



PORTRÄT REINHARD KLEIN

DIE WEITE REISE DES CAMPING KLEIN

Studieren ging gar nicht, die Rundstrecke war ihm zu langweilig – also probierte Reinhard Klein vor 37 Jahren sein Glück als Knipser bei der Rallye Monte Carlo. Heute kennen wir ihn alle als Fotografen, Buchautor und Slowly-Sideways-Chef. Wir trafen Reinhard in Köln und blicken mit ihm gemeinsam auf seine Karriere zurück.

Fotos: McKlein, Text: Michael Heimrich



„Ich habe den Rallyesport immer als Stimmung gesehen“
– Reinhard's Premierenwerk von der Monte 1975

Wenn es nach dem Willen seiner Eltern gegangen wäre, würde Reinhard Klein heute im Stadtgymnasium von Köln-Porz in einem vollen Klassenraum stehen. Mit einem Stummel Kreide in der Hand würde er den kleinen Kevins und Lisas im Geografieunterricht etwas über die große, weite Welt erzählen – ohne sie selbst wirklich gesehen zu haben. Zum Glück hat Reinhard in seiner Jugend die 68er-Revolution miterlebt und seine ganz persönliche Rebellion gegen das Establishment geführt. Sonst hätte die Rallyegemeinde vermutlich auf zigtausende atemberaubende Fotos, wahnwitzige Panoramakalender und 1000-Seiten-Bücher sowie auf die Slowly-Sideways-Bewegung verzichten müssen.

Lehrer zu werden, das kam für Reinhard nie in Frage. Also meldete sich der Kölner nach dem Wehrdienst für ein Maschinenbaustudium in Aachen an – ein Kompromiss, mit dem Reinhard's Eltern gut leben konnten, er selbst weniger. „Ich kam in den Hörsaal mit 1.000 Studenten, ganz unten sprach ein Männeken, das etwa drei Zentimeter groß war und nach dem letzten Wort seine Tasche packte und ging“, erinnert sich Reinhard. „Mir war sofort klar: Das kann es nicht sein.“

In den folgenden Wochen überlegte sich der Lehrersohn, was ihn im Leben eigentlich interessiert. Dabei fielen ihm drei Dinge ein:

Motorsport, Fotografie und Reisen. Nach intensivem Studium von Powerslide und Co. kam er zu dem Entschluss: „Was deren Fotografen können, das kann ich auch.“ Also begann Reinhard mit der Spiegelreflexkamera seines Vaters an Wochenenden durch die Lande zu ziehen. Reinhard versuchte zunächst sein Glück auf der Rundstrecke bei Sport- und Tourenwagenrennen, das wurde ihm aber schnell zu langweilig, nachdem er dreimal hinter derselben Leitplanke gestanden hatte.

Im Januar 1975 gab es dann einen dieser Schlüsselmomente in Reinhard's Leben: „Die Monte 1975 war meine erste Rallye“, blickt er zurück. „Ich bin darunter getrampt mit meiner Kamera, Schlafsack und 200 DM in der Tasche. Ich hatte keine Ahnung und dachte, die ganze Rallye würde sich in Monte Carlo abspielen. Erst da unten habe ich die Dimension von Rallye begriffen, dass da ganze Länder durchquert werden.“ Auch geschäftlich brachte das Debüt einen ersten Erfolg: Die Zeitschrift Rallye Racing druckte eines von Kleins Bildern ab, eine Langzeitbelichtung vom Col de Turini, und zahlte dafür 80 DM.

Ab diesem Moment war Reinhard unheilbar infiziert. Trotz permanent knapper Kasse fuhr er zu immer mehr Rallyes. 1977 besuchte Reinhard bereits alle europäischen WM-Läufe. „Flüge innerhalb Europas haben damals noch 600 oder 700 DM gekostet, das konnten wir uns nicht leisten“, erzählt Reinhard. „Wir sind



Ja, ja, die deutschen Tugenden: Die Sucht nach Perfektion konnte man nicht nur bei Walter Röhrl erkennen, mit dem Reinhard hier die Rallyekarte studiert

meistens mit Ursulas Auto gefahren [Reinhard's damalige Freundin, heute Ehefrau]. Portugal, Griechenland, Schweden – überall hin. Und weil wir uns keine Hotels leisten konnten, hießen wir irgendwann nur noch ‚Camping Klein‘.“ Dabei spendierte Ursula nicht nur das



So viel Spaß muss sein: Reinhard mit Busenfreund Helmut Deimel in Neuseeland, als die Rallye-WM – laut Klein – noch viel lockerer war

Auto, sie drehte auch Super-8-Filme und verlieh diese an Motorsportclubs, um die Reisen zu finanzieren. Anfang der 80er-Jahre produzierte Ursula sogar Rallyefilme für Datsun. Der Rallyesport ist für die Kleins seit Jahr und Tag eine Familiensache. Töchterchen Claudia hat in ihren ersten Lebensjahren unzählige Wertungsprüfungen aus dem Kinderwagen verfolgt, weswegen die Kleins ihrem VW Käfer den Spitznamen „Milupa Ata Racing“ gaben. Später legten die Kölner ihre Familienurlaube mit Tochter Claudia und den Söhnen Daniel und Sebastian meist mit den anstehenden Rallyes zusammen – wie etwa die Safari zu Ostern, oder die Sanremo im Herbst.

Als junge Familie haben die Kleins die wilden Jahre des Rallyesports hautnah miterlebt. „Das verrückteste, was wir gemacht haben, war die Schweden-Rallye 1976“, blickt Ursula zurück. „Wir sind mit einem Simca nach Schweden gefahren, hatten ein komplettes Schwarz-Weiß-Labor dabei. Bei -20°C haben wir mit Schlafsäcken im Auto geschlafen, die Abzüge der Fotos haben wir auf einer Toilette der Stadtbibliothek von Karlstad entwickelt und dann zum Trocknen ins Auto gehängt.“

Anfangs spotteten die Fotografen-Kollegen noch über diesen „Camping Klein“, der mit null Geld durch Europa reiste. Doch Reinhard machte sich schnell einen Namen in der Szene wegen seines außergewöhnlichen Stils. „Ich habe den Rallyesport nicht nur auf das Auto bezogen“, erklärt Reinhard. „Ich habe versucht, ihn als Stimmung zu sehen – das Auto in die Kulisserie einzubetten. Außerdem sind meine

Frau und ich viel akribischer vorgegangen als die anderen Fotografen. Wir sind als Erste die komplette Route einer Rallye abgefahren, um die besten Fotopunkte herauszusuchen. Bei der Akropolis haben wir an zehn Tagen einmal 10.000 Kilometer zurückgelegt. Heute ist das ‚Recce‘ bei Fotografen Standard, früher hat das niemand gemacht.“

Reinhard's Blickwinkel auf die Rallye-Weltmeisterschaft sorgte nach und nach für Aufsehen. Die Zeitschrift Auto Hebdo zog schon früh die Kleinschen Bilder denen der französischen Kollegen vor. Zur Saison 1981 wurde Camping Klein dann offizieller Fotograf von Talbot Sport und später von Peugeot Talbot Sport unter der Leitung von Jean Todt, dessen Führungsstil Reinhard sehr imponiert hat. „Jean Todt hat es verstanden, die Stärken seiner Mitarbeiter zu erkennen, ohne dass sie sich verbiegen mussten“, so der Fotograf. „Er wusste schon damals, wie man aus den verschiedenen Leuten die positiven Fähigkeiten herausholt, damit man am Ende ein großes Plus hat und kein Minus.“

1983 zog außerdem das Toyota Team Europe (TTE) von Brüssel nach Köln-Marsdorf. Da war es nur logisch, dass der in Köln-Porz lebende Reinhard zum Haus-und-Hof-Fotografen von Ove Anderssons Mannschaft wurde. 18 Jahre lang war Klein für TTE tätig, bis sich Toyota zu Beginn des neuen Jahrtausends auf die Rundstrecke verabschiedete. Gemeinsam hatten sie die Rallye-Weltmeisterschaft im Wandel der Zeit durchlebt: die wilden Rallyes der Gruppe 4, den Wahnsinn der Gruppe B, den holprigen Start der Gruppe A, die großen

Toyota-Jahre in den 90er-Jahren und den Beginn der World-Rally-Car-Ära. Reinhard hätte damals mit den kölschen Japanern in die Formel 1 gehen können, wollte er aber nicht, und blieb lieber „seiner“ Rallyewelt treu.

Dabei war der Rallyesport schon längst nicht mehr so, wie Reinhard ihn kennen und lieben gelernt hatte. Die Zeit der großen Abenteuer war vorbei. Reinhard's erste Safari-Rallye im Jahr 1978 hatte auf einer Route von fast 5.000 Kilometern durch ganz Kenia geführt. „Noch einmal eine ganz andere Dimension“, schwärmt Reinhard noch heute von seiner Lieblingsrallye. Die letzten Safaris hingegen wurden größtenteils auf einem Farmgelände nördlich von der Hauptstadt Nairobi ausgetragen. Reinhard war einer der



Sein Team: 18 Jahre lang arbeitete Reinhard für Toyota und hält noch heute gute Kontakte zu einigen Mechanikern



Seine Rallye: Die Safari fesselte Reinhard von der ersten Minute an – „eine ganz andere Dimension“, schwärmt der Fotograf



Traumjob Rallyefotograf? Für Reinhard definitiv ein „Ja“ – trotz örtlich leicht erhöhter Feinstaubbelastungswerte

Pioniere bei der ersten Rallye Hongkong-Peking 1985, als es in China nur eine Benzin-Tankstelle und keine Pkw gab und die Straßen von Fahrrädern und Kühen genutzt wurden, nicht zum Autofahren. Er hatte die Rallye Dakar der 80er-Jahre miterlebt. Zu einer Zeit, als verschollene Teilnehmer schon per Helikopter gesucht wurden, im Pressefahrzeug sitzend wollte er aber lieber nicht auf dieses Wohlwollen der Veranstalter vertrauen.

Mit den World Rally Cars wurde auch für die Rallyefotografen eine neue Zeitrechnung eingeläutet. Das Stichwort lautet „digitale Fotografie“. Die „Knipser“ gingen fortan nicht mehr auf die Suche nach Fotolaboren, sondern verbrachten die Abendstunden vor dem Laptop mit der Bearbeitung und dem Hochladen von Bildern. „Diese neue Welt stellte ganz andere Anforderungen an uns Fotografen in Bezug auf die Aktualität“, erklärt Klein. „Für mich bedeutete das aber auch, dass die Zeit der Einzelfotografen vorbei war. Man musste als Team arbeiten, um weiterhin einen guten Service bieten zu können.“

Das Jahr 1997 war die Geburtsstunde des Dreierteams von McKlein. Auf der Insel wurde der Zusatz „Mc“ zunächst als Verspottung des

großen Colin McRae angesehen, in Wahrheit war das „Mc“ aber Reinhard's neuen Kompagnons Colin McMaster und Bob McCaffrey zu verdanken. „Der Schritt vom Einzelfotografen zum Team war genau richtig“, blickt der Deutsche zurück. McKlein gilt noch heute als das führende Fotografenteam in der Rallye-WM und arbeitet in irgendeiner Form für alle Werksteams – von Citroën über Ford und Mini bis hin zu Volkswagen.

Reinhard selbst ist mittlerweile nicht mehr bei allen WM-Läufen selbst vor Ort. Und er macht keinen Hehl daraus, dass sein Herz noch an der guten, alten Zeit hängt. „Fotografisch ist der Rallesport heute nicht mehr so spannend“, so Klein. „Die Strecken sind jedes Mal gleich, es gibt für uns kaum noch etwas Neues zu entdecken. Diese ganze Marketing-Maschinerie mit Serviceparks ist nicht meine Welt. Aber was mich nach wie vor beeindruckt ist das Fahrkönnen. Wenn auf dem Turini von Start bis ins Ziel Gas gegeben wird, das ist schon etwas Besonderes.“

Reinhard's Leidenschaft sind mittlerweile seine Kalender und Bücher und die damit verbundene Archivarbeit. „Die Idee, eigene Produkte auf den Markt zu bringen, entstand aus einer Unzufriedenheit heraus, die viele

Fotografen kennen“, erklärt der Kölner. „Da machst du ein tolles Foto, und das wird am Ende nur als Briefmarke abgedruckt. Für mich bestand die Lösung ganz einfach darin, das selbst besser zu machen.“ Die Gründung des hauseigenen Verlags geht auf das Jahr 1980 zurück, als Reinhard sein Jahrbuch „Der Rallesport“ und den gleichnamigen Kalender herausbrachte. Während sich das Buch nur zehn Jahre hielt, hat der Kalender seinen festen Platz in den Wohnzimmern der Rallyefans bis heute verteidigt, nur dass dieser Platz von damals 48 Zentimetern auf nunmehr 95 Zentimeter wachsen musste.

Reinhard ist ein Künstler und Visionär – jemand, der sich nicht mit Machbarkeitsstudien oder Marktanalysen aufhält, sondern einer, der seinem Gefühl vertraut. Welche Früchte das tragen kann, wenn ein Künstler seine Ideen verwirklicht, das konnten wir im vergangenen Jahr beobachten. Da hat Reinhard die „Group B – Owner's Edition“ herausgebracht – ein 1008 Seiten dicker Doppelband über die Gruppe-B-Jahre 1983 bis 1986. Ein Buch für 999 Euro – ist das genial, mutig oder vielleicht sogar verrückt? „Natürlich ist die Owner's Edition ein Buch für Spezialisten“, sieht Reinhard die Situation gewohnt nüchtern.



Wer so viele Prüfungen befahren hat, der muss es ja selbst auch können: Reinhard Klein im MG Metro 6R4 bei der Rallye Köln-Ahrweiler



LINKS: Die starke Frau an seiner Seite: Gattin Ursula unterstützt ihren Mann in allen Lebenslagen. MITTE UND RECHTS: Wieder mal ein etwas anderer Blickwinkel: Bei der Rallye Catalunya startete Reinhard als Vorauswagen – die Kamera durfte dabei natürlich nicht fehlen



„Aber für den Besitzer eines Gruppe-B-Autos beispielsweise ist das Buch nur so teuer wie ein Satz neuer Reifen.“ Zu den Verkaufszahlen der 500 Exemplare lässt sich Reinhard nicht in die Karten schauen und verrät nur so viel: „Wir sind zufrieden.“

Doch Reinhard scheint nicht nur als Fotograf und Verleger einen guten Riecher für „seine“ Szene zu haben. 1992 gründete der Kölner aus der Not heraus die IG Works Rally Cars, eine Interessengemeinschaft für die Besitzer von historischen Rallyeautos, die man heute nur noch unter dem Namen „Slowly Sideways“ kennt. Reinhard hatte sich 1989 selbst einen MG Metro 6R4 zugelegt und kurz darauf festgestellt, dass man mit diesem Gruppe-B-Gerät eigentlich nichts anfangen kann. Eine Teilnahme an Wettbewerben war auf alle Zeit verboten, Ausflüge auf die Rundstrecke brachten Reinhard schlichtweg keinen Spaß und mit Slaloms oder ähnlichen Mickey-Mouse-Veranstaltungen brauchte man dem Rallyemann gar nicht erst anzukommen.

Also nahm Reinhard das Zepter selbst in die Hand und fragte Hunsrück-Rallye-Organisator Henning Wunsch bei der RAC Rallye 1991, ob er mit ein paar Freunden eine Vorwengruppe bilden dürfte. Die Hunsrück-Rallye 1992 war dann die offizielle Geburtsstunde von Slowly Sideways – zu einer Zeit, als der historische Sport noch in den Kinderschuhen steckte. Die Ideologie, alte Rallyeautos in ihrem Originalzustand über echte Wertungsprüfungen fahren zu lassen, existierte schon damals in Reinhard's Kopf. Die Umsetzung gestaltete sich anfangs durchaus schwierig. „Auf der Rundstrecke war den Leuten schon immer klar, dass ein Ferrari rot und ein Silberpfeil eben silber sein muss“, ärgert sich Reinhard über die mangelnde Geschichtspflege im Rallesport. „Das ist bei uns leider noch immer anders. Es kann doch nicht sein, dass in Goodwood ein Stratos mit Kick-Energy-Lackierung

fahren darf. Den Ferrari möchte ich sehen, den sie in Kick-Energy-Farben starten lassen.“

Wie ein Missionar der guten, alten Zeit arbeitet Reinhard mit den Besitzern an der Geschichtsforschung ihrer Autos und daran, diese wieder in ihren Originalzustand zurückzubringen. Dabei besitzt Reinhard selbst ein wichtiges Gut. „Ich hätte nie gedacht, dass mein Fotoarchiv auch in diesem Punkt mal sehr wertvoll werden könnte“, so der Rallye-Historiker. „Für die Restauration eines Rallyeautos gibt es nichts Akkurateres als die Bilder von damals.“

Mittlerweile ist aus der kleinen Gruppe von driffreudigen Sammlern eine richtige Bewegung geworden – eine weitere Kleinsche Erfolgsgeschichte. Der Truppe von Slowly Sideways gelang im vergangenen Sommer beim Eifel Rallye Festival etwas, womit selbst Klein und Event-Organisator Peter Schlömer nicht gerechnet hatten. Die erste reine Slowly-

Sideways-Veranstaltung verbuchte ein volles Starterfeld. Und die 120 Fahrzeuge zogen 10.000 Zuschauer mehr in die malerische Vulkaneifel als die Gaßners, Wallenweins und Kahles ein Jahr zuvor, als die Eifel-Rallye noch der Deutschen Rallye-Meisterschaft angehörte.

Beim nächsten Eifel Rallye Festival verknüpft Klein sogar zwei Herzensangelegenheiten: Die Veranstaltung läuft unter dem Motto „Safari Special“, zu diesem Anlass rechnet Reinhard mit 20 originalen Safari-Werkswagen. Dass derart viele Afrika-Autos wieder zum Leben erweckt werden, daran ist Reinhard natürlich nicht ganz unschuldig. Der Safari-Fan unterhält gute Kontakte nach Kenia und war an der Überführung von einigen Autos nach Deutschland beteiligt. Wie so eine „Bergung“ in Ostafrika abläuft, erfahren Sie übrigens in der nächsten Ausgabe unseres Magazins. ❖



Von wegen schwere Kost: Reinhard überreicht Buchfreund Malcolm Wilson seine 12 Kilo schwere „Owner's Edition“