

## **In der Ruhe liegt die Kraft: Auch im Rennsport**

**Zufällig ergab sich ein telefonisches Interview mit Christian Geistdörfer, dem mehrfachen Rallye-Weltmeister als früherer Co-Pilot von Walter Röhrl. Gerade war er auf der Techno Classica in Essen unterwegs, als ich mit ihm sprechen konnte. Seine ersten Worte am Telefon? Er fragte mich ganz simpel "Wie geht's?", wie ein langjähriger, guter Bekannter. Ebenso unkompliziert verlief das gesamte Interview, dabei war der laute Hintergrund sicher nicht die einfachste Interviewsituation für Geistdörfer. Doch er ließ sich nicht aus der Ruhe bringen und erzählte ausführlich, wie er die gemeinsame Zeit mit Walter Röhrl als auch die vorangegangene und nachfolgende Zeit erlebt hat und was ihn aktuell beschäftigt. Ein ganz privater Rückblick von Christian Geistdörfer.**

***Über Ihre gemeinsame Zeit mit Walter Röhrl gibt es unzählige Videos, Interviews, Bilder...doch wie sah ihr Leben vor der Rallyekarriere aus? Wie haben Sie die Zeit zwischen Schulabschluss und Rallyestart verbracht?***

Ich habe einen ganz normalen Beruf gelernt, d. h. eine Lehre als Bankkaufmann gemacht. Bevor ich achtzehn war und den Führerschein hatte, hatte ich überhaupt nichts mit Automobilsport am Hut. Alles was mich in meiner Freizeit interessiert hat, war, Ski zu fahren und Fußball zu spielen. Automobilsport stand nicht auf meiner Agenda. 1972 habe ich dann mit der Olympia Rallye das erste Mal Kontakt zum Automobilsport bekommen. Ich arbeitete für die Bank, die auf dem Olympia Gelände für den Geldwechsel der Touristen zuständig war. Wir konnten uns auf dem Areal frei bewegen und so kam es, dass ich die Zielankunft der Olympia Rallye „live“ erlebte.

Das war mein erster Kontakt zum Sport. Davor kannte ich nur die Berichterstattung über Motorsport in der ‚Wochenschau‘, im Kino oder Fernsehen. Im Gedächtnis geblieben sind mir die Unfälle von Graf Berghe von Trips und Jochen Rindt oder grandiose Siege deutscher Rennfahrer und Teams. Da hat sich aber für mich nicht direkt etwas draus ergeben.

Zwei Jahre später sind Freunde von mir zu Orientierungsfahrten gefahren. Da hat man sich am Start

getroffen, 20 Mark Startgeld gezahlt, Unterlagen erhalten und konnte losfahren. Das hat mir aber keinen Spaß gemacht. Nach einigen Monaten haben die gesagt: "Jetzt fahren wir richtige Rallyes. Mit Helm, Bestzeit und so." Das hat mir gefallen und ohne Vorkenntnisse ging es dann los. Heutzutage undenkbar. Ich bin am Anfang selber gefahren, das konnte ich aber nicht finanzieren. Daher bin ich bei Club-Kameraden immer öfters „Beigefahren“. Meine weiterführende Ausbildung auf dem zweiten Berufsweg gab mir die Zeit und Möglichkeit.

1975 haben wir im Rahmen der Deutschen Rallye Meisterschaft am ONS-Pokal für Nachwuchsleute teilgenommen. Hier konnte ich Kontakte knüpfen und meine Arbeitsweise und kleine Innovationen im Aufgabenbereich des Beifahrers fielen wohl auf. Was mir geholfen hat, war die Erfahrung als Fahrer. Damals war alles ein bisschen anders als heute. Rallyes waren Langstrecke, tausende Kilometer, lange Etappen und viele schlaflose Nächte. Marathon, nicht Sprint, war die Philosophie. Die Grenzen von Mensch und Material wurden erkundet. Ich hatte mehr Spaß an den Sonderprüfungen, die auf abgesperrter Strecke stattfanden und auf Bestzeit gefahren wurden. Ich wollte immer auf Bestzeit fahren, denn der perfekte Aufschrieb war mein Ziel. Das „Gebetbuch“, in dem jedes Detail der Strecke aufgeschlüsselt wird, das die Fahrhinweise in ein kompliziertes System übersetzt, vergleichbar mit Stenographie. Ein perfekter Aufschrieb erlaubt einem eingespieltem Team auch bei widrigsten Verhältnissen, die Strecke richtig schnell zu bewältigen. Das System teilt Kurven in Radien und jede Bewegung am Lenkrad wird in ein Kommando übersetzt. Die Meter zwischen den Kurven, optische Merkmale und Zeichen für besondere Gefahrenpunkte ergänzen den Aufschrieb ( Gebetbuch ). Geschrieben wurde von mir von links nach rechts, wie in einem Lesebuch. Ein Beispiel:

80 Rv sofort Lv 180 Kuppe voll 150 Achtung LEingang  
30 MR+ sofort ML 80

So setzt sich das über viele Kilometer fort. Der perfekte Vortrag ist von der gefahrenen Geschwindigkeit und dem Gefühl für den richtigen Zeitpunkt der Ansage geprägt. Der

Fahrer muss die Kommandos verstehen und rechtzeitig umsetzen können. Die Basis für erfolgreichen Rallye Sport. Hinzu kommen für den Beifahrer vielfältige Aufgaben in der Organisation des Teams und während der Rallye das „Zeit Management“.

***Als dann die Rallyekarriere begann und Sie die ersten Titel holten, standen Sie häufig im Schatten von Walter Röhrl. Dennoch traten Sie sicher und selbstbewusst auf. Sie wussten, dass es keine Einzel- sondern Teamsiege waren, Sie also erheblich zu den Siegen beigetragen haben. War es trotzdem manchmal schwierig für Sie?***

Für mich war immer schon klar gewesen, dass der Beifahrer im Schatten des Fahrers steht. Das ist Bestandteil des Berufsbildes. Das hat auch eine ganz einfache Ursache: Einen Top-Weltklasse Fahrer zu finden, ist sehr sehr schwierig. Von fünfzig Personen schafft das vielleicht einer. Aus fünfzig tollen Beifahrern finden Sie aber sicher vier oder fünf Top-Beifahrer. Das spannende daran ist ja erst das Zusammenwirken von den Zweien, das sehr viel auf Vertrauen basiert. Das macht - gemeinsam mit der Erfahrung - den Erfolg aus. Einfach Leute zusammenzuwürfeln, das funktioniert zu einem gewissen Grad, aber sicher nicht für den Perfektionismus, der zum Gewinn von Weltmeisterschaften notwendig ist.

***Was war -für Sie persönlich- der emotional bedeutendste Moment Ihrer gesamten Rallye-Fahrer-Karriere?***

Das gibt es natürlich mehrere. Ich bin mit Walter Röhrl elf Jahre lang gefahren, mitsamt Höhen und Tiefen. Die Tiefen sind genauso dramatisch wie die Höhen. Emotional sicher am eindrucksvollsten war der erste Monte Carlo Sieg 1980. Sie müssen es sich so vorstellen: Die Weltmeisterschaft ist die Summe der Erfolge aus einem Jahr. Darauf arbeitet man hin, das ganze Jahr über. Es sind viele Einzelerfolge, die Sie sich gemeinsam über das Jahr hinweg erarbeitet haben. Das Sahnehäubchen kommt dann zum Schluss, das ist die WM. Die Einzelmomente sind aber eher das, was das Emotionale ausmacht in dem Sport.

Ein sehr großer Tiefpunkt war sicher der schwere Unfall 1984 in San Remo, wo man schon wie in einer Art Vorahnung dagegen gekämpft hat. Es waren, von den Wetterverhältnissen her gesehen, sehr widrige Umstände

und es gab vorher schon viele Unfälle. In der stockfinsteren Nacht bei bis zu 170km/h und Aquaplaning, da ist man wie bei einer Lotterie dem Zufall ausgeliefert, das ist absoluter Wahnsinn. So kam es dann auch. Ein Horrorunfall, den wir nur mit sehr viel Glück fast unversehrt überlebt haben.

***Rallye Monte Carlo, Stichwort: "Nacht der langen Messer": Welche Erinnerungen haben Sie daran?***

Das war immer extrem nervenaufreibend. Ein Erlebnis aus dem Jahr 1979 ist mir stark in Erinnerung geblieben, wo wir uns auf dem 3. Platz etablierten. Da sind wir bei der letzten Prüfung wegen Motorschadens ausgeschieden. Nachdem die Rennen früher richtig lang und richtig anstrengend waren, also eine sehr hohe physische Beanspruchung da war, ist es natürlich total bitter, wenn es dann ganz am Ende scheitert, Monte Carlo und das Ziel bereits in Sichtweite sind. Die ganze Arbeit, all die Anspannung und das ganze Drama einer langen Rallye - umsonst. Das war nicht sehr lustig.

***Woran haben Sie gedacht, bevor ein Rennen losging? Wie haben Sie es geschafft, auf den Punkt und für eine derart lange Zeitspanne einer Rallye hochkonzentriert zu sein, gerade weil Sie zeitweise mit sehr wenig Schlaf auskommen mussten?***

Wir haben immer im Vorfeld die Sonderprüfungen trainiert und unseren Aufschrieb gemacht. Besondere Stellen, die kritisch waren, gefährliche Stellen etc. besonders herausgearbeitet. Unser „Nebel Aufschrieb“ war einfach legendär. Am Start zu einer Etappe gab es ein kleines Ritual: Immer wenn wir von der Startrampe hinuntergefahren sind, haben wir uns gegenseitig "Alles Gute" gewünscht. Das war etwas, was wir uns über die Jahre immer beibehalten haben. Auch heute praktizieren wir das noch.

***Die Rallye Monte Carlo führte sie über Gebirgspässe. Das bedeutete, dass Sie unterschiedlichste Wetterverhältnisse durchfahren mussten. Gab es mal Situationen während einer Rallye, in der Sie trotz sehr guter Vorbereitung plötzlich Angst hatten?***

Das geht glücklicherweise schnell vorbei. Ich hatte mich zum Glück nie richtig verletzt. Ich hatte zwar im Laufe meiner über 15-jährigen Karriere mehrere Unfälle, aber immer bedingt durch äußere Umstände, nie durch Eigenverschulden. Mir ging es eigentlich immer nach allen Unfällen, die wir hatten, gut. Ich stand auch nie unter Schock und hatte auch nie Probleme, danach wieder ins Auto einzusteigen.

Aber die Unfälle sind schon etwas, was einen enorm prägt, denn dann kann es auch ganz schnell vorbei sein.

***Inwiefern hat Sie Ihre Zeit mit Walter Röhrl für Ihr aktuelles Leben geprägt? Welche Eigenschaften haben Sie durch die Zeit mit Röhrl angenommen, die Ihnen heute nützlich sind?***

Ich glaube, vom Typus her hat sich da nicht viel geändert. Ich war im Job immer schon ein extrem penibler, zuverlässiger, zielstrebig, absolut loyaler Mensch. Was ich im Sport gelernt habe, was mich dann auch später im Berufsleben begleitet hat, und nicht immer unbedingt gut war, ist, dass ich es gewöhnt bin, sehr transparent zu arbeiten. Und diese Transparenz ist im Berufsleben manchmal kontraproduktiv. Aber ich war es einfach vom Sport her gewöhnt, wo man ja gegen die Uhr fährt und der kleinste Fehler in schlechteren Zeiten sichtbar ist, da können Sie nichts vertuschen. Das habe ich auch im späteren Berufsleben übernommen. Einige können das ganz wunderbar, Dinge vertuschen. Ich nicht.

***Sie leben nun auf Malta, engagieren sich seit 2006 in Projekten, die darauf zielen, neue Rennstrecken zu schaffen und investieren dafür in den Umbau der Infrastruktur. Können Sie über ein aktuell laufendes Projekt oder geplante Projekte etwas verraten?***

Meine langjährige und intensive Reisetätigkeit hat mir ein großes Netzwerk beschert, das die Basis meiner Tätigkeit ist. So habe ich mich seit 2006 um ein sehr ambitioniertes Projekt in Nigeria für die Schaffung geeigneter Infrastruktur für Mitarbeiter der Öl- und Gasförderung gekümmert. Afrika, ein faszinierender Kontinent, leider von den Europäern aus wirtschaftlicher Sicht völlig vernachlässigt, bietet enormes Potential. Ich arbeite beratend, knüpfe Verbindungen und trage zur

Bewältigung von Problemstellungen bei. Schnell und unkompliziert muss das gehen, so wie früher im Rallyesport.

Mein Projekt eines Berufsbildungszentrums in Berlin-Brandenburg belegt, wie träge

Politik in Deutschland ist. Seit 5 Jahren arbeiten wir an der Umsetzung des Berufsbildungszentrums.

Tatenlosigkeit zuständiger Stellen, vorgeschobene Bürokratie

und mangelndes Interesse verhindern dringend notwendige Investitionen. Die Berufsbildungsakademie für Kraftfahrer sollte dringende notwendige Ausbildungskapazitäten schaffen, da LKW Fahrer per Gesetz verpflichtet sind, bestimmte Scheine zu machen. Unser Ziel war, Lehrgänge rund um die Automobil-Technik anzubieten.

Wir wollten z.B. Lehrgänge für die Rettungsdienste anbieten, die eine Spezialausbildung für das Bergen von Elektrofahrzeugen (nicht nur für Elektroautos sondern auch Mopeds und Fahrräder) benötigen. Es wird ein bisschen unterschätzt, welche Gefahren bei Elektrofahrzeugen aufkommen. Durch die Elektrobatterie muss man Vorsicht walten lassen, da sich beim Bergen starke bis sogar tödliche Stromschläge treffen können. Die Gefahr besteht darin, dass die Batterie u.U. beim Bergen einfach weiterkoppelt und dadurch einen Brand auslösen kann.

***Christian Geisdörfer ganz privat: Was tun Sie am liebsten, was nicht mit Autos oder Rallyesport zu tun hat?***

Ich habe ein altes Riva Boot, was mir sehr viel Freude macht, wofür ich aber leider sehr wenig Zeit habe. Es ist unheimlich schön, wenn man auf dem See fährt und drumherum ist alles ruhig. Ich habe selber ein paar Oldtimer, mit denen ich wahnsinnig gerne fahre, weil es einfach Spaß macht mit den alten Autos. Ich gehe gerne Skifahren, so viel wie möglich und spiele ab und an Golf, was ich lange vernachlässigt habe. Mir fehlt einfach die Zeit.

Manchmal bin ich auch noch mit Walter unterwegs, weil es einfach super schön ist, die alten Erinnerungen wieder aufleben zu lassen. So zum Beispiel sind wir da eine ganz tolle Asphalt-Rallye in Tasmanien gefahren. 350 Teilnehmer, sowohl mit historischen als auch modernen Autos. Ein Riesenerlebnis, da wir mit unserem alten 911er Porsche

von der Rallye San Remo 1981 unterwegs waren und nach Aufschrieb gefahren sind. Im Regen sind wir wieder Bestzeit gefahren und haben viel stärkere moderne Autos nass gemacht. Ein Riesenspaß und ganz außergewöhnliches Erlebnis.  
Eine Zeitreise der ganz besonderen Art, für die ich sehr dankbar bin.

Mannheim, 06.08.2014

Herausgeber:  
Mannheimer Versicherungen  
Augustaanlage 66  
68165 Mannheim

Ansprechpartner:  
Roland Koch  
Unternehmenskommunikation  
0621. 457 -4359

E-Mail: [pir@mannheimer.de](mailto:pir@mannheimer.de)  
[www.mannheimer.de](http://www.mannheimer.de)

Hintergrund:

Die Mannheimer Versicherung AG ist spezialisiert auf individuelle Versicherungslösungen für anspruchsvolle Privatkunden und mittelständische Firmenkunden. Für unsere Zielgruppen haben wir hochqualitative Markenprodukte entwickelt, zum Beispiel ARTIMA® für Künstler und Kunstsammler, BELMOT® für Oldtimerbesitzer und M-ERGIE® für Elektrofahrzeuge.

Mit einigen unserer Marken gehören wir zu den führenden Versicherern in Deutschland. Mit SINFONIMA® sind wir Marktführer in der Musikinstrumentenversicherung. Mehr als die Hälfte aller Juweliere in Deutschland haben sich für VALORIMA® entschieden. Mit PRIGOM® ist die Mannheimer einer der maßgeblichen Versicherer von Golfplätzen.

Als mittelständisches Unternehmen mit Sitz in Mannheim bieten wir unsere Produkte auf dem deutschen Markt, in anderen EU-Ländern und in der Schweiz an.

Die Mannheimer Versicherung AG erzielte im Geschäftsjahr 2013 Beitragseinnahmen von 310,6 Mio. Euro und betreute rund 770.000 Versicherungsverträge. Sie beschäftigte 2013 im Durchschnitt 460 Mitarbeiter. Im Außendienst arbeitet sie mit ca. 300 selbstständigen AgenturPartnern sowie 2.500 Maklern zusammen.

Sie ist Teil des Continentale Versicherungsverbundes auf Gegenseitigkeit, der mit 3,4 Mrd. Euro Beitragseinnahmen und rund 6.900 Menschen im Innen- und Außendienst zu den großen deutschen Versicherern zählt.

