



Blindes Verständnis mit dem Fahrer: Bei der Saarland-Rallye erlangte der 32-jährige Westerbecker Sebastian Walker Platz eins in seiner Wertungsklasse.

An der Seite eines deutschen Meisters: Sebastian Walker ist für die Fahrsicherheit von Carsten Mohe verantwortlich.

Präzises Timing ist bei Tempo 150 alles

Erfolgreich im Motorsport: Der 32-jährige Westerbecker Sebastian Walker trägt als Co-Pilot eine große Verantwortung

VON RON NIEBUHR

Start in drei, zwei, eins, los! Sebastian Walker bezeichnet sich als sportlichen Spätzünder. Trotzdem ist der 32-jährige Westerbecker sehr erfolgreich – als Co-Pilot bei Rallyes. Ohne ihn kommt das Auto nicht an den Start und erst recht nicht ins Ziel. Mit dem Fahrer muss er sich blind verstehen, der Crew voll vertrauen können. Rallye-Sport ist Team-Sport. Straßen-Rowdys haben in einem 50.000-Euro-Rennbolide nichts verloren.

Sebastian Walkers Weg in den Rallye-Sport führt schnurstracks geradeaus. Ein anderer Sport kommt für ihn nicht in Frage. Seit Mitte der 80er Jahre ist die Rennstrecke sein zweites Zuhause. Seine Eltern haben ihm die Faszination für Motorsport in die Wiege gelegt. In den Siebzigern sind beide selbst Rallyes gefahren. Anfangs zusammen, später nur noch der Vater. Als sich der Rallye-Sport vom gemäßigten Orientierungsfahren zum reinen Zeitfahren wandelt, steigt seine Mutter aus. Sebastian Walker ist da bereits vom Rallye-Virus infiziert – und will einsteigen: Zuschauen reicht nicht mehr, er muss mitfahren.

Das muss er den Eltern schonend beibringen. Rallyefahren sei zu schnell und zu gefährlich, sagen sie. Mit 14 Jahren darf man als Beifahrer einsteigen, erst mit 18 Jahren bekommt Sebastian Walker das Okay der Eltern. Sie wollen den Motorsport auf niedrigem Level halten, legen gegen manchen Fahrer ihr Veto ein. 2003 startet der Westerbecker bei seiner ersten Rallye. An tierisches Lampenfieber erinnert er sich. Das ist auf der Strecke urplötzlich verschwunden. Routine stellt sich fast schlag-

artig ein. Am Ende reicht es für den fünften Platz. Kein schlechter Start.

Vor jedem Start sind einige Hürden zu nehmen – Sebastian Walkers Job. Er fordert Infos und Meldebögen zur Rallye an, koordiniert das Team: „Wer fährt wann womit wohin.“ Servicebücher schreiben genau vor, wann das Fahrzeug durchgecheckt wird, wie viel Kraftstoff getankt wird, welche Reifen aufgezogen werden. Der Fahrer muss die passende Lizenz haben, das Auto technisch dem Reglement und den Sicherheitsstandards entsprechen. Rallye-Fahrzeuge sind für den Straßenverkehr zugelassen, müssen alle zwei Jahre zum TÜV. Aus gutem Grund: Vor einer Wertungsprüfung und vom Ziel der einen Etappe zum Start der nächsten Etappe fahren die

Rennbolide auf öffentlichen Straßen. Zwischen den Wertungsprüfungen gilt die ausgeschuldete Geschwindigkeit, bei der Erkundungsfahrt Tempo 50. „Die wilde Sau spielt keiner“, versichert Sebastian Walker.

Zwei Erkundungsfahrten sind erlaubt – im normalen Straßenverkehr. Dabei braucht es viel Gefühl für die Strecke und das Fahrzeug. Walker muss abschätzen, wie sich der Wagen später beim Zeitfahren verhält. Sonst werden sein Fahrer und er im besten Fall nur kräftig durchgeschaukelt, im schlimmsten Fall landen sie mit Totalschaden im Straßengraben. Der Westerbecker macht daher im Vorfeld sorgfältig Notizen: seitenweise Kürzel wie „70 R4, dann L2“. Dabei steht die 70 für eine Entfernung – kein exakter Wert in

Metern, mehr eine gefühlte Angabe. R4 bezeichnet eine leichte Rechtskurve, L2 kürzt eine 90-Grad-Linksabzweigung ab. Kurvenangaben reichen von eins bis fünf, von scharf bis seicht. Dazu kommen + und - für eher schnell und eher langsam befahrbare Kurven. Weitere Symbole stehen für Kuppen, Bodenwellen und Sprünge. Jeder Beifahrer hat sein eigenes System. Sebastian Walker kann sich zwar in die Notizen eines Kollegen hineinfuchsen. „Aber langes Grübeln kommt bei Tempo 150 gar nicht gut.“ Umblättern auch nicht: lange Kurvenkombinationen beginnen daher auf einer neuen Seite in Walkers Roadbook. Präzises Timing ist bei den Ansagen alles. Die setzt der Fahrer am Steuer um – und das im Idealfall in Bestzeiten.

Ein Sprung ins Cockpit von Carsten Mohe macht. Mohe war 2003 deutscher Super-1600 Meister. Die Zusammenarbeit eher zufällig. Das Fahrzeug des Westerbeckers, ein GTI 2.0 16V mit Fahrer Carsten Mohe, ist seit Ende mit einem Motorschaden über Gefecht gesetzt. 10.000 Euro für einen neuen Motor haben wir nicht eben so.“ Zeitgleich hat Fahrer Mohe Ersatz für seinen ausgefallenen Co-Piloten gesucht. Walker ist schon mit Mohe gefahren und wieder bei ihm eingestiegen. Mit Erfolg: Bei der Saarland-Rallye haben die beiden in ihrer Klasse gewonnen.

Im Ziel bleibt für die Fahrer jeweils drei Wertungsprüfungen Zeit, dass sie zu überprüfen, was zu reparieren, Reifen wechseln und Umbauten zuzunehmen. Geht auf der Strecke etwas kaputt, ist der Fahrer gefragt. Schäden durch gelernte Automechanik mit Bordmitteln behilfen. Hilfe von außen ist nicht erlaubt. Er entscheidet, was weitergeht. Schäden an Bremsen, Getriebe und Motor sind besonders heikel.

Doch auch ohne Schaden ist das Rallye-Fahren ein teures Hobby: Ein gefahrener Wertungskilometer rund 100 Euro. Auf 150 Kilometern kommt bei einer Rallye der deutschen Meisterschaft, auf 40.000 Euro kommen zusammen. Möglich ist das Hobby für den Westerbecker und seine Teamkollegen durch Sponsoren und verständnisvolle Chefs. Sein Urlaub reicht der Westerbecker ein, sobald die Termine feststehen.



Erfolgreich: Der 32-jährige Sebastian Walker aus Westerbeck bezeichnet sich selbst als sportlichen Spätzünder, kann aber schon auf viele Siege im Rallye-Sport zurückblicken.

Niebuhr