

Die Glanzzeit der Bergrennen



Christian Sandler berichtet über die Bergrennen im oberösterreichischen Bad Mühlacken, von 1967 bis 1976

Photos: Christian Sandler

Ende der 1960er und Anfang der 1970er Jahre waren Bergrennen mit Autos und Motorrädern in Österreich groß in Mode. Man fuhr mit allem was laut und schnell war, egal ob Formel 1, Prototypen, Sportwagen, Formel Vau oder Tourenwagen, dem Gipfel entgegen. Legenden wie Siller, Stuppacher, Rabl, Manhalter, Rieder, Krammer, Gerin, Peter und Breinsberg fuhren - auf teils ungesicherten Pisten - die Berge im Kampf gegen die Zeit hinauf. Manche davon wie Koinigg, Lauda, Binder, Marko, Quester und Gartner schafften es später sogar bis in die Formel 1 und einige wenige davon begannen in Bad Mühlacken ihre Karriere. Bad Mühlacken, ein kleiner Kurort im Mühlviertel, etwa 20 km westlich von Linz, war einer dieser Schauplätze, wo sich zwischen 1967 und 1976 meistens zur Saisoneroöffnung – sozusagen zur ersten Standortbestimmung – die in- und ausländische Bergelite versammelte. Die Strecke mit ihren 4 km war nicht sehr steil, hatte auch keine Haarnadelkurven, war aber mit ihren sehr flüssigen Passagen ausgesprochen schnell und tückisch. Die jeweilige Veranstaltung wurde in zwei Läufen

durchgeführt und beide Zeiten addiert. Die örtlichen Hausbesitzer räumten ihre Garagen und Scheunen, um den Rennfahrzeugen Platz zu machen; so kam es, dass neben manchen Traktoren auch superschnelle Rennwagen die Nacht verbrachten. Geschraubt wurde oft die ganze Nacht in staubigen Hinterhöfen, um am Renntag die richtige Getriebeübersetzung zu haben. Als Fahrerlager verwendete man die Wiesen rund um den Startbereich. In diesem Artikel befassen wir uns aber nur mit den Automobilen.

Die Streckensicherungsmaßnahmen wurden in den folgenden Jahren berechtigterweise immer strenger, Umweltaspekte kamen auch noch hinzu und so wurde es schön langsam still um die Bergrennen im Allgemeinen. 1976 war dann Schluss in Bad Mühlacken, 1977 zählten dann nur mehr drei Rennen zur ÖBM. Die einzigen Bergrennen, die überlebt haben, sind der Rechenberg und St. Agatha. Das Publikumsinteresse ist dort gottlob sehr groß, leider berichten die Medien darüber viel zu spärlich. Was bleibt ist die Erinnerung und ein paar Fotos aus dieser wahrlich „geilen Zeit“.

Am Sonntag, den 12. März 1967 fand die gelungene Motorsportpremiere des neugegründeten MSC Rottenegg statt. Dabei säumten 12.000 Zuschauer die 4,07 km lange Strecke von Bad Mühlacken nach Lacken, dem nächstgelegenen Ort Richtung Norden. Die Veranstaltung wurde unter den Namen „1.Grenzland-Bergrennen“ geführt und lockte 58 Fahrer an den Start, zählte aber nicht zur Österreichischen Bergmeisterschaft (ÖBM). Eine Woche vor dem Rennen gab es leider einen tödlichen Unfall in der Steinbruchkurve, bei dem ein 31-jähriger Linzer seinem BMW auf der nicht-abgesperrten Strecke testete und in ein Bachbett stürzte. Nachdem es im Training noch in Strömen regnete, konnte am Nachmittag das Rennen in zwei Läufen bei Sonnenschein durchgeführt werden. Der Tiroler Pösch hat sich in der Steinbruchkurve etwas überschätzt und seinen Puch spektaku-



1968 war das Jahr mit den meisten Bergrennen in Österreich – sage und schreibe 19mal war ein Berg das Ziel. Die Elite hat auch entsprechend aufgerüstet: Richard Gerin legte sich einen Porsche 906 zu, Klaus Sterzinger kaufte sich von Franz Albert den erfolgreichen Albert RS samt Porsche 904-Motor und Albert wiederum legte sich einen Ford GT40 von der Scuderia Brescia Corse um 8.000 Dollar zu, der aber leider zum Saisonauftakt nicht rechtzeitig fertig wurde. Ein junger Wiener namens Niki Lauda kaufte den bekannt-schnellen Mini Cooper von Fritz Baumgartner, worauf dieser in Bad Mühlacken am 15. April 1968 sein erstes Autorennen bestritt und dabei sozusagen auf die Startrampe seiner Rennfahrerkarriere auffuhr. Im Programmheft stand Lauda unter „A. N. Lauder“ mit der Startnummer 128.

lär überschlagen, wobei der - nicht angegurtete - Fahrer durch das „Fetzendachl“ aus dem Auto geschleudert wurde, sich aber glücklicherweise dabei nur leicht verletzte. Ebenso glimpflich verlief der Abflug des trainingsschnellsten Robert Kutschera, der mit seinem Lotus gegen ein Brückengeländer krachte. Sieger wurde auf der schnellen, aber nicht sehr anspruchsvollen Strecke der Sollenauer Gerhard Krammer auf einem Lotus Brabham BT18 mit einer Spitzenzeit von 3:30,4 Minuten aus beiden Läufen und einem Schnitt von 125,3 km/h. Nennenswert ist aber auch der langsamste Pilot, nämlich Kurt Schöppel aus dem nahegelegenen Hellmonsödt - sozusagen der Lokalmatador - der auf einem Werks-Trabant 601, einem 2-Takt-Plastikbomber aus der damaligen DDR das Rennen bestritt. Den Sieg in der ÖBM holte sich in diesem Jahr Rudi Lins auf Porsche 906 vor Gerhard Krammer.



1967

Sieger 1967

Tourenwagen bis 700 ccm:
Bremel, Puch, 4:52,2
Tourenwagen bis 1000 ccm:
Zini, Austin Cooper, 4:37,1
Tourenwagen bis 1300 ccm:
Paulingenius, Austin-Cooper, 3:59,0
Tourenwagen bis 1600 ccm:
Pust, Alfa Romeo, 3:39,2
Tourenwagen bis 2000 ccm:
Gerin, BMW Tisa, 3:40,5
Tourenwagen über 2000 ccm:
Hütter, Chevrolet Camaro, 3:46,1
GT-Wagen bis 1300 ccm:
Gertner, Hillman Imp, 4:53,3
GT-Wagen bis 1600 ccm:
Wögerbauer, Porsche, 4:19,6
GT-Wagen bis 2000 ccm:
Kruschik, MGB, 4:23,2
Sportwagen bis 2000 ccm:
Ramoser, BMW, 3:51,3
Rennwagen:
Krammer,
Lotus Brabham BT18,
3:30,4
(Tagessieger)
Schnitt 125,3 km/h

Tagessieger 1967:
Gerhard Krammer aus Sollenau.
Linke Seite:
Sieger 1968 - Richard Gerin auf Porsche 906.

15.000 Fans pilgerten bei prächtigem Wetter am Ostersonntag zur Strecke, die auf 3,7 km verkürzt wurde – bei 12000 Eintritten jedoch sind dem Veranstalter die Karten ausgegangen. Das Rennen zählte auch in diesem Jahr wieder zum goldenen Band der OSK. Trainings-schnellster war Klaus Sterzinger auf dem Albert RS, der aber leider im ersten Lauf schon nach 500 m verunfallte und über eine Böschung in ein Feld stürzte. Sterzinger wurde wie eine Zuschauerin leicht verletzt, am Renngerät aber entstand erheblicher Schaden.

75 Automobile traten zu einem spannenden Kampf an, der auch die Organisation auf Grund des 40-Sekunden-Startintervalls ziemlich stressete. Außerdem ließ während des Rennbetriebes jedoch die Disziplin der fanatischen Zuschauer, die dauernd die Piste unüberlegt überquerten,

1968

Sieger 1968

Tourenwagen bis 700 ccm:

1. Fink Hans
Puch 650 TR, 4:02,5
2. Wendlinger Karl
Puch 650 TR, 4:04,3
3. Rudolf Walter
Puch 650TR, 4:13,6

Tourenwagen bis 1150 ccm:

1. Sommer Hans
Austin, 3:56,2
2. Isopp Walter
Renault R8, 3:59,2
3. Josl Arthur NSU, 4:16,3

Tourenwagen bis 1300 ccm:

1. Grünsteidl Herbert
Austin-Cooper, 3:45,3
2. Lauder A. N.
Austin-Cooper, 3:46,8
3. Himmetsberger Hans
Austin-Cooper, 3:52,0

Tourenwagen bis 1600 ccm:

1. Mayrhofer Herbert
Alfa Romeo, 3:31,2
2. Stumpf Wolfgang
Alfa Romeo, 3:36,2
3. Bohuminsky Heinrich
Alfa Romeo, 3:59,6

Tourenwagen über 1600 ccm:

1. Mannhalter Sepp
BMW, 3:35,0

GT-Wagen bis 1300 ccm:

1. Taschler Raoul
Hillman Imp, 4:33,7
2. Gertner Oswald
Hillman Imp, 4:37,9
3. Traxler Siegfried
Triumph Spitfire, 4:42,7

GT-Wagen bis 2000 ccm:

1. Schachner Helmut
Porsche 911S, 3:32,7
2. Kruschitz M.
Lotus Europa, 3:37,0
3. Baldrian Werner
Lotus Elan, 3:53,4

GT-Wagen über 2000 ccm:

1. Braunstein Josef
TR4, 4:13,4

Formel V:

1. Lohner Helmut
Formel V, 3:48,0
- Schörg Lothar
Formel V, 3:48,0
3. Moser Richard
Formel V, 3:53,9

Sportwagen, Prototypen und zweisitzige Rennwagen:

1. Gerin Richard
Porsche 906, 3:12,0 (Tages-
sieger) Schnitt 138,3 km/h
2. Seitz Kary
Porsche RSK, 3:40,4
3. Meisinger Markus
NSU TTS, 3:40,5

Rennwagen formelfrei:

1. Hoffmann Hubert
Cooper, 3:42,7

zu wünschen übrig. Auch die Handzeitnehmung war für die Rennleitung nicht gerade dienlich. Am heißesten umkämpft war die Klasse der Formel V, wo Helmut Lohner und Lothar Schörg nach 2 Läufen dieselbe Zeit erzielten. Tagessieger wurde Richard Gerin auf Porsche 906 mit 138,3 km/h Schnitt. Lauda wurde in seiner Klasse Zweiter. Herausragend war auch die Leistung des Innsbruckers Markus Meisinger auf sei-

nem sagenhaft schnellen NSU TTS. Es war auch einer der letzten Auftritte von Publikumslieb-
ling Kary Seitz, der dann später im August beim Tauplitzrennen tödlich verunglückte. 1968 gab es zum zweiten Mal einen österreichischen Berg-
meister – Der Titel ging an den Wiener Peter „Fäustling“ Peter auf Porsche 906, der aber lei-
der in Bad Mühlacken nicht dabei war.

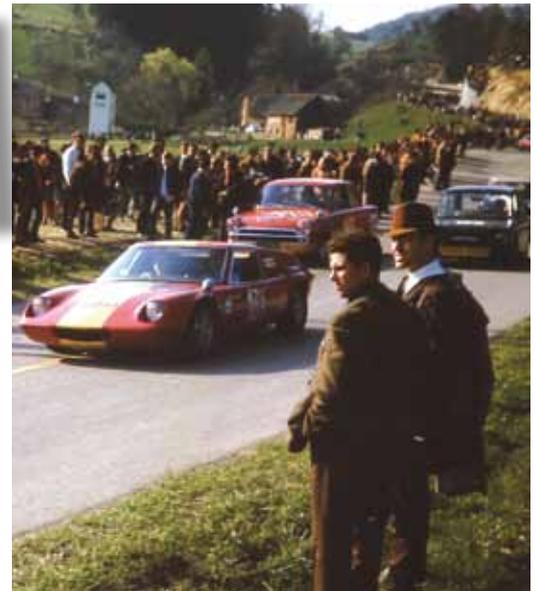


Hubert Hoffmann auf Cooper F3 in der ersten Linkskurve nach dem Start.

Tourenwagen, Klasse bis 1300 ccm			
121	Franz Hetzenecker	Austin	Aschach
122	Herbert Sommerauer	Austin	Graz
123	Hans Himmetsberger	BMC	Blindenmark
124	Heinz Fitzka	Austin	Wien
125	Alois Himmetsberger	Austin	Blindenmark
126	Martin Forster	Austin	Salzburg
127	Lampert Hofer	Austin	Wien
128	A. N. Lauder	Austin	Wien
129	Herbert Grünsteidl	BMC	Purgstall
130	Franz Riedl	Glas	Linz
131	Max Knall	Cooper S.	Linz



Niki Lauda in der Steinbruchkurve.



Talfahrt – Motorsport zum Anfassen.



Vorjahressieger Gerhard
Krammer auf
Lotus Brabham BT 18.

1969

1969 war nicht nur das Jahr der ersten Mondlandung, sondern auch jenes des ersten Antretens eines Formel 1-Rennwagens bei einem Bergrennen; und dies gelang dem Wörgler Franz Albert in Bad Mühlacken. Albert kaufte sich um 370.000 Schilling den 2 Jahre alten Brabham-Repco BT20 F1 (Chassis F1-2-66) vom Schweizer Charles Vögele. Der Formel 1-Champion von 1967 Denny Hulme fuhr mit exakt diesem Fahrzeug die erste Hälfte in seiner Weltmeistersaison, gewann damit den GP von Monaco und stieg dann zu Saisonmitte auf den BT24 um. Der Wagen wurde Mitte des Jahres 1967 an Guy Ligier verkauft, der ihn dann mit Jahresende an Charles Vögele veräußerte. Erst danach kam Franz Albert ins Spiel. Albert verkaufte Ende 1969 den Boliden an Jo Siffert; ab diesem Zeitpunkt wurde der Wagen unzählige Male verkauft und schließlich 2014 in Monaco um 1 Million Euro versteigert.

6.000 Fans wanderten am 16. März 1969 trotz Kälte, Schnee und Regen zur Rennstrecke, wo den 50 angetretenen Fahrzeugen und deren mutigen Fahrern aller Klassen Gewaltiges abverlangt wurde. Prominente Zuseher waren u. a. Niki Lauda, Wolfgang Stumpf und Gerhard Krammer. Leider musste das Rennen nach dem

ersten Durchgang abgebrochen werden, da undisziplinierte Zuschauer sich wiederum nicht von der Piste vertreiben ließen. Tourenwagenbestzeit fuhr Klaus Reisch auf seinem Alfa Romeo GTA, der von Alfa Ascher prächtig präpariert wurde. Sensationell auch die Zeit von Sepp Manhalter welcher mit dem Ex-Quester-BMW 2000 ti antrat. Das Duell der Formel V war rein in oberösterreichischer Hand: Der Linzer Richard Moser gewann knapp vor dem Vöcklabrucker Heinz Derflinger. Eine gewaltige Leistung boten auch Helmut Schachner auf Porsche 911 S und der Linzer Wolfgang Kowarik auf Lotus Elan, die sogar schneller waren als einerseits Sigi Pust auf den Ex-Greger Porsche 906 und andererseits Peter Prinzhorn auf den von Gerold Pankl ausgeliehenen Porsche 906. Helmut Koinigg legte auf den Ex-Baumgartner-, Ex-Lauda- und Ex-Stuppacher-Mini seine Talentprobe ab. Tagessieger wurde wie erwartet Franz Albert auf seinem Formel 1 Boliden, der aber auf der rutschigen Straße mit dem übermotorisierten Gefährt seine Probleme hatte, mit einem Schnitt von 124,2 km/h. Österreichischer Bergmeister wurde in diesem Jahr aber der Sieger von Bad Mühlacken 1967, Gerhard Krammer aus Solle- nau.



Sieger 1969

Tourenwagen bis 700 ccm:

Fink Hans
Puch 650 TR, 2:08,2

Tourenwagen bis 1150 ccm:

Hackl Rupert
NSU, 2:10,4

Tourenwagen bis 1300 ccm:

Koinigg Helmut
Austin-Cooper, 1:59,2

Tourenwagen bis 1600 ccm:

Reisch Klaus
Alfa Romeo GTA, 1:56,2

Tourenwagen über 1600 ccm:

Manhalter Sepp
BMW 2000 ti, 1:58,5

GT-Wagen bis 2000 ccm:

Schachner Helmut
Porsche 911 S, 1:57,6

Kat. B Gruppe 4

Tourenwagen bis 1300 ccm:

Mitterbauer Ferdinand
NSU, 2:02,7

Kat. B, Gruppe 5

Sportwagen über 1600 ccm:

Pust Sigi
Porsche 906, 1:58,0

Formel V bis 1300 ccm:

Moser Richard
Austro Vau, 1:56,2

Rennwagen formelfrei:

Albert Franz
Brabham-Repco F1, 1:47,2

(Tagessieger)
Schnitt 124,2 km/h

Links: Helmut Schachner auf Porsche 911.

Unten: Peter Prinzhorn auf Porsche 906.



Links und unten:
Sensation am Berg - Franz Alberts
Brabham-Repco Formel 1.



1970

Bei winterlichen Verhältnissen führte der MSC Rottenegg am 15. März 1970 sein 4. Bergrennen in Bad Mühlacken durch. Diesmal waren von den 40 Nennungen infolge des ungastlichen Wetters auch nur 20 verwegene im Fahrerlager eingelangt. Die Sieger der letzten Jahre hatten sich alle der Rundstrecke verschrieben. Salzburgring und Zeltweg hießen die neuen Herausforderungen, wo aufgrund der Sicherheitsbestimmungen das Risiko etwas kalkulierbarer erschien. Auch der Todessturz des Italieners Toni Pelizzoni im letzten Jahr beim Gaisbergrennen trübte etwas das Interesse an österreichischen Bergrennen, vor allen für jene, welche nicht zur ÖBM zählten. Inzwischen ist auch der Kampf um den Formel V Europapokal zu einem österreichischen Duell mit ausländischer Beteiligung geworden. 1966 bis 1968 ging der Titel an die Salzburger Austro V Gruppe und 1970 erstmals an Erich Breinsberg auf Kaimann. Der Hype um Jochen Rindt erlangte in Österreich eine neue

Dimension, bis zu seinem tragischen Ende in Monza. Wolfgang Stumpf ging mit seinem aus England importierten Lotus 35 F2 mit BMW Motor als Favorit an den Start. Lokalmatador war Rupert Hanner mit einem 1300 ccm Austin - Cooper aus dem nahegelegenen St.Veit, der sogar in der örtlichen „Kerzen Bar“ Stammgast war. Er gewann seine Klasse und wurde Gesamtsechster. Leider aber endete sein kurzes und schnelles Leben einige Wochen später beim Bergrennen in Behamberg. Helmut Kaiser zerlegte seinen Ford Escort spektakulär vor dem Ziel und Walter Rudolph sprang mit dem Ex-Meisinger NSU in ein Bachbett, beide jedoch kamen mit leichten Blessuren davon. Der Linzer Heinz Huyer vom Racing Team Linz wurde hinter Herbert Steck zweiter in der Formel Vau Klasse. Für die Überraschung sorgte der Steyrer Günther Hittinger, er fuhr auf Porsche 911 T Tagesbestzeit und verwies Wolfgang Stumpf auf Rang zwei.

Links im Uhrzeigersinn: Kurt Schöppl auf Honda N600; Walter Rudolph begutachtet sein Renngefährt; Tageszweiter Wolfgang Stumpf bei winterlichen Verhältnissen.

Sieger 1970

1. Hittinger Günther
Porsche 911 T, 3:20,97
Schnitt 116,44 km/h
2. Stumpf Wolfgang
Lotus 35 F2, 3:22,46
3. Manhalter Sepp
BMW 2002 ti, 3:30,53
4. Steck Herbert
Austro Vau, 3:32,41
5. Deutsch August
Lotus Europa, 3:35,50
6. Hanner Rupert
Austin-Cooper, 3:38,50
7. Huyer Heinz
Austro Vau, 3:39,16
8. Kowarik Wolfgang
Lotus Elan, 3:48,57
9. Hackl Rupert
NSU TTS, 3:52,29
10. Nöbauer Norbert
BMW 2002 ti, 3:55,72



1971

Erich Breinsberg, seines Zeichens Europa- und zweifacher Staatsmeister in der Formel V, erstürmte 1971 auch Österreichs Berge, einerseits mit dem neuen Super V von Kurt Bergmann und andererseits mit einem, in Eigenregie aufgebauten Brabham BT 21 F2 mit einem 3,5-Liter- V8-Alu-Motor. Dieses Aggregat wurde einem alten Buick-Taxi entnommen und in jenes Chassis gepflanzt, mit welchem Gerhard Krammer 1969 österreichischer Bergmeister wurde – gesponsert von Rover Austria. So trat Breinsberg, der vor einigen Wochen den Formel V Weltcup in Daytona gewann mit zwei Wagen die Reise zum Saisonauftakt nach Bad Mühlacken an. 37 Au-

tos waren gemeldet und 31 davon standen letztendlich am Start. Die Tourenwagenelite, allen voran Sepp Manhalter und die Formel V mit Heinz Huyer als Speerspitze stellten sich der Herausforderung. Rund 10.000 Zuschauer erlebten am 21. März 1971 wie der Doppelstarter Breinsberg, mit vier Zehntelsekunden Vorsprung auf Breinsberg gewann. Allerdings nur sehr knapp vor dem entfesselt gefahrenen BMW von Sepp Manhalter. Klaus Reisch, der in Bad Mühlacken diesmal nicht am Start war, wurde wie im Vorjahr österreichischer Bergmeister, verunglückte aber leider im September beim Interserien-Lauf in Imola tödlich.



Michael Mitterer – Hillman Imp – Hoch das Bein!



Breinsberg auf Brabham-Rover gegen Breinsberg (rechts) auf Kaimann Super V.



Manfred Eibl mit Mazda Power.



Peter Hirschmann's Opel GT wurde von Bergmann getunt.

Sieger 1971

1. Breinsberg Erich
Kaimann Super V, 3:09,4
Schnitt 161 km/h
2. Breinsberg Erich
Brabham-Rover, 3:09,8
3. Manhalter Sepp
BMW 2002 ti Alpina, 3:14,2
4. Hoffmann Hubert
Lotus Elan, 3:18,0
5. Egger Raimund
Lotus Formel Ford, 3:24,9
6. Huyer Heinz
Formel V, 3:28,1
7. Lohner Horst
Austro Kaimann, 3:28,6
8. Hirschmann Peter
Opel GT, 3:29,9
9. Putz Emil
Formel V, 3:32,8
10. Windhager Franz
Formel V, 3:33,8

„Dieses Aggregat wurde einem alten Buick-Taxi entnommen und in jenes Chassis gepflanzt, mit welchem Gerhard Krammer 1969 österreichischer Bergmeister wurde.“

Am 19. März 1972, einem herrlichen Frühlingstag, veranstaltete der MSC Rottenegg das sechste Bergrennen in Bad Mühlacken, welches nunmehr zum ersten Mal zur ÖBM (Bergmeisterschaft) zählte. Dieser Umstand zog alles, was im Automobilsport in Österreich Rang und Namen hatte in den verschlafenen Kneipp-Kurort. Breinsberg stellte den Siegerwagen vom Vorjahr an den Start. Kurt Bergmann, das Genie aus der Vorstadt, rückte mit seinem Werksteam - bestehend aus drei Kaimann Super V 1600 an. Helmut Koinigg, Günther Janger und Richard Moser, der für Horst Miedaner einsprang, fuhrten die drei Geschoße mit dem Tyrrell - Look unter dem Banner von „Bosch Racing Team Vienna“. Otto Stuppacher trat mit dem Ex-Lauda Porsche 908/2 an. Franz Albert präparierte für Hanno Maurer-Stroh einen Brabham BT 35 Formel 3, gesponsert von HASAG - Polstermöbel. Insgesamt starteten 25 Formel V-Boliden in den Klassen bis 1300 ccm und bis 1600 ccm. Außer den genannten „Kaimännern“ waren klingende Namen wie Huyer, Putz, Bussek, Steck, Hager,

Moischitz, Stöger, Vogel, Gramann, Royer usw. auf der Strecke im Einsatz. Bei den Tourenwagenfahrern gab es unter Manhalter, Rabl, Fink, Stumpf und Tomic auch eine ganze Reihe von Siegesanwärtern. Trainingsschnellster war überraschenderweise der Ersatzmann Richard Moser aus Linz, der die Stars gehörig ins Schwitzen brachte. Am Renntag stürmten 15.000 Fans die Rennstrecke, natürlich gingen dem Veranstalter wieder die Karten aus, diesmal bei 10.000 verkauften Exemplaren. Siebzig Fahrzeuge waren gemeldet, 60 traten letztendlich bei dem vom Obmann Erich Kaiser hervorragend organisierten Rennen an, die Zuschauer bekamen ausgezeichneten Motorsport serviert. Otto Stuppacher gewann knapp vor Helmut Koinigg und Erich Breinsberg, dieser legte damit den Grundstein zum Sieg in der diesjährigen ÖBM. Sepp Manhalter war der schnellste Tourenwagen mit seinem BMW 2002 ti, Richard Moser wurde in seiner Klasse hinter Günther Janger Dritter. Fantastisch auch die Zeit von Hans Meier auf Formel Ford 1600, der knapp hinter Hanno

1972

Sieger 1972

1. Stuppacher Otto
Porsche 908/2, 3:01,7
Schnitt 160,9 km/h
Koinigg Helmut
- Kaimann Super V 1600,
3:02,3
3. Breinsberg Erich
Brabham- Rover, 3:03,8
4. Maurer-Stroh Hanno
Brabham BT 35, 3:09,8
5. Meier Hans
Formel Ford 1600, 3:09,9
6. Janger Günther
Kaimann Super V 1600,
3:11,6

Im Uhrzeigersinn:
Opel Commodore A mit
Wolfgang Tomic am Steuer;
Platz 6 für Günther Janger
auf Kaimann Super V;
Erich Breinsberg bringt
seinen Boliden zurück;
Hero Helmut Koinigg am
Vorstart.

Schneller Mann, schnelles
Auto: Hans Fink auf NSU.

Maurer-Stroh Fünfter wurde. Großartig und schnell war auch die Freiwillige Feuerwehr von Bad Mühlacken, die im ersten Lauf den Berg hochgejagt wurde, um einen kleineren Waldbrand zu löschen. Die üblichen Unfälle in der Steinbruchkurve - kurz vor dem Ziel gingen wieder einmal glimpflich aus, Josef Stiegler landete mit seinem Porsche 911 auf dem Dach eines Ford Taunus, den Heinrich Lietz schon im Training im Bach abstellte. Apropos Lietz: der Neffe von Heinrich Lietz, Richard Lietz, ist derzeit erfolgreich als Porsche-Werksfahrer in der WEC unterwegs.



Otto Stuppacher auf Porsche 908/2.



Der zweite Lauf zur ÖBM am 25. März 1973

versammelte Österreichs Gipfelstürmer an der Strecke zwischen Bad Mühlacken und Lacken. Allen war natürlich klar, dass auf dieser Strecke nur PS gefragt waren. Somit kaufte sich Kurt Rieder einen Formel 3-Rennwagen und Erich Breinsberg brachte seinen erfolgreichen Brabham-Rover wieder mit ins Mühlviertel. Otto Stuppacher war auf einem Abarth Osella gemeldet, aber nicht zum Training erschienen. Helmut Koinigg hatte zwei Wagen im Gepäck: Einerseits einen March F2 in den „Masta“ Kurt Bergmann einen 2-Liter-Opel-Motor mit angeblich 260 PS einpflanzte und andererseits einen bestens bewährten Kaimann Super V. Sepp Manhalter war am selben Wochenende in Monza bei der Tourenwagen EM im Einsatz und somit nicht anwesend. Fünzig Rennwagen waren am Start und sage und schreibe 16.000 Fans pilgerten zur Rennstrecke, diesmal waren genügend Eintrittskarten vorhanden. Helmut Koinigg, der im Training nur Vierter wurde, war im Rennen nicht zu schlagen. Er prügelte den Kaimann Opel F2 auf der schnellen, aber sehr holprigen Piste in neuer Rekordzeit den Berg hoch und legte mit diesem Sieg den Grundstein

zum Titel in der ÖBM. Nichts schien damals diesen jungen sympathischen Wiener, der auch 1973 Europapokalsieger der Formel Super V wurde, aufhalten zu können. Außerdem hatte er einen Werksvertrag von Porsche in der Hand, womit er mit dem Carrera RSR in der Marken WM antrat. Zweitplatziertes war, wie beim Seiberer Rennen, Erich Breinsberg knapp vor Kurt Rieder. Formel Ford Sieger wurde Gerhard Irsa. Der Vollständigkeit halber muss auch der Sturz von Hannes Stöger in den Bach der obligaten Steinbruchkurve erwähnt werden. Dieser wurde mit Verletzungen unbestimmten Grades in das Krankenhaus gebracht und am Formel Ford entstand ein Totalschaden. Den Sieg bei den GT-Wagen holte sich Willi Rabl auf Porsche 911 mit Carrera Motor. Der spätere Formel 1-Fahrer der Jahre 1976 und 1977 Hans Binder aus Fügen im Zillertal erreichte mit dem Merylyn Formel Ford den beachtlichen sechsten Rang in der besonders umkämpften Klasse bis 1600 ccm. Binder war der erste Tiroler in der Königsklasse des Motorsports und sein Unternehmen ist aktuell eines der größten in der Holzindustrie Österreichs.

1973



Helmut Koinigg.



Jo Gartner am Heckflügel von Helmut Koinigg.



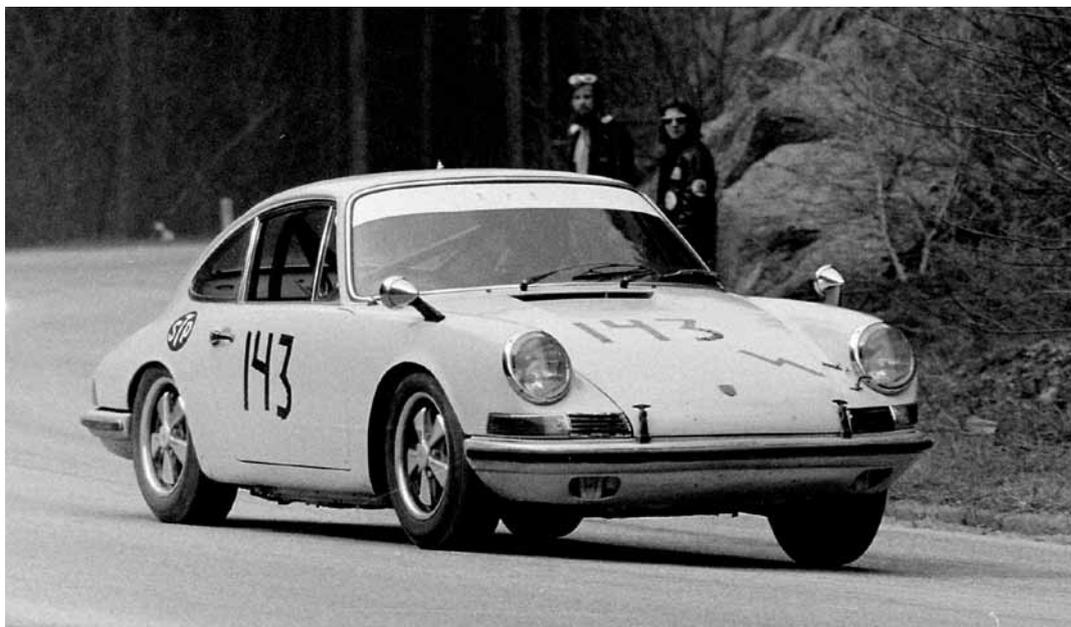
Koinigg und Rieder im Gespräch.



„Masta“ Kurt Bergmann am F2 von Koinigg.

Sieger 1973

1. Koinigg Helmut
Kaimann Opel F2, 2:51,86
Schnitt 168,35 km/h
2. Breinsberg Erich
Brabham-Rover, 2:53,28
3. Rieder Kurt
Formel 3, 2:56,77
4. Koinigg Helmut
Kaimann Super V, 2:58,70
5. Schörg Lothar
Kaimann Super V, 3:04,10
6. Irsa Gerhard
Lotus FF, 3:04,94
7. Anton Dieter Karl
Lotus FF, 3:07,21
8. Gramann Martin
Formel Ford, 3:12,33
9. Boisit Ewald
Formel Ford, 3:13,64
10. Dulberg Erich
Merlyn Mk 20, 3:13,78



Hans Peter Plöderl kurz vorm Ziel.

1974



Abarth-Osella von Kurt Rieder beim letzten Feinschliff.

Fast scheint es, als ob der MSC Rottenegg mit Petrus einen Vertrag abgeschlossen hätte. Strahlend schönes Frühlingswetter herrschte am 24. März 1974, als sich die Bergspezialisten zum ersten Waffengang der Saison trafen. Sepp Manhalter und Karl Wendlinger, Vater des ehemaligen Formel-1-Fahrers Karl Wendlinger, wechselten in das Kaimann-Team und traten somit erstmals in einem Monoposto an. Willi Rabl und Willi Siller waren die Pulikumsliebhaber bei den Tourenwagen. Ludwig Gapp, Gerüstbauer aus Aldrans in Tirol kam mit einem Porsche 906 angereist, den er im Winter bei Eisrennen mit Spikes einsetzte. Kurt Bergmann kam mit drei Werkswagen und Kurt Rieder rückte mit einem Abarth-Osella, gesponsert von Otto Mühlhofers Memphis Team, an. Der Wiener Karl Böhlinger kam wie im letzten Jahr mit dem Ex-Lauda McNamara Formel 3, diesmal aber mit V8-Power. Erich Breinsberg übernahm von Helmut Koinigg den Kaimann Opel F2 und aus dem Ländle traten Janos Kiss und Walter Pedrazza die Reise ins Mühlviertel an. Am Vormittag war Training - Rieder vor Breinsberg. Auf diese beiden liefen auch stets die Siegerwetten an diesem Rennwochenende. Als zum ersten Lauf geblasen wurde, ging alles recht programmgemäß vor sich. Der Wiener Blondschoopf Rieder presste den Abarth-Osella in 1:25,86 (Schnitt 165 km/h) den Berg hinauf nach Lacken, 5 Sekunden vor Breinsberg. Dahinter bot sich ein buntes Formel-Allerlei, welches nur die beiden fantastisch fahrenden Piloten Siller als vierter und Rabl als fünfter sprengen konnten. Das interne Kaimann-Duell gewann vorerst Lothar Schörg vor Karl Wendlinger und Sepp Manhalter im orangefarbenen Jägermeister Super V. Aber zusammengezählt wird nach dem zweiten Durchgang, der hatte es

dieses Mal in sich. Willi Siller - einen Spitzenplatz in Reichweite, schaffte gerade die Startlinie, bevor sich das neue 16-Ventil-Triebwerk in einer dicken Rauchwolke verabschiedete. Etwas weiter ging die Fahrt von Kurt Rieder. Sein Motor hauchte in der berühmten Steinbruchkurve das Leben aus und Rieder drehte sich am eigenen Öl in die Felswand. Somit schien der Weg für Erich Breinsberg frei. Aber auch ihm war der Sieg nicht vergönnt, denn etwa bei Kilometer 2,5 brach an seinem Boliden eine Ölleitung - rien ne va plus! Abgesehen von technischen Gebrechen gab es diesmal nur einen Ausrutscher in der Steinbruchkurve. Im Training nämlich segelte Peter Lederhilger mit seinem Formel Ford in den „Tiefenbach“ - Fahrer OK, Auto hinüber. Da es Probleme mit der Zeitnahme gab, wurde erst um 19 Uhr das Geheimnis um den Sieger gelüftet. Lothar Schörg, der 29jährige Fahrlehrer aus St. Johann im Pongau, gewann auf Kaimann Super V vor dem Niederösterreicher Willi Rabl auf Porsche Carrera 3.0 und Janos Kiss auf Brabham Cosworth F2 das spannungsgeladene Bergrennen. Aber Rieder hat sich vom Nuller in Bad Mühlacken erholt und sicherte sich zu Saisonende den Titel als österreichischer Bergmeister, mit dem Ex-Breinsberg Kaimann Opel F2. Helmut Koinigg, der Mühlacken-König vom letzten Jahr, hat sich 1974 zwei Jugendträume erfüllt: zuerst hatte er seine Gaby geheiratet und schließlich gelang ihm auch noch der Sprung in die Formel 1 auf einen Surtees TS 16. Leider konnte er seinen Lebenstraum nicht lange auskosten; am 6. Oktober 1974 verglühte der Traum unter einer Leitschiene beim GP der USA in Watkins Glen, als wahrscheinliche Ursache wurde ein Reifenschaden vermutet ... Helmut Koinigg wäre bestimmt ein ganz großer Rennfahrer geworden.



Hannes Stöger wartet im Formel Ford auf sein Startzeichen.

Sieger 1974

1. Schörg Lothar
Kaimann Super V, 3:00,33
Schnitt 160,00 km/h
2. Rabl Willi
Porsche Carrera 3.0, 3:02,77
3. Kiss Janos,
Brabham Cosworth F2,
3:04,69
4. Wendlinger Karl
Kaimann Super V, 3:05,00
5. Anton Dieter Karl
Lotus Formel Ford, 3:08,18
6. Holy Wolfgang
Formel V, 3:08,70
7. Dullberg Erich
Merlyn, 3:09,91
8. Plöderl Hans Peter
Albert F3, 3:10,22



Auf der Brücke der B 132:
Ludwig Gapp auf
Porsche 906 und Janos Kiss
auf Brabham F 2.



Karl Böhlinger mit
V8-Aggregat.
Unten: Peter Lederhilger
schlug eine Schneise ins
Gehölz.





Surtees TS 14, eine Waffe am Berg – gesteuert von Kurt Rieder.

1975

„... Der örtliche Bestatter stellte sein schwarzes Dienstfahrzeug aus der Garage, um für den Surtees TS14 Formel 1 Platz zu machen.“



„Rieder versucht Weltrekord“, so stand es schon Wochen zuvor in den Schlagzeilen der zeitgenössischen Printmedien. Das Memphis Team hatte sich von John Surtees einen Surtees TS14 Formel 1-Boliden um etwa 100.000 Schilling für Kurt Rieder ausgeborgt, nämlich jenes Auto, in dem der Argentinier Carlos Pace 1973 in der Formel 1 unterwegs war. Teamchef Erich Mühlhofer hat sich damals ausgerechnet, dass sein Pilot Rieder einen Schnitt von etwa 180 km/h fahren müsste, womit dieses Bergrennen dann als schnellstes der Welt zählen würde. Damals standen Helmut Koiniggs 168 km/h aus dem Jahre 1973 als Rekordwert zu Buche, der zu schlagen wäre. „Mit dem 490-PS-Monster sicher machbar“, verkündete Rieder. Im Vorfeld appellierte der MSC Rottenegg an die Zuseher, man sollte sich an die Anweisungen der Rennleitung penibel halten, auch Hunde seien anzuleinen und ganz speziell auf die Kinder wäre aufzupassen. Immerhin wurde auf der langen Gerade eine Höchstgeschwindigkeit von etwa 280 km/h erreicht, die Piste wurde aus der Sicht des Fahrers schmal wie ein Güterweg. Der örtliche Bestatter stellte sein schwarzes Dienstfahrzeug aus der Garage, um für den Formel 1 Platz zu machen. Auch die anderen Teilnehmer waren allesamt heiße Kandidaten. Da waren Otto Stuppacher, der den GRD Ford Formel 2 Boliden von Jürgen Dubler pilotierte, oder Hans Meier, welcher sich von Stuppacher den Abarth-Osella ausborgte. Dann war da noch die Bergmanntruppe mit den neuen Super Vaus und nagelneuer Fahrertruppe,

wie Prandstätter, Royer, Drugowitsch und Pfisterer. Zum erweiterten Kreis der Sieganwärter zählte man natürlich auch Willi Rabl mit seinem bewährten Porsche Carrera, Willi Siller auf dem infernalisch lauten 3-Pagen BMW und natürlich die Bergtruppe aus dem Ländle mit Kiss und Pedrazza. Georg Pacher brachte einen Mini mit zwei Motoren und August Deutsch seinen Porsche 908/2 (Deutsch Spezial) für Lothar Schörg nach Oberösterreich. Beide Fahrzeuge sollten das Training aber nicht überstehen. Sepp Manhalter war leider nur Zaungast, weil sein Triebwerk nicht rechtzeitig fertig wurde.

Erstmals wurde in Bad Mühlacken schon am Samstag trainiert, ca. 6.000 Fans pilgerten an diesem kalten Frühlingstag zur Strecke. Rieder erfüllte die Erwartungen und fuhr mit sagenhaften 173 km/h den Berg rauf und meinte nachher im Interview noch Reserven zu haben. Surtees Mechaniker Albert Strasser stand mit breitem Grinsen im Zielraum. Aber für den angepeilten Rekord gilt nicht das Training, sondern das Rennen; es schien am nächsten Tag also nur noch eine Formsache zu sein. Irgendetwas aber musste anschließend beim Bergabfahren Richtung Start schief gelaufen sein. War Rieder zu lässig, kam ihm ein Motorradfahrer in die Quere, hat jemand abrupt vor ihm gebremst? Tatsache war, dass der Surtees 500 m vor dem Fahrerlager mit linksseitig abgeschlagenen Rädern in der Felswand parkte, das Monocoque ziemlich verknittert aussah und damit keine Startmöglichkeit am Renntag gegeben war.

Eine Anmerkung am Rande: der Surtees TS14 von damals ist heute noch im historischen Motorsport unterwegs, erkennbar am historischen „PEZ“ Aufkleber an der Cockpitscheibe. Am Sonntag den 23. März stürmten bei eiskalten Wetter dann etwa 13.000 zur Strecke. Einige waren klarerweise enttäuscht, weil sie keinen Formel 1 mehr vorgefunden hatten. In Abwesenheit des Trainingsschnellsten waren die Fronten offen wie noch nie. Erster Höhepunkt war als Willi Siller den 16-Ventil-Bayrischen in neuer Tourenwagenbestzeit von 1:31,58 den Berg raufjagte. Gleich im Anschluss wurde auch diese Zeit sogar noch von Willi Rabl überboten. Hans Meier sorgte kurz darauf mit dem Abarth-Osella für die nächste Bestzeit, die wiederum ein paar Minuten später durch Janos Kiss auf Brabham Ford F2 pulverisiert wurde und löschte damit den Streckenrekord von Helmut Koinigg aus dem Jahre 1973 aus. Stuppacher verlor im ersten Heat eine Sekunde auf Kiss. Hannes Willenpart auf dem Kaimann Hochkar-Spezial war Viertschnellster, sogar noch vor den blauen Kai-

männern aus Eßling. Der im März verstorbene Willenpart war bekennender Jochen Rindt Fan und machte in der USA als Geschäftsmann Karriere. Er besaß die größte Sammlung an Rindt-Rennwagen.

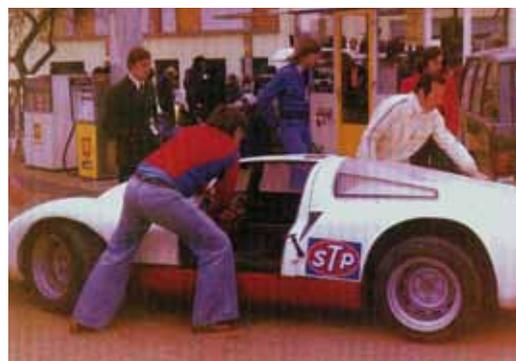
Als 1975 bei leichtem Schneetreiben um den Tagessieg gerangelt wurde, kamen nur noch Kiss, Stuppacher und Meier in Frage. Stuppacher ließ etwas nach, Meier konnte sich nur mehr geringfügig steigern und somit war für den Lustenauer Kiss der Weg frei, und dieser nochmals um eine halbe Sekunde zulegen konnte. Faszinierend war die Gleichmäßigkeit von Willi Rabl - Lauf 1: 1:30,00; Lauf 2: 1:29,99; er wurde auch 1975 österreichischer Bergmeister. In der Steinbruchkurve ging dem Haslacher Alfred Kroh mit seinem Formel V die Straße aus und Kurt Tumfart aus dem nahegelegenen Waldschlag fabrizierte einen fürchterlichen Abflug 500 Meter nach dem Start, wobei der gesamte Vorderteil seines Super V abgerissen wurde – beide Gott-sei-Dank unverletzt.

Gesamt- klassement 1975

1. Kiss Janos
Brabham Ford F2, 2:48,82
Schnitt 171 km/h
2. Stuppacher Otto
GRD Ford F2, 2:51,77
3. Meier Hans
Abarth-Osella, 2:53,87
4. Willenpart Hannes
Kaimann Hochkar-Spezial,
2:54,02
5. Royer Hans
Kaimann Super V, 2:55,88
6. Rabl Willi
Porsche Carrera, 2:59,99
7. Prandstätter Fritz
Kaimann Super V, 3:01,13
8. Drugowitsch Ulf
Kaimann Super V, 3:01,34
9. Siller Willi
Schnitzer BMW 2002,
3:03,55
10. Pfisterer Eugen
Kaimann Super V, 3:03,62



Kurt Rieders Surtees, am Start zum Training und (rechts oben) an der Felswand.



Ludwig Gapp und sein Porsche 906. Unten: Siegerauto – Brabham F2 von Janos Kiss.



Willi Rabl aus der Wachau wurde sechster. Unten: Stuppachers GRD-Ford.



Willi Sillers BMW 2002. Unten: Walter Pedrazza.



1976



„Testfahrten fanden auf einem noch nicht für den Verkehr freigegebenen Teilstück der Innkreis-Autobahn A8, nahe Wels statt.“

Am 21. März 1976, zu Frühlingsbeginn, traten zum letzten Mal Rennautos gegen den Berg in Bad Mühlacken Richtung Lacken an. Kurt Bergmann schöpfte aus dem Vollen und brachte gleich vier seiner neuen Boliden ins Mühlviertel. Hans Royer, Dieter-Karl Anton, Hans Meier und Jo Gartner waren die Akteure im Kaimann-Team. Gartner war 1972 schon in Bergmanns Diensten, zuerst als Praktikant und dann ab 1975 als Konstrukteur, vor allem für Fahrwerksgeometrie im Hause Kaimann tätig. Vom Motorsportvirus infiziert reizte den sympatischen Wiener nunmehr der Aussendienst und so kam es, dass Gartner ebenso wie Lauda und Koinigg in Bad Mühlacken ihr allererstes Autorennen fuhren.

Die beiden Schnitzer BMW, mit denen Dieter Quester im Vorjahr um EM-Punkte fuhr, wurden beide nach Österreich verkauft. Das Coupé erwarb Karl Oppitzhauser welcher damit beim Saisonauftakt aber noch nicht so richtig in Schuss kam, eine fehlende BBS-Felge tat ihr übriges. Den 2002 ti übernahm Sepp Manhalter aus Amstetten, der diesen in bekannter Manier fliegen ließ. Willi Rabl kaufte sich – mit Unterstützung von Vaillant-Heizungen – von den Kremer Brüdern einen 350 PS-Porsche Carrera. Im Vorjahr wurde dieser wunderschöne Wagen „Made in Zuffenhausen“ von Bob Wollek erfolgreich in der DRM gefahren. Rabl war schon immer so manchen Kollegen um eine Idee voraus, so heizte er seine breiten Rennwalzen an diesem

kalten Rennsonntag mit Hilfe einer Heizkanone an, lange bevor die Heizdecken in der Formel 1 Standard wurden. Die Deutsch Brothers reisten mit dem wunderschönen Porsche 908/02 018, mit Gmachmeier-Karosserie und 3,5-Liter-Rover-Motor, für Lothar Schörg, an. Leider etwas zu spät, denn nachdem der Fahrer in der Früh sein Fahrzeug nicht vorgefunden hatte, suchte er das Weite und so blieb der perfekt vorbereitete Rennwagen unbewegt im Fahrerlager stehen. Der Schweizer Ruedi Wittwer stellte seinen Brabham BT 40, mit dem er 1975 in der Berg-EM unterwegs war, Kurt Rieder zur Verfügung, welcher mit diesem PS-Boliden perfekt zurecht kam. Hans-Peter Plöderl aus dem nahegelegenen Grieskirchen brachte den KMW-Porsche (SP30) von Günther Egermanns „Sports Team of Austria“ an den Start. Ein 350-PS-Wagen, der 1975 erfolgreich in der Interserie unterwegs war. Armin Stengele, ein begnadeter Techniker, kam mit seinem Eigenbau Porsche 9/76 Formel 2 angereist. Ein komplett in Eigenregie aufgebautes Fahrzeug nach Formel-2-Regelwerk mit Porsche-Motor. Ein sogenannter „Exote“ war auch dabei: Das Autohaus Rainer aus Wels steuerte einen Wankel-Motor für Ernst Hamberger aus Attnang bei, der diesen in ein Lotus 69 Chassis einbaute. Testfahrten fanden auf einem noch nicht für den Verkehr freigegebenen Teilstück der Innkreis-Autobahn A8, nahe Wels statt. Mit einem ultraschnellen, von Patrick Head und John Barnard konstruierten Lola T292 im Ge-



V. li. o. im Uhrzeigersinn: Willi Rabl kurz vor der Brücke; Hans Peter Plöderl am KMW Porsche; Walter Kritzinger auf Alfa GTA und Ernst Hamberger und Lotus 69 mit Drehkolbenmotor.



päck, kam der Gleisdorfer Transportunternehmer Herbert Jerich angereist. Seinen GRD Ford F2 vom letzten Jahr brachte Otto Stuppacher nach Oberösterreich. Der Vorjahressieger Janos Kiss und sein Brabham Ford F2 durfte natürlich auch nicht fehlen und zählte ebenso zum Favoritenkreis.

Im Training am Sonntagvormittag waren die üblichen Verdächtigen wieder vorne: Kiss – Plöderl – Rieder – und der Neuling im Kaimann-team Gartner als Vierter. Auf den weiteren Plätzen folgten Manhalter, Felbermayr und Siller. Rabl dürfte geblufft haben und landete ganz weit hinten in der Tabelle. Unter diesen Voraussetzungen wurde dann um 14 Uhr zum letzten Countdown in Bad Mühlacken geblasen.

Der erste Durchgang gehörte Janos Kiss mit 1,69 Sekunden Vorsprung auf Otto Stuppacher, gefolgt von Kurt Rieder und Hans-Peter Plöderl – knapp dahinter Jo Gartner. Beim zweiten Durchgang ging es wieder etwas turbulenter zu. Gartner kam von der Strecke ab und der mit vollem Tempo daherbrausende Janos Kiss wurde von den Streckenposten abgewunken, durfte das Rennen aber nochmals starten.

Vor dem Wiederholungslauf kollidierte der Lustenauer Kiss dann noch mit dem Wankel Lotus F3 von Ernst Hamberger. Ein Rad brach ab, das Fahrzeug konnte aber nach 10-minütiger Reparatur wieder ins Rennen gehen.

So kam es, dass Kiss zwar im zweiten Heat etwas langsamer fuhr, es aber trotzdem noch für den dritten Gesamtrang reichte. Otto Stuppacher vergeigte ebenso den zweiten Lauf und landete auf dem vierten Gesamtrang. Somit war der

Weg frei für den perfekt fahrenden Kurt Rieder. Für Rieder war dies der erste Tagessieg auf dieser Strecke; nachdem er schon dreimal Trainingsschnellster war. Und Plöderl? Zwei gleichmäßig superschnelle gefahrene Läufe brachten ihm den zweiten Rang ein. Bei den Spezialtourwagen bis 2000 ccm verblies Sepp Manhalter den 3-Pagen BMW von Willy Siller klar. Über 2000 ccm ging der Sieg an Willi Rabl vor dem Welser Unternehmer Horst Felbermayr. Der Haslacher Alfred Kroh gewann die Formel Ford Klasse auf dem von der Firma Hammerschmid exzellent vorbereiteten Wagen. Steinbruchkurve: Hans Fink, der hier schon „siebenmal“ Klassensieger war, drehte sich mit seinem Alfa Romeo einmal um die eigene Achse und hat so den Achten verpasst. Walter Kritzing, ebenfalls auf Alfa Romeo, gewann somit die Klasse bis 1300 ccm. Bei der anschließenden Feier im Egermann-Wohnwagen gab es leider einen Zwischenfall durch eine explodierende Gasflasche. Dem Hausherrn wurde der Bart etwas gestutzt und die aus dem Wohnmobil flüchtende Gattin von Kurt Bergmann – Hannerl („Bergfrau“) – hat sich den Knöchel verstaucht. 1976 gab es zwei österreichische Bergmeister, Ernst Hamberger in der Division I und Willi Rabl in der Division II.

Detail am Rande: der Autor dieser Zeilen hat hier in Bad Mühlacken das erste und leider 10 Jahre später in Le Mans das letzte Rennen von Jo Gartner live miterlebt.



Der Autor freut sich über Reaktionen, Beiträge oder Fragen zum Thema. Kontakt: sandlerchristian@aon.at



Sepp Manhalter: ob Rundstrecke oder Berg, schnell war er immer ...

Sieger 1976

1. Rieder Kurt
Brabham BT40 F2, 2:54,21
2. Plöderl Hans-Peter
KMW Porsche, 2:54,39
3. Kiss Janos
Brabham F2, 2:55,05
4. Stuppacher Otto
GRD Ford F2, 2:55,96
5. Rabl Willi
Porsche Carrera, 3:00,23
6. Royer Hans
Kaimann Super V, 3:04,17
7. Anton Dieter-Karl
Kaimann Super V, 3:05,71
8. Manhalter Sepp
Memphis BMW 2002, 3:06,03
9. Felbermayr Horst
Porsche Carrera, 3:07,28
10. Pedrazza Walter
APR, 3:08,27



Deutsch Spezial - leider nicht am Start.

Willi Rabl heizt die Reifen am Carrera vor.



Ganz links: Le Mans Legende – Horst Felbermayr. Rechts: Jo Gartner's erstes Autorennen.