Eintritt für ein Rennwochenende, ohne Verpflegung und Anfahrt, sagen selbst eingefleischte Vettel- und Schumi-Fans immer öfter „Nein danke“.



Das Herz des Motorsports, es schlägt in der Provinz: Klassik-Rallies haben immensen Zulauf, zum Beispiel nicht weit vom Nürburgring entfernt, im kleinen Eifel-Städtchen Daun: Die Leopoldstraße ist fein herausgeputzt, dort und auf den beiden Plätzen an ihrem Anfang und Ende sind 150 legendäre Rallye-Autos zu bewundern, es wird geschraubt, gefachsimpelt, gestaunt. „Das internationale Publikum macht Freude, lauter nette Leute“, erzählt die Wirtin der Bauernstube, wo es das Schnitzel für sechs Euro, Steak für sieben, ein Bier für zwei Euro gibt. Die Enkel Sophie und Nils packen mit an, zapfen, bedienen, wischen die Tische trocken, wenn es mal wieder einen heftigen Schauer gegeben hat.

„Das hier macht mich 25 Jahre jünger“, erzählt Walter Röhl, einst Weltmeister wie Björn Waldegård und Stig Blomqvist, die sich beim Eifel Rallye Festival ebenfalls die Ehre geben. Am Eröffnungsabend plaudern die Drei aus dem Nähkästchen, insbesondere über die Safari-Rallye, von der Ausschnitte auf Großleinwand zu sehen sind. Tags darauf ist Safari-Feeling angesagt bei einer Prüfung mit Wasserloch, Sprunghügel, Sand und Schotter: Erst wirbeln Röhl und Co viel Staub und Steine auf, dann setzt von einer Sekunde auf die andere monsunartiger Regen ein – ganz so klimaschness-hautnah hätte das Safari-Feeling gar nicht sein müssen.

40 000 Zuschauer kommen zu den zehn Prüfungen, ein Viertel mehr als zur Premiere 2011. Schnelligkeit ist nicht das oberste Ziel, es wird nur inoffiziell gestoppt. „Ohne Sieger und Zeitnahme fährt jeder das Auto, das ihm am meisten Freude macht“, sagt Christian Geistdörfer, einer der Macher des Festivals. Es geht um andere Werte: Das schönste Auto (Ford Focus WRC), das Fahrzeug mit dem besten Sound (Ascona 400) und der Driftkönig (Thomas Kübler) werden vom Publikum gewählt.

„Wer Fragen hat, etwas braucht, soll einfach zu mir kommen. Ich bin die ganze Zeit da und helfe, wo ich kann“, ermuntert Röhl die Fans, die sich nicht lange bitten lassen: Sie wolen Autogramme auf Fotos, Eintritts-



Walter Röhl in Daun. FOTO: N. HOHLER

karten, Oberarme, ja sogar auf zwei weiße Smartphones. „Die Nähe zu den Leuten macht Spaß, ist das Erfolgsrezept“, sagt der vierfache Monte-Carlo-Sieger, der „im Kreis fahren“, die Formel 1, noch nie gut fand.

In der Eifel fährt der lange Regensburger beim Prolog gleich vier Autos seiner Glanzzeit, driftet in Neichen im Opel Ascona A (1974), Ascona 400 (1982), Audi Sport Quattro E2 (1985) und einem Porsche 911 von 1980. Der wurde bei der Firma Heigo in Kist vor den Toren Würzburgs aufgebaut und bestand den Test unter Wettkampfbedingungen: „Ein altes Auto, an dem alles perfekt funktioniert, macht Freude, ist keineswegs selbstverständlich“, stellte Walter Röhl

fest, der im Herbst bei der Niederbayern-Rallye mit Klaus Hesse (Kitzingen) die aktuelle Rallye-Elite herausfordern will.

„Noch etwas mehr Leistung“ wünscht sich der „Lange“ bis dahin, Eigentümer Rafael Dietz hat die Sache schon in Auftrag gegeben. Doch auch mit 300 PS war meine Runde als Befahrer des Meisters ein Erlebnis der besonderen Art: Wenn man für den Bruchteil einer Sekunde zweifelt, wieso Röhl nicht endlich bremsst und dann umso brachialer in den Gurt gepresst wird. Oder wie das Publikum tobt, als der Mann den 91er anstellt gekonnt um die Spitzkehre driftet. Mehr Leistung? Mir wars fürs Erste aufregend genug!

Als kleines Kind dabei

Björn Waldegård ist häufig mit seinem Sohn als Co-Piloten unterwegs. „Als kleines Kind habe mich immer am Überrollbügel festgehalten, es gab nur einen Sitz im Auto“, erzählt der. Warum Klassik-Rallies so beliebt sind und die Formel 1 Probleme hat, weiß der Junior genau: Hier gehe es um Autos, die technisch jeder verstehen kann, die Erinnerungen wecken wie der Ford Escort 1800, den Waldegård dabei hat. „Und deren Tempo man überleben kann“, fügt er lachend hinzu. Dass in Budapest am selben Wochenende um WM-Punkte in der Formel 1 gefahren wurde, ist in Daun kaum Gesprächsthema: zu teuer, zu abgehoben, zu weit weg.