

CLASSIC DRIVER

Rennmeister stürmt mit diesen drei orangenen Ikonen die Rallyepisten

Lead

Wenn Sie glauben, Jägermeisters Motorsport-Engagement habe sich auf die Rundstrecke beschränkt, irren Sie sich. Zur Einstimmung auf die Teilnahme der Marke am kommenden Ultrace-Festival für zeitgenössische Autokultur hat Rennmeister drei orangene Rallyetypen für ein Foto-Shooting zusammengebracht.



Gruppe-5- und Gruppe-C-Renner, große Spoiler und Splitter sowie eine geringe Bodenfreiheit, die beim Erzeugen von Anpressdruck hilft, sind in diesem Umfeld fehl am Platz. Ein hochdrehender DTM-Alfa Romeo 155 würde es vielleicht drei Meter weit schaffen, bevor er in der weichen, weißen, losen Oberfläche stecken bliebe, selbst mit seinem Allradantrieb. Wir befinden uns in einer Sandgrube in der Nähe von Wolfenbüttel, Stammsitz der „Mast-Jägermeister SE“. Mit drei Autos, die selbst für manche Rennsportexperten eine überraschende Ergänzung zu den bekannten orangefarbenen Rennwagen darstellen dürften. Aber so bescheiden sie auch aussehen mögen: das heißt nicht, dass sie nicht auch einen Anteil am großen Motorsport-Erbes der Marke mit dem Hirsch im Wappen haben.



In den 1970er-, 80er- und 90er-Jahren lief das Motorsportsponsoring noch etwas anders, als wir es heute gewohnt sind. In den meisten der 30 Jahre seines Sponsorings war Jägermeister weder an ein Team noch an eine Rennserie oder -Klasse gebunden. Als cleveres PR-Tool – erfunden von den Cousins Günter Mast und Eckhard Schimpf – musste das Unternehmen sein bescheidenes Budget auf so viele Fahrer und Teams wie möglich aufteilen. Um oft nur ein bestimmtes Auto für ein bestimmtes Rennen zu unterstützen, mit einem berühmten oder einem unbekanntem Privatfahrer am Steuer. Die Idee war, überall (wenn auch mit Schwerpunkt in Deutschland) gesehen zu werden und den Anschein zu erwecken, dass das Budget viel größer ist als angenommen. Darüber hinaus galt es auch „Eckis“ persönliche Renn- und Rallye-Ambitionen zu berücksichtigen – denn der Deal, den er mit Günter Mast gemacht hat, lautete: Ecki leitet das Racing Team unentgeltlich, kann aber auch Rennen und Rallyes fahren, mit wem und wann er es will. Auftritt Capri, Golf und Audi.



VW Golf

Im Nachhinein betrachtet war die Idee, mit dem Urahn aller „Hot Hatches“ eine Rallye zu fahren, ein echter Volltreffer. Bei diesem VW Golf handelt es sich jedoch nicht wie anzunehmen um einen GTI, sondern um eine umgebaute „LS“-Version des Golf-Modelljahrgangs 1975. Er wurde vom Werk ein ganzes Jahr gebaut, bevor man auf die brillante Idee kam, das „Volksauto“ aufzupeppen und es in Gestalt des GTI in eine Adrenalinmaschine zu verwandeln - der Rest ist Geschichte. Der hier gezeigte Rallye-Golf nach Gruppe-1-Reglement hat einen 1.471-cm³-Motor, der bei 5.800 U/min 85 PS leistet. Das klingt zunächst nicht nach viel, aber da der Wagen nur 865 kg wiegt, ist er mit einem Leistungsgewicht von 10,2 kg/PS auch nicht gerade langsam.



Wenn man dann noch einen Überrollkäfig, Recaro-Sitzschalen, ein großes Blech zum Schutz des Unterbodens und hochbelastbare Stoßdämpfer hinzufügt, hat man ein waschechtes Rallyeauto vor sich. In dieser speziellen Lackierung mit den fantastischen schwarz-weißen „Strahlen“ auf dem Dach wurde er 1975 in der Deutschen Rallye-Meisterschaft von der schwedisch-deutschen Rallye-Legende Freddy Kottulinsky mit Beifahrer Fritz Lochmann und dem Duo „Jochi“ Kleint/Günther Dederichs gefahren.



Ford Capri

Ein paar Jahre zuvor wurde bei der Rallye Monte Carlo 1973 bereits der Grundstein für die weiteren Rallye-Streiche von „Jochi“ Kleint und „Ecki“ Schimpf gelegt. Damals wurden einige im Vergleich zum Golf sehr viel stärkere und schnellere (230 PS bei 900 kg Leergewicht) sowie elegantere Ford Capri RS 2600 zu ihren Waffen. Mit einem V6, der seine Kraft an die Hinter- statt Vorderachse schickte. Bei einem der beiden Exemplare, das Sie hier sehen, handelt es sich um exakt jenes Modell, mit dem Walter Röhrl 1972 die Olympia-Rallye gewann - der Startschuss zu seiner Profi-Karriere.

Leider ging das Abenteuer Monte 73 nicht gut aus für Jägermeister, ja endete im Chaos. Beide Capri wurden durch eine umstrittene Entscheidung der Organisatoren disqualifiziert, die insgesamt 160 Fahrzeuge vom Wettbewerb ausschlossen. Betroffen waren alle Fahrzeuge, die die Prüfung Burzet-Burzet nach einem schweren Unfall mit anschließendem Schneesturm nicht mehr absolvieren konnten. Offenbar wollte die Rennleitung die Rallye einfach abbrechen und warf 75 Prozent der Teilnehmer aus dem Rennen. Dies führte zu einer Blockade der „Monte“ durch die disqualifizierten Teams, was die Rallye - immerhin 1. Lauf zur neuen Rallye-WM - mit einem großen Skandal und dem Sieger Andruet mit Beifahrerin „Biche“ auf Alpine A 110 beendete.



Audi 200 Quattro

Mehr als ein Jahrzehnt später, 1987, setzte Jägermeister einen Audi 200 Quattro in der Deutschen Rallye-Meisterschaft ein - mit Freddy Kottulinskys Tochter Susanne am Steuer. Gecoacht vom inzwischen legendären Walter Röhrl fuhr die Lady furchtlos und landete in dem wuchtigen, orangefarbenen Ungetüm oft unter den Top Ten der Gesamtwertung. Der Motor dieses Gruppe-A-Autos leistet rund 240 PS (bei 6000 U/min) und 330 Nm (bei 4000 U/min). Leider ist es ein Gerät, das mit einem Gewicht von 1250 kg auch recht schwerfällig zu handhaben ist. Es war also nicht das wettbewerbsfähigste Rallyeauto auf dem Markt, aber verschaffte Audi dennoch eine gute PR, vor allem mit einem jungen Mädchen am Steuer. Und nicht zu vergessen: Ebenfalls 1987 gewann Hannu Mikkola auf einem Werks-200 Quattro die Safari-Rallye in Kenia und 1988 siegte Audi mit dem 200 quattro Trans-Am in der gleichnamigen amerikanischen Rennserie.



Der Jägermeister-Wagen sieht sicher nicht so aufregend aus wie ein Gruppe B Sport Quattro, aber er ist tatsächlich ein vollständig modifiziertes Rallyeauto. Obwohl aus irgendeinem seltsamen Grund die Rückbank nicht ausgebaut wurde. Der Überrollkäfig geht einfach durch die Sitze hindurch – was den Wagen zu einer Art voll funktionsfähiger Rallye-Limousine für den Transport der Kids zur Schule macht. Vorausgesetzt natürlich, die Kinder tragen ihre Helme. Und dann ist da noch der Sound des Fünfzylinders, der wirklich berauschend ist.



Rennmeister bei Ultrace

Spulen wir ins Jahr 2023 vor. Alle drei „pensionierten“ Rallye-Autos machen sich bei Dunkelheit locker-flockig auf den Weg zum sandigen Schauplatz, begleitet von einer Kakophonie der wunderbarsten Geräusche aus ihren absolut frei fließenden Auspuffrohren. Fotograf Keno Zache und Videofilmer Oskar Łeczycki machen sich an die Arbeit, schießen Fotos und Videos für die von CD Works kreierte und vom Nachtleben inspirierte sowie Instagram-basierte Marke Rennmeister. All dies als Vorschau auf Ultrace'23. Eine Show mit 50.000 Zuschauern und 1.000 Autos, die am 10. und 11. Juni im polnischen Breslau stattfindet und bei der Rennmeister mit einigen der kultigsten Rennwagen von Jägermeister Racing vertreten sein wird... und vielleicht... auch mit einer dieser Rallye-Legenden.



Wenn Sie also an diesem Wochenende nicht in Le Mans sind und Autos lieben, ist Ultrace definitiv der richtige Ort für Sie. Das Event bringt zeitgenössische Jugendkultur und Autokultur zusammen. Und jedes Jahr wächst das Interesse am historischen Motorsport. Ein Trend, der die meisten Autos, die für die Ausstellung und den Concours umgebaut werden, inspiriert. Darüber hinaus wird der Automobilkontext durch die Einbeziehung von Themen aus der Kunst- und Modewelt erweitert, was die Veranstaltung zu einem echten Frischekick in der internationalen Automobilszene macht.

Wenn Sie zufällig dort sind und vorbeikommen möchten, um Hallo zu sagen und ein paar kostenlose Rennmeister-Artikel zu sammeln, sowie einen Nachbau eines Gruppe-5 E21 BMW 320-Rennwagens in einer Verlosung zu gewinnen, [einen wie den, den das Rennmeister-Projekt letztes Jahr gezeigt hat](#), dann müssen Sie einfach dabei sein!

[Folgen Sie Rennmeister auf Instagram](#)

Fotos: Keno Zache

Galerie

