

SAMMELN: '81 Porsche 911 Carrera „Doduco“ Walter Röhl von Premium Classixx in 1:43



Zeitnahme

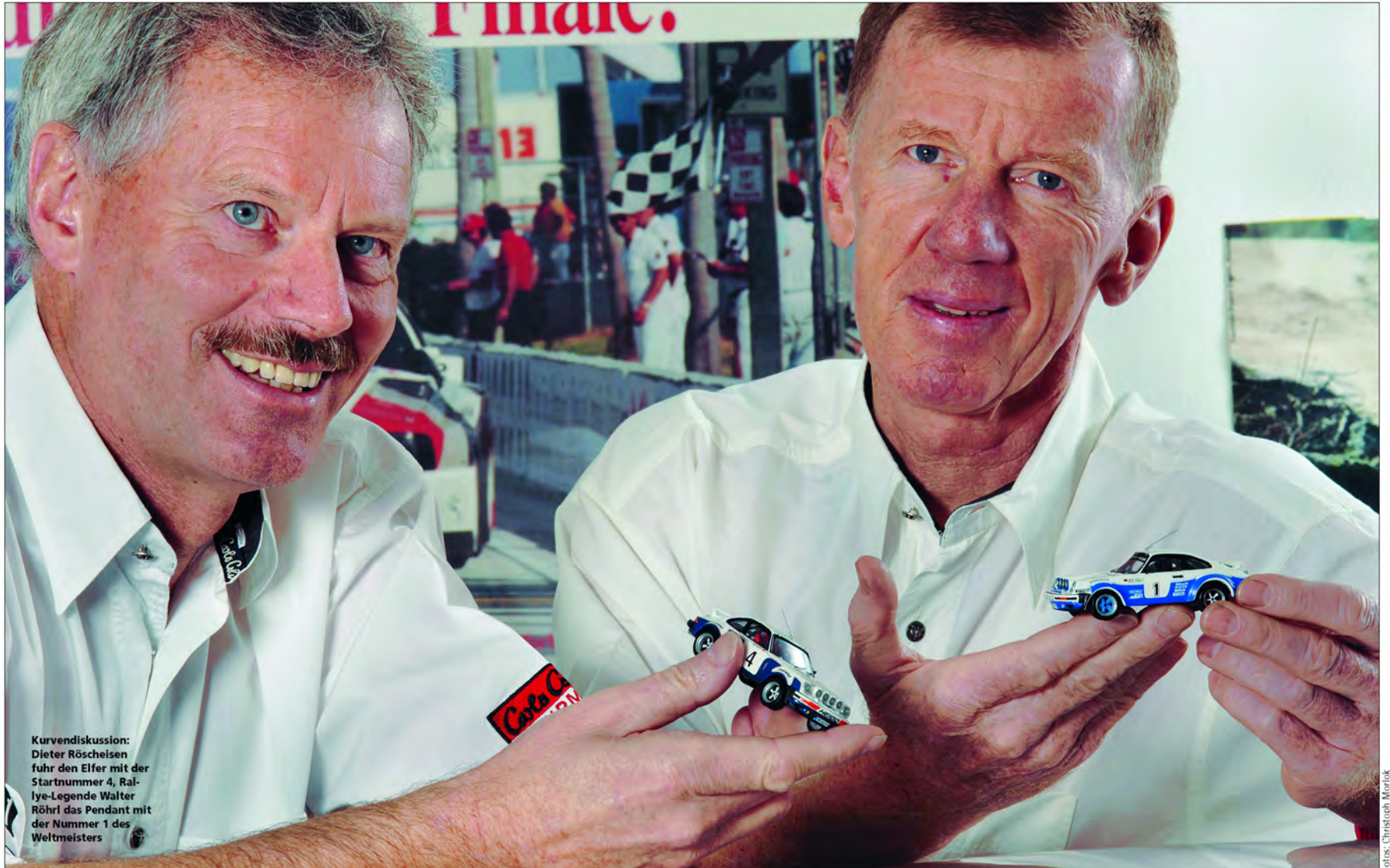
Vor 24 Jahren führte ein Porsche 911 Rallye-Legende Walter Röhl und Versuchstechniker Dieter Röscheisen zusammen. Jetzt nahmen sich beide Zeit, zusammen mit MODELL FAHRZEUG in Erinnerungen zu schwelgen, anhand eines 1:43-Modells des Rallye-Elfers.

Körperteile können manchmal etwas ungewöhnlich aussehen. Wer Walter Röhl, den wohl besten Rallye-Fahrer aller Zeiten, nach der Faszination dieses Motorsports fragt, der erhält eine überraschende Antwort: „Ich komme vom Skifahren. Wenn Sie das beherrschen, werden die Skier für Sie zu Ihren Körperteilen. Bei einem guten Rallye-Fahrer wird sein Auto zum Körperteil.“

Vor 24 Jahren ereignete sich in der Karriere von Walter Röhl etwas völlig Verrücktes. Der frisch gebackene Rallye-Weltmeister von 1980 auf Fiat 131 Mirafiori stand für die nächste Saison ohne Körperteil, also ohne Auto da. Der Regensburger und sein Beifahrer Christian Geistdörfer hatten zwar einen Kontrakt mit Mercedes, doch den kündigten die Stuttgarter kurz vor der Saison. Röhl: „Sie werden mir das jetzt nicht glauben, aber ich habe das damals ganz locker genommen. Ich hatte meine Ziele erreicht: die legendäre Monte zu gewinnen und Weltmeister zu werden.“ Damals kam Dieter Röscheisen, schon 1980 mit einem privaten Porsche auf Rallyepisten unterwegs, ins Spiel: „Röhl ohne Auto, das konnte doch nicht sein! Leider hatte ich meinen 911er gerade an einen Briten verkauft, sonst hätte der Walter ihn bekommen.“

Auch Beifahrer Christian Geistdörfer drängelte den Champ. Schließlich war auch Geld gefunden, und Dieter Röscheisen nahm bei Porsche seinen Jahresurlaub für einen guten Zweck: „In einer Würzburger Kran-Werkstatt habe ich schließlich zusammen mit Kurt Roth den Porsche für Walter aufgebaut. Als Motor hatten wir einen Dreiliter mit mechanischer Einspritzung und rund 290 PS“, erinnert sich der Mann, der heute mit Carrera 4S und Co Reifen- und Fahrwerkstests für die Zuffenhausener in Weissach oder Nardo oder auf der Nordschleife fährt.

Der Regensburger Lenkrad-Virtuose setzt fort: „Ich konnte dann nicht Nein sagen. Sie haben mir ein Auto gegeben, also bin ich gefahren. Der Rallye-Sport war schließlich immer meine Leidenschaft.“ Selbst mit dem



Kurvendiskussion:
Dieter Röscheisen fuhr den Elfer mit der Startnummer 4, Rallye-Legende Walter Röhl das Pendant mit der Nummer 1 des Weltmeisters

Fotos: Christoph Marfak

privaten Auto brillierte der hagere Pilot und zeigte den Werksautos mit den vier Ringen im Kühler die Zähne. Das Auto kam zwar nur auf zwei Einsätze, doch bei der Rallye San Remo lag der Privatier lange auf Position zwei, bis ihn kurz vor dem Ende eine gebrochene Halbwelle aus dem Rennen warf. Zu gerne hätte der durchtrainierte Radfan, für den Eddie Merckx zu den faszinierendsten Sportlern zählt, die Audi mit seinem Elfer geschlagen. Röhr: „Die Rallye hatte unwahrscheinlich viele Wellen auf der Strecke. Wenn der Elfer samt Heckmotor dann mit viel Power wieder Boden unter seinen Hinterrädern hatte, war die Belastung für die Halbachsen einfach gigantisch.“ Der 911 leitete ein kurzes Rallye-Intermezzo bei der Zuffenhausener Sportwagenschmiede



Walter Röhr:
„Beim Elfer von Porsche hieß damals schnell auch quer, das war bei den quattro von Audi dann ganz anders.“

Beide Miniaturen des Porsche 911 fertigt Premium Classixxs als Resine-Modelle. Es gibt sie exklusiv im Porsche-Museum in Stuttgart zu kaufen.

ein. Mit einem 924er fuhr der sympathische Rallye-Gigant die deutsche Meisterschaft und siegte bei der Hessen-Rallye, der Serengeti-Safari-Rallye und der Rallye Vorderpfalz. Bei der Metz-Rallye wurde er Zweiter.

Heute greift Röhr lieber auf Oldtimer-Rallyes ins Lenkrad und arbeitet als Repräsentant und Fahrwerks-Guru

für Porsche. Die Marke hat ihn immer fasziniert. „Mein älterer Bruder hat mir immer gesagt: Walter, warte, bis du dir ein richtiges Auto kaufen kannst, einen Porsche.“ Als MODELL FAHRZEUG sich mit Dieter Röscheisen und Röhr in dessen Wohnort St. Englmar trifft, parkt ein silberner Porsche Carrera 4S mit schwarzen Sitzen in der

Doppelgarage des mit hellgrauem Holz verkleideten Anwesens. Süffisanter O-Ton des beneidenswerten 4S-Besitzers: „Den gibt es noch gar nicht zu kaufen. Meiner hat aber schon locker 24 000 Kilometer auf der Uhr.“

Wie findet die Rallye-Legende den Job als oberster Fahrwerks-Spezialist? Röhr: „Ich würde mir einen Porsche,

egal ob Carrera GT oder Carrera 4S, natürlich völlig anders abstimmen. Wir müssen aber einen Kompromiss finden, mit dem die meisten Käufer und Fahrer eines Porsche gut leben können. Doch auch dabei habe ich viel gelernt.“

Auch an seine Renneinsätze auf Rundstrecken mit Audi, Porsche oder Lancia, egal ob auf dem Nürburgring,

Das Vorbild des kleinen Röhr-Elfers hatte einen werksgetunten Sechszylinder mit drei Litern Hubraum und ungefähr 300 PS Höchstleistung

in Le Mans oder beim Giro d'Italia, erinnert er sich gerne: „Diese Rennen haben mich weiter nach vorne gebracht, auf Asphalt auch bei Rallyes noch perfekter und damit schneller gemacht.“ Als Röhr sich die beiden Modelle von Premium Classixxs anschaut, huscht ihm ein Schmunzeln über sein Gesicht: „Ich habe ja selber



eine kleine Sammlung mit Autos, die ich gefahren habe, en miniature. Schön, dass es diesen Porsche jetzt auch zu kaufen gibt.“ Möglich macht dies die Resine-Technik, die Premium Classixxs bei den beiden Elfers angewandt hat. So sind kleinere Auflagen realisierbar.

Und das gleich zweimal: Auf 700 Einheiten ist der „Doduco“-Elfer mit der Startnummer 1 von Walter Röhr aus dem Jahr 1981 limitiert, nur 300-mal gibt es den „Heigo“-Porsche 911 Carrera zu kaufen, mit dem Dieter Röscheisen 1980 an den Start ging. Beide Miniaturen gibt es zum Preis von je 59,50 Euro nur im Porsche-Museum in Stuttgart zu kaufen. Die Sammler sollten sich beeilen, denn Röhr-Miniaturen gehören generell zu den Top-Sellern in der Branche.

Röhr-Fans dürfen sich außerdem schon jetzt auf die nächste Ausgabe von MODELL FAHRZEUG freuen. Dann zeigt uns der Regensburger seine eigene Modellauto-Sammlung. „Die reicht von Vorbildern mit 47 PS bis zu solchen mit 547 PS“, weiß der Freizeit-Golfer. Anhand der Miniaturen lässt der Weltmeister seine Karriere Revue passieren, erzählt, wie ihn sein Teamchef mit einem Helikopter am Siegen hinderte und warum für den Audi quattro S1 jedes Gebetbuch zu langsam war. **Andreas A. Berse**