

Porträt Willy Bauer

Nicht kleinzukriegen

Willy Bauer: Vom
Rollstuhl aufs
motorisierte Dreirad

Einst fesselte ihn die Faszination der Cross-Rennen. Er war mehrfacher Deutscher Meister und Vize-Weltmeister. Heute ist er an den Rollstuhl gefesselt. Gefesselt? Willy Bauer ist bei jedem Rennen zu finden. Als Mechaniker. Und »nebenbei« konstruierte er noch ein Rollstuhl-Dreirad für Behinderte.

Fotos: Archiv (3), Courage (1)



Der Mann im Rollstuhl war wie ein Phantom: Ich bekam ihn drei Monate lang nicht zu fassen. Quer durch Deutschland jagte ihn Termin um Termin. Und Willy Bauer gibt nie auf. Damit ist eigentlich schon das Wichtigste über diesen Mann gesagt.

Er, der dereinst seinen Gegnern das Fürchten lehrte, als er sich auf den Cross-Pi-

sten allüberall Lorbeer um Lorbeer holte; er, der fünfmal deutscher Cross-Meister und einmal Vizeweltmeister wurde, ist nun ein Krüppel, an den Rollstuhl gefesselt. Und andere fahren.

Doch kein arabischer Kismet-Fatalismus hat ihn befallen. „Ich bin kein Typ, der nun resigniert, gar nichts macht oder in irgendein Büro sitzt. Ich muß zupacken.“

Und wie er anpackt. Kaum ein großes Cross-Rennen, bei dem Willy Bauer nicht dabei ist. Wie? Womit? Als coladrinkender Zaungast? Gefehlt. Seit Oktober 1979 hat Willy Bauer einen Renndienst für Moto Cross-Racer aufgemacht. Wen der Stiefel drückt, sprich wen der gute Geist seiner Maschine verläßt, kann sich an den Ex-Racer wenden. Mit Schweiß-

gerät und all den Kniffen seines harten Rennfahrer- und Mechanikerlebens („Ich war eigentlich immer mein eigener Mechaniker“) rückt Willy Bauer dem Tücketu-fel zu Leibe.

Angefangen hat die Karriere des Willy Bauer bilderbuchhaft. Die Geschichte eines armen, kleinen schwäbischen Jungen, der vom „Tellerwäscher“ zum „Lorbeer-

»Ich bin kein Typ, der resigniert, nichts tut oder ins Büro sitzt. Ich muß einfach zupacken«

Willy Bauer und Suzuki – heute längst Vergangenheit



Millionär“ aufstieg. In Harthausen-Filderstadt in der Nähe von Stuttgart ist er am 17. November 1947 geboren, und dort hat er auch heute noch sein Domizil.

Der Vater hatte keine Motorräder. Dafür eine Reparatur-Werkstatt für Kraftfahrzeuge. Der kleine Willy roch Benzin. Und: „Mit sechs oder sieben Jahren habe ich dann schon begriffen, was Motorräder sind.“ Weil da „irgendwo ein paar alte Mopeds rumstanden, mit denen man dann gefahren ist“.

Bevor er sich aber mit einem Zweirad, was man landläufig als „echten Hobel“ bezeichnet, auf die Straße wagte, „habe ich mich im Gelände versucht“.

Zum Rennen kam der bedächtige Schwabe dann auch sehr schnell. Als Straßen-Racer, als Möchtegern-Ago auf einer 900er hatte er keine Ambitionen. Trocken-lakonisch kommentiert er heute in einem Rückblick auf die pubertären Fahrversuche: „Ich war der Meinung, daß es ungefährlicher ist, wenn alle in eine Richtung fahren als wenn mir einer mit dem Laster auf der Straße entgegenkommt.“

Nachdem er sich – ab dem zarten zehnten Lebensjahr – genug auf Bundeswehrholperpisten herumgetrieben

hatte, mit einer NSU Fox und später mit einer Militär-Maico, „kam mir der Gedanke selbst mitzumachen“.

Dabei hatte er einen „gewaltigen“ Lehrmeister. Vater Willi stand an der Übungspiste. Mit einem Holzknüppel bewaffnet. Wenn Filius Willy nicht so wollte oder konnte, wie es Väterchen gern sah, bekam er schon zuweilen eins übergeben.

Schließlich, 1964, ging der langgehegte Wunsch in Erfüllung. Mit einer 400er Maico mit Alu-Gußrahmen („Roter Gußschlegel“) startete er in jenem Jahre bei sechs Veranstaltungen.

Ein Jahr später schon ratterte er mit einer Maico mit Doppelschleifenrahmen bei allen württembergischen Veranstaltungen mit. „Damals fuhren nur 15 bis 20 Mann pro Rennen. Da war alles übersichtlicher.“

Nächste Saison. Der Durchbruch kam. Mit einer Montesa Cappa fuhr er in Schanbach Gegnern wie Adolf Weil davon. „Wenn man da durch ist und kommt als Erster raus, dann ist das wie im Traum.“

Fortan durfte Willy Bauer nicht nur Sieger in seinen Träumen sein. Nachdem er die Montesa „aufgemischt“ hatte und sich eine Saison auf einer CZ von Neckermann

»Ich war der Meinung, daß Moto Cross ungefährlicher ist als wenn mir auf der Straße ein Laster entgegenkommt«

Einst lehrte er seinen Gegnern auf der Cross-Piste das Fürchten, heute ist er an den Rollstuhl gefesselt

versuchte, startete er 1969 auf einer MC 250 von Maico. Auf dieser Marke fuhr er in der 250er und 500er Klasse.

Von Maico bekam er dann auch einen Angestellten-Vertrag. „Ich war nun offizieller Werksfahrer und Gehaltsempfänger für und bei Maico.“ Einen Renn-Mechaniker gab's allerdings nicht. „Während der Woche bin ich zu Maico gefahren und hab' mein Motorrad selbst gerichtet.“

Hinter Roger de Coster schaffte Willy Bauer 1973 seinen größten Triumph. Er wurde Vize-Weltmeister in der 500er Klasse. Doch auch ohne diesen Sieg kannte jeder in Deutschland, der sich für Moto Cross interessierte, den Namen des wackeren Schwaben.

Bauer war 1971 Deutscher Meister geworden. Bis 1975 war er bei den 250ern viermal Deutscher Meister; in der Halbliter-Klasse holte er sich einmal diesen Titel.

Ganz so hold war dem einstigen Automechaniker das Glück bei internationalen Läufen nicht gesonnen. Auf seiner 500er wurde er 1974 aber immerhin noch Fünfter in der Weltmeisterschaftswertung. Ein Jahr später war er wieder auf dem dritten Platz.

Das alte, typische Cross-

fahrer-Leiden begann ihn zu plagen: Meniskus. „Jeden Montag mußte ich mir die Knie punktieren lassen.“ Trotzdem schaffte er 1975 in beiden Klassen den Deutschen Meistertitel. „Es war ein hartes Brot“, erinnert er sich heute.

Die Firma KTM machte es verdaulicher. Zu dieser österreichischen Fabrik wechselte er 1976. Er wurde

Dritter in der Halbliter-Klasse. Bei den 250ern konnte er jetzt aufgrund des neuen Reglements nicht mehr mitfahren.

International lag er damals unter den ersten Zehn. Die KTM war für ihn „ein Jubel-Bock. Sehr schwer zu fahren.“ In der 77er Saison brachte ihm die Maschine zweimal das Aus. „Zweimal platzte mir der Tank.“

Willy Bauer landete schließlich bei Sachs. Obwohl seine Maschine rund zehn PS weniger hatte als der Durchschnitt der Konkurrenz, „war das Ding vor allem wegen seines guten Fahrwerks nicht schlecht im Rennen“.

Neue Motoren brachten schließlich auch die fehlende Leistung. Aber bei einem Rennen in Erlangen „ging

Der Kämpfer Willy Bauer auf dem Cross-Gerät





Ohne Cross geht's nicht: Willy Bauer mit Frau an der Rennstrecke

mir der Gasgriff runter. Ich überschlug mich.“ Fazit: drei Wochen Aufenthalt im Krankenhaus. Schlüsselbeinbruch.

Bauer startete wieder. Mit einem Kreuzverband erfuhr er sich bei Meisterschaftsläufen zweite und dritte Plätze. In Italien wurde er beim internationalen Turnier-Ge-rangel Viertes. „Es wäre noch vieles geworden. Alles ging wieder gut. Die Zusammenarbeit mit den Sachs-Leuten lief hervorragend.“

Das „Ende vom Lied“ (Bauer) kam an einem heißen Junitag 1979 in Schottland. Er fuhr das Zeittraining. „Ich fahr' jetzt noch ein paar schnelle Runden, dachte ich. Dann kam ich mit dem Vorderrad in weichen Untergrund. Ein Loch. Ich machte eine Rolle vorwärts.“

Er ist nicht bewußtlos. Doch als er sich erheben will, gehorchen ihm die Beine nicht mehr. Ein ADAC-Flugzeug, von Frau Erika mobilisiert, setzt mitten in der Nacht auf einer Piste bei Bad Homburg auf. Er wird sofort operiert.

Seine Frau erhält die ermutigende Nachricht, daß „das alles in vier oder fünf Wochen gut überstanden sein wird“. Willy Bauer bleibt ein halbes Jahr in Homburg. End-Diagnose:

Querschnittslähmung. Unheilbar.

Willy Bauer kommt ins Rehabilitationszentrum nach Heidelberg. Von da aus nach Hause. Endstation?

Gefehlt. Als mir Willy Bauer jetzt in seinem Heimatdorf hinter der väterlichen Werkstätte gegenüber-sitzt, bin ich tief beeindruckt.

Alles was ich über ihn gelesen hatte, stimmte. Willy Bauer ist ein Mensch voll unbändiger Lebensenergie. Dies ist kein Mann, der mit dem Schicksal hadert. Philosophische Tiefdeutelei liegt ihm fern. „Was ist gefährlich? Was ungefährlich? Sicher ist Spazierenlaufen ungefährlicher als Motorradfahren. Aber passieren kann überall was, wenn einer Pech hat.“

Das beste draus machen ist seine Devise. Und er macht für sich das Allerbeste draus. Sein Renndienst hat bei jedem Rennen Hochbetrieb. Er beinhaltet eine komplette Mechaniker-Werkstatt mit Meßinstrumenten, Bohrmaschinen, Schweißgerät.

Beim Anblick all dieser Utensilien durchfuhr es eine

Reporterin: „Für mich eine fast makabre Vorstellung, daß jemand sich an das hält, was sein Leben beinahe zerstört hätte.“

Doch Willy Bauer packt während der Renn-Saison jeden Samstag weiterhin seine sieben Sachen. Der Vater hilft mit. Ein Bekannter fährt den Hänger. Er selbst fährt mit dem Wohnmobil hinterher. Und im Fahrerlager fährt er – Motorrad. Mit einem selbstgebauten Honda-Trike.

Dieses Dreirad brachte ihn auch auf die Idee, ein Gefährt zu entwickeln, das Behinderten eine Fortbewegungsmöglichkeit bietet. Und zwar so, daß sie ihren Rollstuhl gleich mitnehmen können.

Was einem Bekannten sein Honda-Charley-Dreirad ist, das ihm Bauer vor zwei Jahren baute, soll nun in konsequenter Fortführung allen Gelähmten billig sein.

Bauer tat sich mit Honda-Tuner Roland Eckert zusammen. Die beiden ließen in Italien eine Hinterachse mit Ausgleichgetriebe entwickeln.

Schließlich entstand ein

Dreirad mit einem integrierten Auflade- und Transportteil für den Rollstuhl. Der Motor leistet drei PS, und das Rollstuhl-Dreirad ist damit 30 Stundenkilometer schnell. Der Preis: etwa 4500 Mark.

Stolz meint Bauer: „Eine Sache, die nicht nur in Deutschland verkauft werden wird.“ Was die vielen Anrufe, die bei ihm oder Eckert eingehen, belegen.

Viel Kontakt mit dem Ausland hat auch Ehefrau Erika. Sie will auf ihre Art nicht aufgeben. Sobald sie etwas von einer neuen Behandlungsmethode hört, „informiere ich mich sofort genau“. So schickte sie Röntgenaufnahmen ihres Mannes an eine Leningrader Klinik. Antwort: „Wir müßten gar nichts tun. Nur warten. Das kommt schon von selbst wieder in Ordnung.“

Zu Hause im Rollstuhl jedenfalls kann das Willy Bauer nicht. Seufzend läßt ihn während der Saison seine Frau, die ihn einst als Autogrammjägerin kennenlernte, ziehen. Denn die Rennen ruhen.
Cyrus Courage