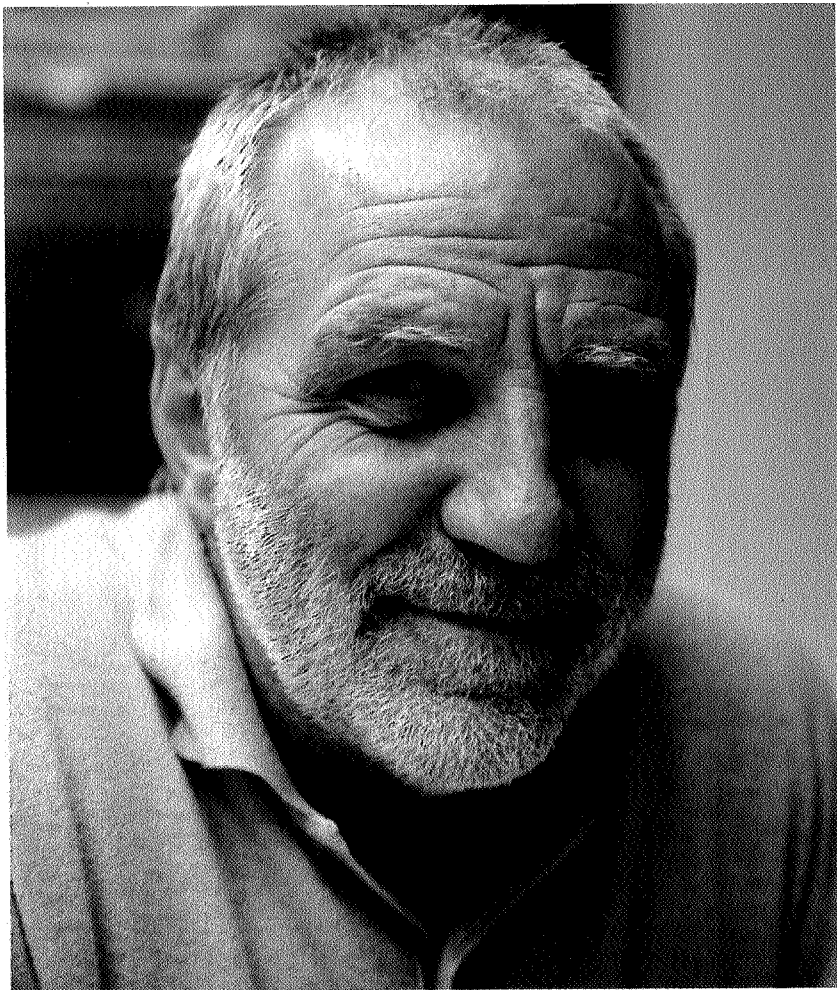


Ein Leben für und mit Porsche. Er hat sie alle gefahren, und er hat einen wesentlichen Teil zu ihrer Entwicklung beigetragen – vom Indy-Renner bis hin zum Carrera GT



Roland Kussmaul

Technischer Leiter bei Porsche

Sein markantes Gesicht mit diesem sympathisch schelmischen Ausdruck erzählt Bände. Aus einem durch und durch bewegten Leben – bewegt, gelenkt, geleitet und vorangetrieben von der Faszination des sportlichen Automobils. Von der Faszination, sich immer wieder neuen Aufgaben zu stellen und dabei die Perfektion jedesmal aufs Neue herauszufordern.

„Der Roland“, so Walter Röhrl über seinen langjährigen Weggefährten und Freund Roland Kussmaul, „ist ein Mensch, der alles analytisch angeht. Ein Ingenieur,

der in seinem Job wenig Emotionen zeigt und alles nüchtern betrachtet.“

Emotionslos? Zweifelsohne bei der zielstrebigem Durchführung seiner Projekte. Aber ansonsten sind es wohl eben jene Emotionen, die ihn begleitet haben, und ihn auch nach seinem diesjährigen 60. Geburtstag immer noch begleiten und treiben. Mehr als die Hälfte seines Lebens hat er – mit Haut und Haaren – seinem Arbeitgeber Porsche verschrieben.

Dabei waren die Anfänge des Maschinenbaustudenten bei der Sportwagen-

schmiede erstmal alles andere als sportlich, wie der Schwabe mit einem spitzbübischen Lächeln verrät: „Ich bin nach meinem Studium in der damals noch existierenden Militärabteilung gelandet. Dort habe ich recht schnell den bleibenden Eindruck hinterlassen, dass ich besser in die Rennabteilung sollte. Die von mir konstruierte Aluminium-Pedalerie hat nämlich den groben Kräften des Testfahrers bei Krauss-Maffey nicht Stand gehalten. Der Panzer ist wegen eines abgeknickten Bremspedals gleichmal durch eine Ziegelwand gedonnert.“

Nach zwei Jahren in der Konstruktion sitzt Roland Kussmaul dann 1971 zum ersten Mal in einem Porsche, als er sich für einen Posten im Fahrversuch bewirbt. „Der damalige Chef im Fahrversuch, Rolf Hannes, hat bei der Einstellung gesagt: So, jetzt fahr'n wir mal ... Das habe ich dann getan – und anscheinend nicht so schlecht.“

Somit waren die Weichen für den Werdegang des Roland Kussmaul bei Porsche gestellt. Eine Fügung folgte der nächsten: Der spätere Chef von Rolf Hannes war kein Geringerer als der legendäre Rennleiter Peter Falk, der den aufstrebenden Ingenieur dann auch in die Sportabteilung lotste.

Bevor es auf die Renn- und Rallyepisten dieser Welt geht, sorgt Kussmaul dafür, dass die Porsche der siebziger Jahre das Laufen lernen. Was zur damaligen Zeit noch ein äußerst abenteuerliches Unterfangen ist. Weniger wegen der Porsche an sich, als viel mehr aufgrund der hemdsärmeligen Gegebenheiten. „Wir haben die Autos auf öffentlichen Straßen getestet. Die Messungen liefen teilweise nachts auf der Autobahn – bewaffnet mit zehn Stoppuhren. Hoch entwickeltes Messequipment wie heutzutage gab es ja nicht“, resümiert Kussmaul eindrücklich.

Nur zögerlich lässt der eigentlich eher introvertierte Roland Kussmaul manch abenteuerlich anmutende Testepisode Revue passieren. Zu Schaden gekommen sei aber nie jemand, versichert er. Bis auf einen eigenen gebrochenen Handknochen.

Dass die Testerei der frühen Jahre zu meist glimpflich abließ, mutet teilweise wie ein Wunder an, was folgender Hochgeschwindigkeitstest auf der Autobahn Basel in bester Hollywood-Manier verdeutlicht: „In einem leichten Linksbogen bei Tempo 250 sah ich vor mir Rücklichter auf dem Standstreifen und habe erstmal abgeblendet. Was ich dann natürlich nicht sah, war ein 2CV, den vier Leute von der Autobahn schieben wollten. Ich konnte zwar noch ausweichen, habe mich einmal gedreht, bin dann auf dem Dach gelandet und erst 330-Meter weiter zum Stillstand gekommen. An dem Auto

war alles kaputt. Der Dusel war nur, dass es ein Schiebedach hatte. Der Rahmen des Schiebedachs war das Einzige, was noch da war – und hat mich vor Schlimmerem bewahrt. Nachdem es ruhig war, versuchte ich, die Türen zu öffnen, doch die waren wie verschweißt. Bei dieser Episode habe ich meine ersten grauen Haare bekommen.“

Wie seine heutige Frisur beweist, sind noch einige derartige Situationen hinzugekommen. „Situationen, in denen man wartet, dass es Bumm macht – und dann ist alles dunkel, dann ist alles vorbei“, wie er in aller Seelenruhe sagt.

Situationen wie jene, in denen er sich aus dem brennenden Indy-Renner hechtete. Oder wo er nach einem Testunfall in Weissach, umwickelt von Sicherheitszäunen, im voll getankten Porsche 962 gefangen war. Oder 1979 mit Jürgen Barth bei der Langstrecken-Repco-Rallye in Australien, wo das Gespann Barth/Kussmaul nach 72-stündiger Sonderprüfung mit dem Porsche 924 filmreif über einem Abgrund hing.

Ein Draufgänger war Roland Kussmaul dennoch nie. „Er hält das Risiko absolut gering und tastet sich von unten nach oben“, charakterisiert ihn Walter Röhrl. Wenngleich ein Quäntchen Glück sicherlich auch dazugehört. Aber das Glück ist eben mit den Tüchtigen.

Oder analytisch gesehen: Wo gehobelt wird, da fallen Späne. Und Roland Kussmaul hat viel gehobelt – im übertragene Sinn. Er hat sie nämlich alle gefahren. Ausnahmslos. Was bei Porsche die Werkshallen verließ, ging durch seine Hände. Ob Straßen-911er jeglicher Couleur, 917, 962, 959, den Indy-Renner, den Formel 1-Boliden – die Auflistung treibt einem die Wehmut ins Herz.

Kussmaul leiht sie wie Namen aus dem Telefonbuch herunter. Es waren eben Jobs. Aber aufregende, wie er grinsend zugeben muss. Herausforderungen, die seine Leidenschaft für den Beruf stets aufs Neue entfacht haben.

Sein beeindruckendster Job? Diese Antwort fällt ihm sichtlich schwer. Beeindruckt haben sie ihn alle. Entsprechend lange dauert es, bis er sich zu einem bekennt. Man spürt, wie er innerlich aufblüht, wenn er in Gedanken mit den Boliden von einst noch ein paar Runden dreht. „Dauerläufe mit dem 908/3 zu fahren, das war schon ein tolles Erlebnis“, gibt er überlegt und vorsichtig zu Protokoll. So, als wolle er keines von seinen „Babys“ benachteiligen. Sie sind ihm ans Herz gewachsen – alle.

„Es ist natürlich auch toll, wenn man bei einer Firma wie Porsche an derart vielen Entwicklungen teilhaben kann – wie zum Beispiel dem ersten Turbo mit 300 PS. Diese Leistung interessiert ja

heute fast keinen mehr. Damals war es gigantisch, da hat man die Welt eingesehen. Wobei die Erprobungen teilweise Abenteuer pur waren. In Afrika, auf Straßen, die ihren Namen bis heute nicht verdienen. Oder im Winter in Schweden.“

Ob es Abenteuerlust, Zufall oder Kalkül seiner Vorgesetzten war, weiß der überzeugte Barträger heute nicht mehr so genau zu beurteilen. Als sich Porsche auf Rallyepfade begab, war Roland Kussmaul jedenfalls mit an Bord.

„Damals hat man nicht großartig zwischen Rennabteilung und Fahrversuch getrennt. Wo Geschäft war, wurde man eingesetzt“, erläutert er den schleichenden Wechsel zum Rennsport, wo er als Projektleiter in den siebziger und achtziger Jahren die Safari-Rallye, die Paris-Dakar oder auch den ein oder anderen 962 in Le Mans betreute.

Die Allzweckwaffe Roland Kussmaul war eben überall einsetzbar, nicht nur als theoretischer Projektleiter, sondern vor Ort auch als aussagekräftiger Testfahrer. Bei ihm sind Theorie und Praxis gleichermaßen stark geprägt – das macht ihn in der Branche wohl so einzigartig.

„Die erste Safari hat mir sehr viel Erfahrung gebracht. Vor allem, wenn man das erste Mal dabei ist und dann mit so erfahrenen Größen wie beispielsweise Björn Waldegaard arbeitet, kann man schon sehr viel lernen“, blickt Kussmaul zurück. Im Gegenzug lässt er jedoch durchblicken, dass er nicht mit jedem Fahrer, der ihm anvertraut wurde, voll

und ganz einverstanden war. Irgendwelche Namen gibt der Vollprofi natürlich nicht preis.

Ein Name blieb ihm aber aus der Paris-Dakar-Zeit noch stark in Erinnerung: „René Medge war für mich sensationell. Als ich ihn zum ersten Mal in Afrika getroffen habe, glaubte ich meinen Augen nicht zu trauen. Er sah beim besten Willen nicht wie ein Rennfahrer aus. Und geraucht hat er auch noch wie ein Schlot. Aber für die Wüste war Medge der Mann mit dem richtigen Riecher.“

Die Zeit in der Wüste hat es Kussmaul angetan. Nicht nur wegen der sportlichen Herausforderung. Denn trotz aller Technikverliebtheit ist der Schwabe kein Typ, der das Substanzielle aus dem Blick verliert. „Wenn du in der Wüste liegst, und über dir diesen riesigen Sternenhimmel siehst, dann vergisst du alles um dich rum. Oder wenn dir ein Nomadenhäuptling etwas von seinem raren und bestgehüteten Essen anbietet, ist das was absolut Besonderes. Wenn mir heute jemand sagen würde, Porsche geht wieder nach Dakar – ich würde sofort die Koffer packen.“

Am liebsten vielleicht zusammen mit Walter Röhrl, denn in ihm hat Kussmaul das optimale Pendant getroffen. „Der Walter ist für mich der universellste Rennfahrer“, sagt Kussmaul über Röhrl. Und Röhrl im Gegenzug: „So einen Ingenieur neben sich zu haben, ist das Wertvollste überhaupt. Roland nimmt jede Detailbemerkung wahr und versucht das Beste daraus zu machen. Wenn man als Fahrer nur ein „Naja“ fallen lässt, ist das für ihn schon Anlass genug, die ganze Nacht darüber zu grübeln.“

Mit Röhrl und Kussmaul haben sich zwei Perfektionisten gefunden – als Gespann Fahrer/Ingenieur zum ersten Mal 1981 in der Deutschen Rallye-Meisterschaft. Seitdem haben sich die beiden nicht mehr aus den Augen gelassen, teilweise beruflich ergänzt. Wenn es zum Beispiel um die Entwicklung der Porsche-Cup-Fahrzeuge ging, für die Kussmaul neben den diversen GT3 und GT2 seit 1987 verantwortlich zeichnete.

Oder auch für den Carrera GT. Über den Kussmaul meint: „Damit ist eigentlich die Spitze des Sportwagenberges erreicht. Wenn man über die Nordschleife fährt, und es geht so schnell, dass der Spaß aufhört, dann ist es genug.“

Das Gesicht des Roland Kussmaul weiß aber auch zu erzählen, dass dieser Typ noch lange nicht genug hat. „Mein Chef meinte kürzlich, Roland, wenn du aufhörst, sag mir drei Jahre zuvor Bescheid. Bislang hab ich noch keinen Gedanken diesbezüglich verschwendet“, grinst er.

Jochen Übler

PERSÖNLICHE DATEN

Geboren wurde **Roland Kussmaul** am 27. September 1943 im schwäbischen Ludwigsburg. Nach Wehrdienst und Studium begann er seine Karriere bei Porsche.

Einige Stationen:

1969 Konstruktion im Militärbereich

1971 Wechsel in den Fahrversuch

1978 Wechsel in die Rennabteilung,

Projektleiter Safari-Rallye

1984 Projektleiter Paris-Dakar

1989 Fahrtests Indy-Fahrzeug

1987 Projektleiter Cup-Fahrzeuge und

verantwortlich für die technische

Entwicklung der Modelle:

964 RS und RSR, 993 GT2, 996 GT3,

996 GT2, 996 GT3 RS Rennfahrzeug

und Carrera GT

Roland Kussmaul bei seinem ersten Einsatz als Copilot bei der Rallye Monte Carlo '79

