



# UWE GROPP

## DER EURO-SAARLÄNDER

Das kleine Saarland hat ein großes Herz für den Rallyesport. Doch zwischen Manfred Hero, dem Idol der 70er und 80er Jahre, und dem Junior-Europameister Marijan Griebel, Grenzgänger zwischen Pfalz und Saar, liegen rund drei Jahrzehnte ohne saarländischen Rallye-Star. Es sind auch die drei Jahrzehnte von Uwe Gropp aus Wiebelskirchen, einem Stadtteil von Neunkirchen, der eine ungewöhnliche Geschichte als Schreinermeister, Kfz-Techniker und Rallyefahrer vorweisen kann.

TEXT ALFRED GORNY FOTOS SEBASTIAN KLOS

**U**we Gropp ist Handwerker durch und durch. Schon sein Vater war Zimmer- und Maurermeister. Uwe wuchs im Baugeschäft auf, lernte Schreiner, machte den Meister und führt heute einen Betrieb mit 22 Mitarbeitern, die Fenster, Türen, Einbaumöbel und Treppen fertigen. „Zurzeit machen wir die komplette Inneneinrichtung für ein Hotel mit 74 Zimmern.“ Ein besonderer Schwerpunkt liegt beim Innenausbau und der Glasverarbeitung. „Wir verglasen auch Schaufenster mit riesigen Fensterflächen“, erklärt Gropp.

Die Glaserei führte auch zu einem anderen Geschäftszweig. Gropp stellt Kunststoffscheiben aus kratzfestem Polycarbonat her. „Wir können alle Formen und Materialstärken schneiden, bohren und fräsen und vor allem aber auch thermisch verformen. Außer den Scheiben fertigen wir auch Schiebefenster und Luftklappen, die passgenau in den Schienen laufen und nahezu wind- und regendicht sind.“ Besonders stolz macht ihn, dass Hyundai Motorsport

seine Produkte von Anfang an im WRC verbaut. Außerdem befolkt „Gropp Racing Technology“ Armaturenbretter, damit es keine störenden Reflexionen gibt. „Wir haben schon ein befolktes Subaru-WRC-Armaturenbrett nach Abu Dhabi verschickt. Aber auch im Cockpit vom Airbus A380 sind von uns bearbeitete Innenverkleidungen.“

### SEIT 30 JAHREN AKTIV, DABEI HIELT ER FRÜHER DIE RALLYEFAHRER FÜR BEKLOPPT

Gropp's Herz schlägt für den Motorsport. Gleich mit 18 Jahren und frischem Führerschein startet er 1985 bei Slalom-Veranstaltungen, der Opel Kadett D wird bald durch einen Talbot Samba Rallye ersetzt, die Einsätze auf Bergrennen erweitert. „Damals habe ich gedacht, die Rallyefahrer sind alle bekloppt, wenn sie mit 150 direkt an den Bäumen vorbeifliegen“,

sagt Uwe schmunzelnd. Aber nachdem er 1988 seine erste Rallye bestritten hat, ändert er seine Meinung, entdeckt den Reiz und die Herausforderung auf den kurvenreichen Sträßchen im Saarland und in der Pfalz. Mittlerweile bestreitet er seine dreißigste Rallyesaison. „Jedes Jahr zehn bis sechzehn Rallyes – das ist schon ein strammes Programm.“ Passiert ist zum Glück

nichts Schlimmes. An zwei Totalschäden erinnert sich Uwe Gropp, einmal mit gebrochenen Rippen, die wochenlang schmerzten. „Aber das war harmlos gegen eine Darm-Operation vor drei Jahren. Ich ging zum Arzt, weil es im Bauch zwickte, und kam zwei Wochen später mit einer Riesen-Narbe am Bauch wieder aus dem Krankenhaus.“



Beflockung vom Armaturenbrett: Eine Spezialität von Uwe Gropps kleiner aber feiner Rennsport-Schmiede



In den vielen Jahren sammelt sich eine durchaus ansehnliche Pokal-Sammlung an. Eine Ende ist nicht in Sicht. Noch gut zehn Jahre will Uwe Gropp weiter kräftig Gas geben

Auf der Rallyepiste steht Uwe Gropp auf Franzosen. Nach dreißig Jahren bleibt die Palette der eingesetzten Autos überschaubar: Peugeot 309, Peugeot 306, Citroën C2 und Citroën DS3. Den ersten 309 GTI bekommt er geschenkt, als Wrack nach einem Motorbrand. Im nahe-

Peugeot Deutschland. „Ich habe immer Wert auf eine gute Optik gelegt. Ob Schreinerei oder Auto – Bastellösungen kommen für mich nicht in Frage. Ich würde mich in kein Rallye-Auto setzen, wo noch der Dreck vom letzten Mal im Fußraum liegt.“ Bis ins Jahr 2000 fährt er damit

## EIN SCHREINERMEISTER STELLT MEHR ALS 20 RALLYEAUTOS AUF DIE BEINE

gelegenen Saarbrücken gibt es damals die Sportabteilung von Peugeot Deutschland, für die Kalle Grundel einen 309 in der Deutschen Meisterschaft bewegt. Über Bekannte organisiert Gropp von dort Motor- und Getriebe-teile und mehr, und in vielen Arbeitsstunden entsteht in seiner Mini-Werkstatt ein blitzsaurer Peugeot 309 GTI 16V in den Farben von

in der Rallye-200-Szene, ab Mitte der Neunziger aber auch nationale A-Rallyes. „Sechs oder sieben 309er habe ich damals aufgebaut.“

2001 wechselt er dann auf den 306, den er zum Kit Car veredelt. Die letzte Stufe ist ein extrem breiter, potenter und lauter 306 Maxi, den Gropp mit einer in Belgien gekauften Karosse nach und nach dem Werks-Original immer



Es wird weiterhin fleißig gebaut und vermietet, denn das ist mittlerweile auch ein lukrativer Geschäftszweig geworden



Aus einer einfachen Werkstatt wurde im Laufe der Zeit eine bestens ausgestattete Rallyeschmiede, die Zusammenarbeit mit großen Namen der Szene machen Uwe Gropp besonders stolz

Weitere Infos auf [www.gropp-racing.de](http://www.gropp-racing.de)



ähnlicher macht. Bei der Saarland-Rallye 2006 schafft Gropp damit seinen ersten Masters-Divisionssieg, ein Jahr später den ersten Klassensieg in der Deutschen Rallye-Meisterschaft. 2008 nimmt er an der Euro-Rallye-Trophée teil und wird auf Anhieb Zweiter. Diese Serie, vom Saarland aus geleitet, umfasst jährlich sieben bis 10 Rallyes in Frankreich, Luxemburg, Belgien, Holland und Deutschland. Die ERT wird Gropps zweite Heimat, er wird in den Jahren 2009 bis 2016 fünfmal den Titel erringen. „Die Rallyes im Ausland sind sehr anspruchsvoll und wir zahlen sehr günstige Nennfelder. Dennoch: Meine Lieblingsrallye war die Eifel-Rallye.“

Der 306 Maxi erlebt nur noch ein halbes Jahr Euro-Rallye-Trophée, dann verkauft ihn Gropp nach Paris. Gropp: „Der Käufer hat den Maxi zerlegt - und nie wieder zusammengebaut! Später wurden die Einzelteile im Internet angeboten.“ 2008 wechselt er innerhalb des PSA-Konzerns die Marke, sein neues Sportgerät wird ein Citroën C2 R2. Der Grund: „Die FIA-Homologation für den 306 lief aus. Ich wollte aber ein Auto, das ich auch international einsetzen kann. Dafür war der C2 R2 ideal“, erzählt Gropp. „Diese sieben Jahre

mit dem C2 waren die schönsten Jahre für mich.“ Gropp macht die Weiterentwicklung des Typs mit: Aus dem C2 R2 wird der C2 R2 Max, dann holt er noch einen C2 Super 1600 in den Fuhrpark. Für sich und für Kunden aus Deutschland, Belgien, Luxemburg und den Niederlanden baut er insgesamt 14 C2 R2 auf und zur Max-Version um. „Einige kommen zur Wartung bei mir vorbei, andere habe ich aus den Augen verloren.“

2015 steigt Uwe Gropp auf den Nachfolger von Citroën um, den DS3 mit dem 1600-cm<sup>3</sup>-Turbomotor – nicht zuletzt, weil ihn die Citroën Racing Trophy im Rahmen der Deutschen Meisterschaft reizt. Platz 6 nach einer abgebrochenen Saison kommt dabei heraus. 2016 holt er seinen ERT-Titel mit dem Citroën DS3 R3 Turbo.

Wie kommt ein Schreinermeister dazu, mehr als zwanzig Rallyeautos auf die Räder zu stellen? „Schon mit 14 habe ich mit Freunden fahrbare Untersätze gebastelt, mit denen wir auf dem Firmengelände Fahrübungen - Jumps eingeschlossen - unternommen haben“, verrät Uwe Gropp. „Im Laufe der Jahre habe ich sehr viel gelernt, vor allem über Motoren und Getriebe.“ So viel – dass er von der IHK das Zertifikat „anerkannter

Kfz-Techniker“ erhalten hat. Parallel dazu ist aus der einfachen Werkstatt von einst eine kleine, aber bestens ausgestattete Werkstatt geworden, die die gesamte Palette der Rallye-typischen Arbeiten umfasst. Sie ist heute eine renommierte Anlaufstelle für Revisionsarbeiten und Ersatzteilbestellungen u.a. aus dem PSA-Konzern; außerdem bietet Gropp einen zweiten DS3 R3 als Mietfahrzeug an, für die Rallye Deutschland ist er bereits gebucht. Außer der zweiten Teilnahme – 2016 als Fahrer, 2017 als Teamchef – am deutschen WM-Lauf, der jetzt im Saarland beheimatet ist, wird Uwe Gropp mit seinem Team in dieser Saison wieder in der Deutschen Rallye-Meisterschaft starten.

Zukunftspläne? Uwe Gropp sieht die Möglichkeiten realistisch. „Im Herbst werde ich 50. Ich kann noch mindestens zehn Jahre fahren. Aber nicht mehr so viel, es soll Spaß machen.“ Vorher wird sich der Familienvater, seit vielen Jahren mit seiner Susanne verheiratet, aber noch ein Highlight gönnen: Im Mai wird er zum ersten Mal mit Tochter Jenny als Copilotin an den Start gehen, sie ist 17 und Feuer und Flamme für den Rallyesport. 