



AUSGABE 2 | Dezember 2020

ANTRIEB

MAGAZIN

Das **handgemachte** Heft für Individualisten.

++ Insider ++ Race ++ Rallye ++ Reportagen ++ Interviews ++ Zeit

NEU
Anders als Andere
Handgemacht!

Deutschland 2020 Das besondere Rallyejahr

Interview

- Rauno Aaltonen
- Érik Comas
- Horst Lars Müller
- André Quakernack



Rallye-Weltmeisterschaft
WRC-Restart



Was macht eigentlich ...

Horst Lars Müller



Wenn die Corolla gelaufen ist, war es ein tolles Auto. Allerdings war das Ding schon 4 Jahre alt und es hatte schon der Jochi Kleint, Cord Möchmeyer und Willi Düvel getreten. Und dann haben sie halt uns das Auto verpasst. Es gab leider nie den Fall, dass ich sagen konnte, prima, wir sind toll bei dieser Rallye durchgekommen.

Horst, vorweg gleich mal eine ganz andere Frage. Wie ist eigentlich dein Rufname? Ich kenne dich von Anfang an als »Horst«, du bist aber auch unter einem anderen Namen bekannt?

Ich habe mein ganzes Leben lang immer nur Horst geheißen, ganz normal Horst. Irgendwann, ich glaube es war der Sigg Schrankl, der als erster zu mir gesagt hat »HoLaMü«. Und das hat sich in Motorsportkreisen so eingebürgert. Kein normaler Mensch nennt mich so »Horst«, der »Lange« oder »Müller«, aber sobald ich im Motorsport unterwegs bin, rufen mich fast alle »HoLaMü«.

Wir haben uns nach langer Zeit beim Mitropa Rally Cup wiedergesehen, im letzten Jahr warst du in Velenje und Bassano. Kennengelernt haben wir uns in den 80er Jahren. Da bist du im Toyota-Corolla-Cup gefahren.

Gestartet bin ich seinerzeit mit einem Opel Kadett C GTE. Es war ein serienmäßiges Auto, nur mit Bügel, wir fuhren auf 800-Meter-Prüfungen. Bei meiner 4. Rallye habe ich dann auch mit einem C-Coupe, der hatte dann aber schon mit einem Sperrdifferential und Käfig, meinen ersten Gesamtsieg gefahren. Dann ging es 1983 im Starlet-Cup weiter.

Du bist aber doch bereits 1985 im Gruppe-A-Corolla ein Werksauto gefahren?

In dem Jahr war noch der Corolla-Cup, aber der Manni Hiemer und ich waren eigentlich im 5. Lauf bereits uneinholbar in

der Meisterschaft unterwegs. Ich wurde dann von Toyota eingeladen, das Werksauto bei der Deutschland-Rallye zu fahren. Wir wurden 6. im Gesamt. Ich bin dann aber in dem Jahr den Cup zu Ende gefahren. 1986 sind wir dann komplett im Werksauto gefahren.

Das Jahr war dann allerdings der Anfang vom Untergang. (lacht) Du denkst dann, du bist am Ziel deiner Wünsche, kriegst dann aber ein Auto dahingestellt, an dem dauernd irgendetwas kaputt gegangen ist. Wir sind allein an drei Rallyes ausgefallen, weil der Ölfilter sich gelockert hatte. Das hatte wohl die Ursache, weil irgendeine Gummidichtung in der Serie im Profil von rechteckig auf rund geändert wurde. Durch den enormen Öldruck hats den Gummi immer rausgedroschen. Dann stehst du auf der WP und hast kein Öl mehr. Zweimal war dann direkt Ende, beim dritten Mal haben wir angehalten, aber versuch mal mitten im Wald drei Liter Öl zu organisieren.

Mit wieviel Leistung seid ihr denn damals gefahren? Es war immer von ca. 180 PS die Rede.

Ja, das waren 180 PS. Wenn das Auto gelaufen ist, war ein tolles Auto, allerdings war es schon 4 Jahre alt und es hatte schon der Jochi Kleint, Cord Möchmeyer und Willi Düvel getreten. Und dann haben sie halt uns das Auto verpasst. Es gab leider nie den Fall, dass ich sagen konnte, prima, wir sind toll bei dieser Rallye durchgekommen. Und da war praktisch der Untergang eingeläutet, das war leider so.

Sehr ärgerlich, aber 1987 bist du doch auch noch gefahren?

Da kam es dann fast noch dicker. Da sind wir auf die Fronttriebler-Corolla umgestiegen. Das war an und für sich kein Problem, aber an dem Auto waren hinten größere Brems scheiben als vorne homologiert. Ich habe das nicht verstanden. Das hätte etwas mit Linksbremsen zu tun, wollte man mir erzählen. Das ist aber Blödsinn, wenn man etwas von Fahrdynamik beziehungsweise Physik versteht weiß man, dass das Auto beim Bremsen hinten eh' leicht wird. Das Überbremsen war dem Auto auch mit verschiedenen Änderungen der Einstellung nicht abzugewöhnen. Es war echt gefährlich. Und es ist auch echt nicht lustig, wenn du bei der 3-Städte-Rallye im 5. Gang den Berg herunterfährst und plötzlich löst sich auf einmal der hintere Querlenker. Da ist der Klaus Wendel mit mir gefahren, da haben wir beide gedacht, jetzt sind wir tot. Man hat uns dann gesagt, dass es Sabotage an der Schraube gegeben hätte. Kann ich aber nicht so richtig glauben. Es gibt sogar noch ein Interview mit mir, da sieht man mir meinen Frust auch an.

Ich habe 1987 immer noch an Toyota festgehalten, obwohl in diesem Jahr auch Mitsubishi angeklopft hat. Man hat mir das Cockpit für den Gruppe-N-Lancer für die Saison 88 angeboten. Ich habe aber gesagt, nein ich bleibe weiter bei Toyota.

Du bist lange Zeit mit Manni Hiemer als Copilot gefahren?

Manni kannte ich privaterweise, wir haben uns super verstanden. Nach der Saison 86 habe ich dann aber zu ihm gesagt, pass auf, ich traue dem Frieden hier bei Toyota nicht so richtig. Du kannst was, du weißt was, und er ist dann 1987 neben Jochi Kleint im VW Golf die Deutsche Rallyemeisterschaft gefahren. Das war auch wohl die richtige Entscheidung.

Nach deiner Toyota-Zeit warst du irgendwie von der Rallye-Bildfläche verschwunden ...

Es kam dann unerwarteterweise Ende 87 der Ausstieg von Toyota. Ich war dann quasi am Ziel meiner Wünsche und dann stehst du da, zu einem Zeitpunkt, wo alle Verträge geschlossen waren, und hast kein Cockpit. Der Walter Schleicher hatte mir dann noch angeboten, den Cossie vom Rüder Hahn zu fahren. Ich hätte da aber 30.000 Mark Sponsorgelder für Reifen mitbringen müssen. Ich habe mich aber entschlossen, dann einfach gar nicht mehr aktiv zu fahren. Ich war dann für Isolde Holderied zusammen mit Björn Waldegard als Ice Crew unterwegs, für Armin Schwarz auf Zypern und Uwe Nittel bei der Rallye Portugal als Gravel Crew im Einsatz.

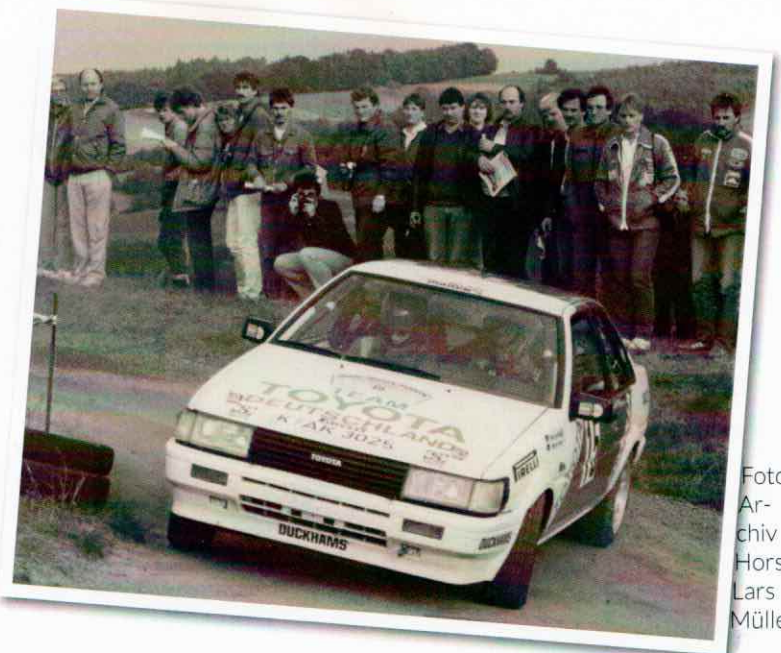
Außerdem bin dann auf Weltreise gegangen, bin über Kanada und USA nach Südamerika – Peru, Bolivien, Chile – und von dort noch durch Nordafrika mit dem Motorrad gefahren.

Was machst du heute?

Ich bin freischaffender Instruktor bei Fahrerlehrgängen, arbeitete für Audi, Toyota. Dann gab mir der Jan Enderle den Tipp, ich solle doch mal bei Mercedes anrufen. Und seit 8 Jahren bin ich mittlerweile weltweit unterwegs, von Australien, über China und Südkorea. Und das ist etwas, was ich auch sehr gern mache. Im Jahr bin ich an 180 Tagen auf anderen Kontinenten unterwegs. Durch meine Fremdsprachenkenntnisse werde ich da quasi rumgereicht.

Sag mal, was für ein Jahrgang bist du eigentlich, bist du jünger oder älter als ich?

(lacht) Ja, naja ... ich bin wohl älter als du, ich bin Jahrgang 58. Wenn ich mit Kreditkarten im Internet bezahle, muss ich immer ziemlich lange runterscrollen.



Fotos:
Archiv
Horst
Lars
Müller

Horst Lars Müller mit viel Talent aber glücklos im Gruppe-A Werks-Corolla.

In den letzten 3 Jahren bist du spordisch im Mitropa Rally Cup gefahren. Aber ich habe dich auch zwischendurch bei der Rallye Köln-Ahrweiler gesehen.

Ja stimmt, da bin ich eine Alfa Romeo Julia gefahren. War ganz nett mit so einem kleinen Auto. Ich wäre auch ganz gern öfter gefahren, aber du musst dann immer wieder bei „null“ anfangen. Du musst dich ums Auto kümmern, einen Beifahrer finden, und, und, und ...

Bei meinen Einsätzen im Mitropa Cup bin ich mit Jan Enderle mit verschiedenen Autos gestartet. Die Rallye Bassano ist natürlich ein Highlight, auf den 90 WP-Kilometern fährst du so viele Kurven, wie in der gesamten Deutschen Rallyemeisterschaft.

Gib's weitere sportlich Pläne, werden wir dich demnächst wieder irgendwo fahren sehen?

In diesen Corona-Zeiten lässt sich das natürlich schlecht planen. Aber ehrlich gesagt, ich denke, ich bin mit dem Rallyefahren durch. In dem Jahr, in dem ich 65 werden, möchte ich gern noch einmal fahren, aber dann ist es nach 40 Jahren auch genug. In diesem Jahr hatte ich mir keine Lizenz genommen und, man soll es kaum glauben, es geht tatsächlich auch ohne Rallye. Aber Spaß macht es mir natürlich immer noch.

Lieber Horst, danke für deine Zeit und das Interview, es hat mir viel Spaß gemacht, mit dir auf alte Zeiten zurückzublicken.

Sehr gern.

Text: Lothar Bökamp



Heute arbeitet Horst Lars Müller an über 180 Tagen im Jahr als freischaffender Instruktor bei Fahrerlehrgängen von Audi, Toyota und Mercedes.

