



Legendär: Walter Röhrl fährt demnächst Rallies mit diesem Porsche von 1980. Vorher starten damit Dieter Röscheisen und Klaus Hesse bei der Sachs-Franken-Classic. Hier testen die beiden in der Nähe von Kitzingen. FOTO: RÖSCHEISEN

## Röhrl entdeckt eine alte Liebe neu

**Sachs-Franken-Classic:** Der zweifache Weltmeister erliegt dem Zauber eines Porsche 911 von 1980, fährt damit bald Rallies. An Pfingsten geben sich Dieter Röscheisen/Klaus Hesse in Bad Kissingen mit dem legendären Auto die Ehre.

Von unserem Redaktionsmitglied  
**NORBERT HOHLER**

Als Walter Röhrl dieses Auto irgendwann im Herbst 2011 zum ersten Mal sieht, es ungläubig anfasst, sich hineinsetzt, da traut der Regensburger seinen Augen kaum: Es ist der perfekte Zwilling jenes 911er Porsche, Jahrgang 1980, mit dem Werks-Testfahrer Dieter Röscheisen seinerzeit bei internationalen Rallies für Furore gesorgt hatte. Das damalige Auto stammte aus der Kister Motorsport-Schmiede Heigo. Und Firmenchef Helmut Heilmann hatte auch 30 Jahre später beim Aufbau des „Neuen“ seine Finger im Spiel.

Was ein Könnler mit dem hochsensiblen Boxer anstellen kann, wie man die Heckschleuder perfekt auf Kurs hält, führt Röhrl noch am selben Tag auf der Nordschleife am Nürburgring vor. Der vierfache Monte-Sieger genießt den Sound, fühlt sich an „die guten alten Zeiten“ erinnert, hat sofort Tipps zur Fahrwerks-Optimierung. „Ein sensationelles Auto, was die Jungs da gebaut haben“, jubiliert der sonst eher als zurückhaltend geltende Regensburger. Das Flackern in seinen Augen lässt keinen Zweifel zu: Da hat einer seine alte Liebe neu entdeckt, brennt aufs nächste Mal. „Es freut mich, diesen Porsche bald bei einigen Rallies zu fahren“, frohlockt Röhrl.

Der Regensburger ist Teil einer unglaublichen Geschichte, die bereits 1980 beginnt: Dieter Röscheisen aus Renningen hat sich einen Jugendtraum erfüllt, fährt mit seinem 911er Rallies. Mit Erfolg, zum Beispiel gewinnt er mit Beifahrer Klaus Hesse aus Kitzingen die Sachs Rallye Unterfranken.

Man kennt sich, und so ist Röscheisen Gast bei der WM-Fete von Walter Röhrl, der in dem Jahr mit Christian Geistdörfer auf Fiat 131 Abarth seinen ersten Titel holt. Röhrl bringt auf der Feier Röscheisen und einen Engländer zusammen, der es auf den Heigo-Porsche abgesehen hat. Am 21. Dezember 1980 wird das Auto bei Roth-Rallye-Sport in Würzburg besichtigt, anschließend der Kaufvertrag unterzeichnet – denn Röscheisen hat für 1981 keinen Sponsor. Käufer Christopher Wathen, Direktor einer Papierfabrik, startet 1981 bei zwei EM-Rallies, fliegt zweimal ab



**Die 911er-Freaks:** Walter Röhrl (oben), Dieter Röscheisen und Klaus Hesse 1980 (mitte) sowie beim letzten Test in Zeltweg/Österreich (von links) Helmut Heilmann, Rafael Diez, Walter Röhrl, Klaus Hesse und Dieter Röscheisen. FOTOS: RÖSCHEISEN

und beschädigt den Porsche schwer. Es heißt, das Auto sei verschrottet worden. Dass dem nicht so ist, erfährt Röscheisen Ende 2009, als sein früherer 911er in England wieder auftaucht: Der neue Eigentümer Steve Davies ließ es in den Ursprungszustand zurückversetzen – im „Heigo-Design“ erfreut der Porsche seitdem bei klassischen Rallies die Motorsportfreunde auf der Insel.

Englische Magazine berichten darüber, und das bringt Rafael Diez aus Stüßen auf eine geniale Idee: Seit Jahren liegt eine Rohkarosse von 1980 in seiner Werkstatt – damit ließe sich ein zweiter „Heigo-Porsche“ aufbauen. Der Mann ist vom Fach, „Diez Motorfahrzeuge – Classic Boxer“ ist auf Raritäten wie diese spezialisiert. Das Feuer der Begeisterung beginnt zu lodern: Diez redet mit Röscheisen, der gewinnt frühere Sponsoren für das Projekt. Und Heigo-Chef Heilmann aus Kist gibt die Richtung vor: „Das Auto soll schöner und besser werden, als das Original jemals war.“

Dazu wird die Rohkarosse spürbar verstärkt – wofür Skizzen und Zeichnungen aus Röscheisens privatem Archiv Gold wert sind. Mit einer zweiten, hydraulischen Handbremse bringt man auch die breiten Rennreifen vor Spitzkehren locker zum Blockieren – Rallyefans werden es gerne hören. Die Bremskraft lässt sich je nach Bedarf mehr auf die Vorder- oder die Hinterräder bringen.

Den Sicherheitstank entwickelt und baut Heilmann selbst, ebenso den Öltank für die Trockensumpfschmierung inklusive Ölkühler. Außerdem ist der 911er ein Leichtgewicht gegen das Original. Bei der Elektrik ist fast alles doppelt abgesichert, Ausfallrisiko nahezu Null. Ungewollte Ausritte würde der stabilere Überrollkäfig abmildern.

Das neue Auto wird beim Solitude Revival 2011 von über 30 000 Zuschauern bejubelt. Röscheisen fühlt sich in das Jahr 1980 zurückversetzt: 46 Jahre war die ehemalige Formel-1-Rennstrecke vor den Toren Stuttgarts gesperrt, der 125. Geburtstag des Automobils machte dieses einmalige Revival möglich.

Das Fahrwerk des Porsche wird im Frühjahr 2012 weiter verbessert, Bilstein hat nach Walter Röhrls Vorgaben neue Dämpfer gebaut. Der letzte Test vor einer Woche in Zeltweg/Österreich bringt die Gewissheit: Der

911er ist perfekt abgestimmt, der zweifache Rallye-Weltmeister darf sich auf den Einsatz beim Eifel-Rallye-Festival in Daun (26. bis 28. Juli) freuen. Stargast Röhrl ist dort auch mit anderen Autos seiner Glanzzeit wie Opel Ascona, Fiat Abarth oder Audi Quattro am Start. In der Eifel geben sich zudem Weltmeister wie Stig Blomqvist, Hannu Mikkola und Björn Waldegaard die Ehre, dazu nationale Größen wie Europameister Jochi Kleint, Harald Demuth und Sepp Haider.

Die gute Nachricht für Motorsportfreunde aus Unterfranken lautet: Sie müssen nur noch sechsmal schlafen, um Walter Röhrls „alte Liebe“ im Rallye-Einsatz zu erleben. An Pfingsten gibt Dieter Röscheisen dem bildschönen 911er bei der „Sachs-Franken-Classic“ (siehe Infobox) die Sporen. Was insofern nicht ganz richtig ist, als es dann nicht um Schnelligkeit geht, sondern um die punktgenaue Einhaltung von vorgegebenen Prüfungszeiten. „Darauf bin ich ziemlich gespannt. Sonst war unsere Devise immer schnell, schnell, schnell – das wird eine völlig neue Erfahrung“, erzählt Klaus Hesse la-

chend. Der Kitzinger ist wieder Röscheisens Beifahrer, womit sich für die Sieger der „Sachs Rallye Unterfranken“ von 1980 der Kreis schließt. Mit einem Sieg ist diesmal aber nicht zu rechnen – langsam können andere vermutlich besser. Begeisterung satt wird es dennoch geben, denn schon bei Testfahrten im Kitzinger Land erregte der 911er einiges Aufsehen. „Das Auto hat eben einen legendären Ruf“, findet Hesse, der 1986 mit dem Motorsport „über Nacht“ Schluss gemacht hat und bis jetzt in keinem Rallyeauto mehr gesessen ist. „Helm, Overall und Unterlagen lagen noch immer am alten Platz.“

Walter Röhrl hat den bissigen 911er unterdessen so richtig lieb gewonnen. „Er ist toll und macht mich 30 Jahre jünger.“ Aus dem Mund des Altmeisters klingt das wie eine versteckte Drohung an die aktuelle Rallye-Konkurrenz. Und tatsächlich: Bei der Niederbayern-Rallye Ende August sind Röhrl (65) und Hesse (65) im Porsche von 1980 Vorausfahrzeug – mit regulärer Zeitnahme. Dann wird sich zeigen, ob die Asse von heute eine Lektion in punkto Fahrkunst erhalten. . .

### Sachs-Franken-Classic an Pfingsten

**Bad Kissingen:** Auch bei der 13. Auflage ist die Kurstadt Start- und Zielort der Int. ADAC-Sachs-Franken-Classic. Neben Röscheisen/Hesse ist im Feld der 145 Starter mit Kabarettist Urban Priol ein alter Bekannter erneut vertreten. Der Obernburger startet 2012 mit einem BMW 2000 tiLux, Beifahrerin ist Nathalie Gideon aus Hamburg. Die rund 500 Kilometer mit neuer Streckenführung führen durch Spessart, Rhön und fränkisches Weinland, zudem gibt es Stadtrundkurse und Bergprüfungen.

**Zeitplan:** Am Freitag (25. Mai) ist Prolog und Präsentation der Oldtimer am Bad Kissingener Marktplatz (ab 13.30 Uhr). Am Samstag (26.5.) und Sonntag (27.5.) ist jeweils um 8 Uhr Start für das erste Fahrzeug am Tattersallparkplatz. Die 145 Fahrzeuge fahren im Abstand von einer Minute, somit ist an jedem Ort der Strecke rund zweieinhalb Stunden Action. Nach dem „Concours d'Elegance“ vor der Bad Kissingener Spiel-

bank trifft das erste Fahrzeug laut Zeitplan um 14:55 Uhr im Ziel „Am Kurgarten“ ein.

**Wertungsprüfungen:** Hauptaufgabe ist das exakte Durchfahren von Lichtschranken genau zur vorbestimmten Zeit. Wenn etwa die Vorgabe lautet, eine Strecke von 25 Metern in acht Sekunden zu fahren, passiert das Auto zunächst mit dem vordersten Punkt (zum Beispiel der Stoßstange) Lichtschranke eins. Aufgabe ist dann, es exakt nach 8,00 Sekunden durch die zweite Lichtschranke zu dirigieren. Der Beifahrer startet an Lichtschranke eins eine Stoppuhr, zählt im Countdown die Sekunden herunter: „... drei, zwei, eins, null“. Für die Koordination von Fahrer und Beifahrer ist neben Erfahrung viel Einfühlungsvermögen nötig. NOH

**ONLINE-TIPP**  
Mehr Informationen zur Sachs-Franken-Classic unter [www.mainpost.de](http://www.mainpost.de)