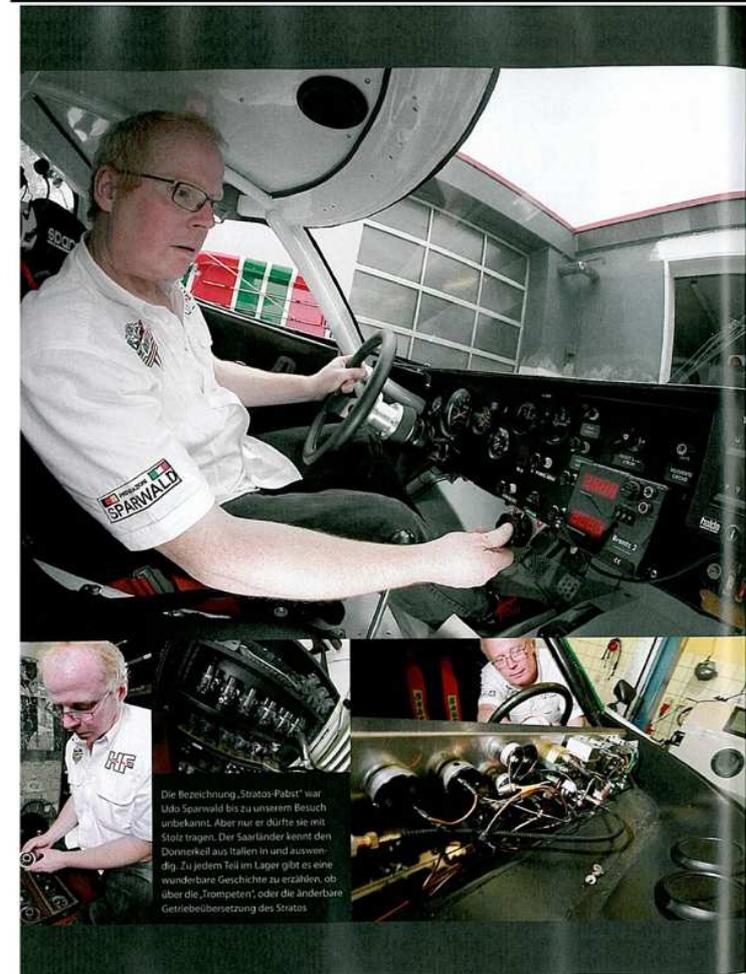
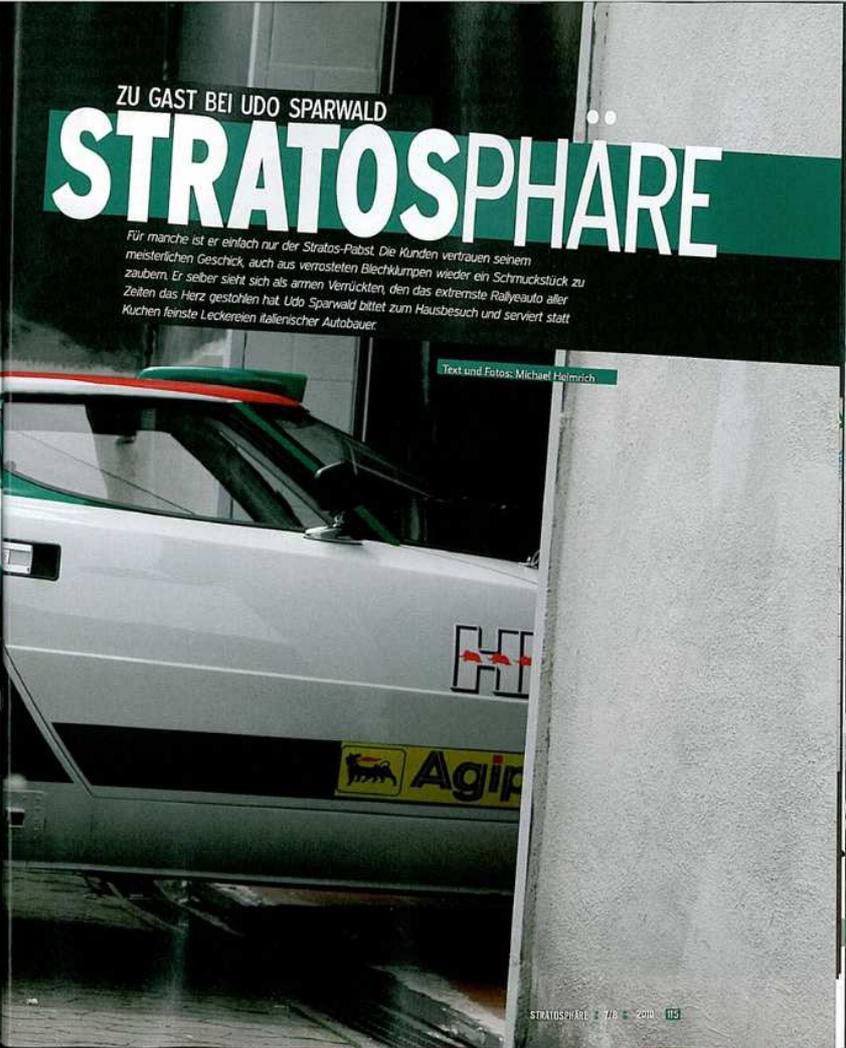


ZU GAST BEI UDO SPARWALD STRATOSPHERE

Für manche ist er einfach nur der Stratos-Pabst. Die Kunden vertrauen seinem meisterlichen Geschick, auch aus verrosteten Blechküppen wieder ein Schmuckstück zu zaubern. Er selber sieht sich als armen Verrückten, den das extremste Rallyeauto aller Zeiten das Herz gestohlen hat. Udo Sparwald bittet zum Hausbesuch und serviert statt Kuchen feinste Leckerbissen italienischer Autobauer.

Text und Fotos: Michael Helmrich



Die Bezeichnung „Stratos-Pabst“ war Udo Sparwald bis zu unserem Besuch unbekannt. Aber nur er dürfte sie mit Stolz tragen. Der Saarländer kennt den Dornschicht aus Italien in und auswendig. Zu jedem Teil im Lager gibt es eine wunderbare Geschichte zu erzählen, ob über die „Trompeten“, oder die änderbare Getriebeübersetzung des Stratos.

Ratlosigkeit macht sich breit. Hier soll der Stratos-Pabst zu Hause sein? Laut Navi ja, laut Blick aus der Seitenscheibe nein. Wir hatten goldene Hallen mit feinstem Marmor erwartet. Rotes Samtteppich, der den Weg zum automobilen Kultgut weist und weiträumige Absperren, damit fanatische Lancia-Jünger den vierdrädrigen Keilen nicht zu nah auf die Pelle rücken. Doch von all dem ist nichts zu sehen. Wir stehen vor einem unscheinbaren Flachbau, der den Charme der achtziger Jahre sprüht. Eine Meister-Hammerlein-Werkstatt, wie es sie tausendfach in Deutschland gibt.

Doch der erste Eindruck hat uns wieder einmal getäuscht. Zunächst einmal sorgt Udo Sparwald für eine positive Überraschung. Den stoffigen Saarländer vom Schläge eines Heinz Becker kann man getrost in der Schublade lassen. Sparwald ist eindeutig der Typ Heinz Erhardt. Der Spruch „kennste den schon?“, wird uns an diesem Tag öfters begleiten. Durch das schmale Büro geht es hinein ins

rappelvolle Kleinteilelager, über dessen Gesamtwert wir lieber nicht nachdenken wollen. „Bitte rechts!“, heißt es und wir haben unser Ziel endgültig erreicht. Zwei Stratos parken brav vor der Hebebühne, auf dem ein weiterer kauert. Es gab nicht viele Autos, die sich ins kollektive Gedächtnis der Rallyegemeinde gebrannt haben. Der Stratos schaffte dies mit Leichtigkeit. Extrem keilförmig und extrem kompakt: 3,67 Meter lang, 1,70 Meter breit und mit 1,08 Metern Höhe flach wie die berühmte Flunder. Eine Form, die selbst 40 Jahre nach dem Debüt immer noch für Gänsehaut sorgt.

Kollege Sparwald ist längst noch nicht fertig mit dem Rundgang. Es geht weiter, hier und da um die Ecken. Nebenparkt der Fiat 131 von Armin Schwarz auf einer Bühne und wartet auf die große Inspektion. Der blauweiße Mirafiori ist in einem deutlich besseren Zustand, als seine beiden Brüder, die im Schaufenster auf bessere Zeiten warten. „Um die kümmer ich mich auch irgendwann mal. Aber die haben eine nette Geschichte“, will

Udo Sparwald gerade zum Erzählen ausholen, doch halt! Heute geht es nur um ihn und um seine Arbeit als Stratos-Erhalter. „Ach, was soll ich dann immer mich verzeihe...?“, winkt der vierfache Familienvater ab, der zwei seiner drei Söhne die stolzen Hämmer Markku und Hannu verpasste. Und da sollen wir nicht neugierig sein?

Familie Sparwald betrieb seit 1976 ein Fiat- und Lancia-Autohaus. Klein-Udo wird von den Eltern mit dem Rallyevirus infiziert und geht als forscher Jugendlicher mit einem 131 ins Rennen. Gute Kontakte zu Abarth entwickeln sich, auch Dank der Vermittlung von Walter Röhrl. „Den hatte meine Mutter irgendwann einfach mal angerufen“, freut sich Sparwald noch heute über deren Entschlossenheit. Neben Autohaus und Rallyeinsätzen betreut die Truppe immer öfter auch Kundenfahrzeuge. Eine Sache, die sich rund 20 Jahre später auszahlen wird. 1984 ist es dann soweit. Die Sparwalds erwerben den ersten Stratos. Ein Traum geht in Erfüllung, der jedoch fünf Jahre später wieder verkauft



Rechts der Serien-Stratos, links die Rallyewaffe in Kriegsbemalung. Uberrings stürzte sich ein Mitarbeiter des DMSB bei der Erstellung des Wagenpasses an der historischen Alitalia-Beklebung. Wir schütteln gemeinsam mit Udo Sparwald den Kopf.

wird. „Damals wusste ich gar nicht was so ein Auto wert ist. Der Käufer hat es dann mit sattem Gewinn weiterverkauft“, ärgert sich Udo Sparwald.

Ab 1994 wird aus dem Autohaus Sparwald eine Nissan-Vertretung, doch durch die Händlernetzvereinbarung trennen sich im Jahr 2006 die Wege. Das vermeintliche Nebengeschäft für Kunden Rallyefahrzeuge vorzubereiten gewinnt plötzlich an Bedeutung. „Damals habe ich die Entscheidung getroffen, dass wir es mit dem Aufbau von historischen Autos probieren sollten.“

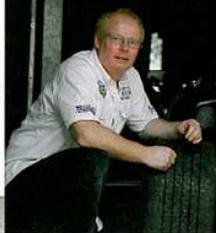
Eine goldrichtige Entscheidung, wie sie sich rasch herausstellen sollte. Über 20 feste Kunden hat Sparwald mittlerweile, die ihre Autos nicht nur von ihm aufbauen lassen, sondern auch zur Revision vorbeischieken. Es dürfte nicht nur die freundliche Art sein, die sie überzeugt hat, sondern vor allem die Qualität seiner Arbeit. „Die Autos sollten nach Möglichkeit immer so restauriert werden, wie sie damals waren und nicht wie man sie heute technisch verbessern könnte“, macht der Kfz-Meister klar. „Sie sollten immer so bestückt sein, dass sie die Technik die damals verwendet wurde, widerspiegeln. Nur das macht sie am Ende wertvoll!“

Sparwald ist nun in seinem Element und philosophiert über Mensch und Maschinen, die den Sinn historischer Fahrzeuge nicht verstanden haben, oder das eigene Können überschätzen. „Keiner würde doch seinen Bugatti Baujahr 1932 auf Scheibbremsen umrüsten, nur weil die Seilzugbremse schlecht zieht und er fahrerisch nicht damit klarkommt. Der Fahrer soll sich auf das Auto und seine Eigenheiten einstellen und nicht umgekehrt das Auto an den Fahrer.“

Der Stratos war bei seiner Markteinführung für rund 15.000 DM zu haben. Heute ist der Lancia eine rare Sammlerware, Marktwert: ab 100.000 Euro aufwärts, sehr viel aufwärts. Über genaue Preise schweigen sich Besitzer und Restaurator in gemeinschaftlicher Treue gegenseitig aus. Udo Sparwald verrät immerhin so viel: „In der letzten Zeit sind die

Preise explodiert. Scheinbar investiert man heute nicht mehr nur in Aktien, sondern in alte Autos.“ Schön für ihn! Und der nächste Stratos aus dem Hause Sparwald steht bereits beim befreundeten Karosseriebauer. So viel sei verraten: Im großen Weihnachtstheft zeigen wir, wie aus einem Stück Etwas, was erst nach drittem Hinsehen als Stratos-Rohkarosserie erkennbar ist, wieder ein wunderschönes Auto wird. Die Verwandlung vom „Schrott“ (interne Sparwald-Bezeichnung) ist ein echtes Paradebeispiel für das Sparwaldsche Können.

Unsere Zeit im bescheidenen Erdorf ist vorbei. Noch einmal blicken wir auf die drei Donnerkette in der Werkstatt, sagen Armins 131 brav „Auf Wiedersehen“ und Udo Sparwald, wäre nicht Udo Sparwald, hätte er nicht noch was auf Lager. „Das muss ich Euch noch zeigen!“ - Präsentiert bekommen wir die Bilder von seinem heftigen Ausflug bei der Rallye 2006. „Das war nicht ohne“, klickt Sparwald durch die Galerie. Aber ein zerstörter Stratos bedeutet für ihn nicht das Ende, sondern einfach eine neue Aufgabe. „Mittlerweile ist der wieder wie neu.“



Män trägt den Herz nach innen: Von außen ist das Sparwald-Reich ein unscheinbarer Flachbau. Innen jedoch schimmern die Schätze der Leidenschaft, an die der Meister seine fachkundige Hand anlegt.

ZU GAST BEI UDO SPARWALD

STRATOSPHERE

Für manche ist er einfach nur der Stratos-Papst. Die Kunden vertrauen seinem meisterlichen Geschick, auch aus verrosteten Blechkumpen wieder ein Schmuckstück zu zaubern. Er selber sieht sich als armen Verrückten, den das extremste Rallyeauto aller Zeiten das Herz gestohlen hat. Udo Sparwald bittet zum Hausbesuch und serviert statt Kuchen feinste Leckerbissen italienischer Autobauer.

