



Er hatte ihn nicht gesucht. Der Wagen hat ihn gefunden: Ed Goedert und sein 131 Abarth



Kleine Straßen und Weinbergwege verbreiten im Abarth sofort das Flair von Wertungsprüfung

PERSON

Ed Goedert

Alter

61 Jahre

Beruf

Maschinenbau-Ingenieur,
Geschäftsführer des Luxemburger Autohauses Autopolis

Weitere Fahrzeuge

Fiat Abarth 500 Tributo Ferrari,
Volvo S80 V8,
BMW R 1200 GS

FAHRZEUG

Fiat 131 Abarth
Rallye Stradale

Motor

DOHC-Vierzylinder-Reihe,
1995 cm³, 140 PS

Höchstgeschwindigkeit

195 km/h

Marktwert

um 70 000 Euro

sein 131

Man muss nichts beschönigen und auch nicht versuchen, irgendeine billige, eine feige Entschuldigung zu finden. Die Wahrheit ist offensichtlich: „Der Röhrl ist der größte Versager, den es auf der Welt gibt.“ Genau das soll den Journalisten mitgeteilt werden. Sagt Walter Röhrl. 35 Jahre ist das jetzt her.

Begonnen hatte es mit einer leichten Unruhe, einem Tänzeln an der Hinterachse, geendet hatte es damit, dass Röhrl bei der Rallye San Remo in Führung liegend von der Straße abkommt. Das Auto stürzt einen Abhang hinunter und fällt auf ein Bauernhaus. Aus. Das ist die eine Geschichte, die Walter Röhrl mit dem Fiat 131 Abarth verbindet. Sie zeigt, dass beide eine besondere Eigenschaft teilen: geringe Fehlertoleranz.

Die andere Geschichte spielt zwei Jahre später, 1980. Sie zeigt, dass Röhrls Selbsteinschätzung mit dem, was er am Steuer macht, nicht immer übereinstimmt. „Ich hatte nie den Eindruck, dass ich in Arganil etwas Wahnsinniges getan hatte“, kommentierte er später, was während der letzten Wertungsprüfung der Rallye Portugal passiert war. Nachts im dichten Nebel ist Röhrl auf 42 Kilometer in einem halbkrummen 131 ohne Sicht knapp fünf Minuten schneller als alle anderen und gewinnt mit fast einer Viertelstunde Vorsprung auf Markku Alén.

Sitzposition wie Walter Röhrl

Dieses Auto werde sie töten, sagte Michèle Mouton einmal über den 131 Abarth. Walter Röhrl gewinnt im Fiat sechs WM-Läufe und wird 1980 Rallye-Weltmeister.

Klein liegt das Lenkrad in den großen Händen des heutigen Fahrers, hoch stehen rechts und links daneben die Knie, und weit ragt der Kopf über die fast gerade gestellte Rückenlehne hinaus. So sitzt Ed Goedert, annähernd zwei Meter groß, in seinem 131 Abarth, wie sein Bekannter Röhrl dort säße. Die beiden, Goedert und der Lange, haben ganz ähnliche Maße und auch eine ähnliche Schwäche für den Fiat.

Dessen faszinationsfreie viertürige Zivilversion verkaufte Fiat von 1974 bis 1983. Der sogenannte Mirafiori tut sich vor allem durch Anspruchslosigkeit hervor. Als Ölkrisen-Modell ist er weder besonders sportlich noch sehr komfortabel oder technisch modern. Und doch wird er die Basis für eines der dominantesten und erfolgreichsten Rallye-Autos überhaupt. Zwei Jahre vor Röhrl hatte schon Markku Alén den Fahrertitel geholt, 1977, 78 und 80 macht der 131 Fiat zum Markenweltmeister. Über zweieinhalb Jahre dauerte die Entwicklung des Autos bei Abarth, bis 1976 Bertone für Fiat die 400 Autos gefertigt hat, die nötig sind, um den 131 Abarth für die Gruppe 4 in der Rallye-WM zu homologieren.

40 von diesen, später zehn weitere, gehen an Abarth zurück, wo sie als Wettbewerbswagen weiter aufgebaut werden. Von den übrigen 350 Exemplaren überleben nicht