Das Bergrennen in Stainz

Bergrennen waren Ende der 1960er Jahre "en vogue", nicht nur in Österreich, sondern in ganz Europa. Es herrschte Aufbruchsstimmung und es war Flower Power Zeit.

In den Musikboxen waren Hits wie San Francisco von Scott McKenzie und Massachusetts von den Bee Gees die Dauerläufer. Die Modewelt beherrschte eindeutig der Minirock, Mary Quant sei Dank. Bob Beamon sprang bei den Olympischen Spielen in Mexico City mit 8,90 m ins nächste Jahrtausend. Die Amerikaner steckten mitten drinnen im Vietnam-Dilemma, kamen aber mit Apollo 8 beim Wettrennen zum Mond ihrem Ziel immer näher. Mit ehrlicher Arbeit, Nachbarschaftshilfe und Fleiß konnte man es sich leisten, ein Haus zu bauen und ein Auto zu kaufen. Am Sonntag hatte man dann die Auswahl entweder zum 5-Uhr-Tee oder am Fußballplatz zu gehen.

Eine weitere Möglichkeit war der Besuch eines Autorennens.

Text & Photos: Christian Sandler sandlerchristian@aon.at



Salzburgring und Österreichring steckten **1968** noch in der Planungsphase. Flugplatzrennen wie Aspern, LALE oder Innsbruck hatten da einiges zu bieten. Noch näher beim Publikum waren aber die Bergrennen, von denen es sage und schreibe 19mal im Jahre 1968 gegen die Uhr bergauf ging.

Alle aufstrebenden Größen haben am Berg begonnen und es gab immer vielfältige Starterfelder. Nebenbei hatten sich die Veranstalter auch damals schon um etablierte Rennfahrer als Zugpferde bemüht. Der 11. August 1968 war der

> Tag, wo sämtliche österreichische Größen des Automobilsports aus der damaligen Zeit, beim Stainzer Bergrennen im steirischen Schilcherland, aufeinander trafen. Nur zwei haben gefehlt, Dieter Quester und Sepp Manhalter. Dies war auch das einzige Autorennen, wo Niki Lauda und Jochen Rindt gegen einander fuhren, wenngleich nicht Rad an Rad, sondern gegen die Zeit. Jochen Rindt als Le Mans-Sieger 1965, amtierender Formel-2-Meister aus dem Jahre 1967, genannt "König der Formel 2 und aktueller Formel 1-Fahrer, war selbstverständlich der ganz große Star. Eine Woche vor dem Stainzer Rennen belegte Rindt beim Formel 1-Rennen am Nürburgring mit seinem Repco Brabham BT26, den 3. Platz und 4 Tage vor seinem Auftritt in der Steiermark kam seine Tochter Natascha zur Welt. Im Schlepptau hatte er seinen Teamkollegen Alan Rees vom Winkelmann Racing Team,

tes Bergrennen fuhr, später ging Rees als Mitbegründer von March in die Geschichtsbücher ein. Stolze 70.000 Schilling hat dem Veranstalter das Gespann gekostet.

der hier sein erstes und letz-

Für Nikolaus Andreas Lauda war es erst sein 9. Rennen, zuvor trat er bei 7 Bergrennen und einem Flugplatzrennen an, wo er sich schon einige Klassensiege auf Cooper und Porsche sicherte und dadurch zum Aufsteiger des Jahres wurde. Erich Breinsberg und das Ausnahmetalent Dr. Helmut Marko, Rindts Schulfreund, damals erfolgreich in der europäischen Fomel V unterwegs, stellten sich mit ihren Werkswagen aus Essling der Herausforderung. Die beiden lieferten sich im Formel V-Europapokal neben Werner Riedl die heißesten Duelle des Jahres, wobei Marko meistens die Nase vorn hatte. Bedingung von "Masta" Kurt Bergmann war, die beiden Boliden selbst am Hänger von Wien nach Stainz zu transportieren und auch heil wieder zurück zu

bringen. Mechanikerunterstützung gab es auch

Einen perfekt vorbereiteten Brabham Formel 2 mit Alfa-Aggregat brachte der Sollenauer Gerhard Krammer in die Steiermark.

Bei den Sportwagen waren der Ford GT 40 von Franz Albert und der Porsche 906 (Carrera 6) von Peter Peter zu favorisieren.

Dieses imposante Starterfeld lockte etwa 20.000 Fans in die Weinberge 25 km außerhalb von Graz. Die meisten sind natürlich wegen ihrer Lokalmatadoren Rindt und Marko angereist. Die 5,6 km lange Strecke wurde nur einmal befahren und wies einen Höhenunterschied von 400 m auf. Start war im Ortszentrum von Stainz, entlang der Engelweingartenstraße ging es sehr kurvenreich hinauf nach Höhenfeld. Der Starttermin war um 14 Uhr angesetzt. Leider waren die Veranstalter dem gewaltigen Besucheransturm nicht gewachsen, so wurde erst um 15 Uhr gestartet. Für die Teilnehmer war Hauptziel, den aus dem Jahre 1966 stammenden Streckenrekord von Harry Zweifel mit 3.21,12 zu unterbieten, erzielt mit einem 4,5 Liter McLaren Oldsmobile.

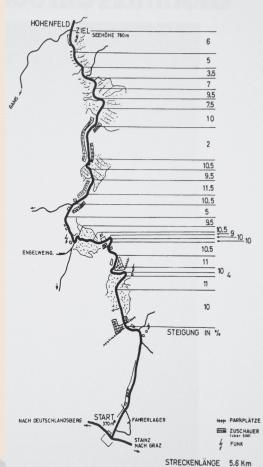
Begonnen wurde mit den "Kleinen", die Klasse der TW bis 700 ccm. Diese gewann der Deutsche Sommer vor Karl Wendlinger sen. und Hans Fink (Kugelfink). Auf Grund eines Protests wurden die Ergebnisse der TW bis 1150 ccm annulliert. Bei den TW bis 1600 ccm gaben die Alfas den Ton an. Es siegte Klaus Reisch vor Wolfgang Stumpf, beide auf Alfa Romeo GTA vor Otto Stuppacher auf BMC Cooper, jener Wagen mit dem Lauda sein erstes Rennen in Bad Mühllacken fuhr. Lauda selbst sicherte sich den Sieg der TW über 1600 ccm auf dem von "Bali Kaffee" gesponserten Porsche 911 knapp vor Sigi Pust, ebenfalls auf Porsche 911. Den Sieg in der GT-Klasse bis 1300 ccm holte sich Hellfried Kiwisch auf Lotus Elan mit 20 Sekunden Vorsprung auf den Zweitplatzierten. Bei den Spezialtourenwagen bis 1300 ccm siegte der Innsbrucker Markus Meisinger mit einer beherzten Fahrt auf NSU TT, ein Blick auf das Endklassement spricht Bände. Helmut Schachner aus Amstetten siegte mit seinem pfeilschnellen Porsche 911 in der GT Klasse über 1600 ccm. Als sich die Spannung dem Höhepunkt näherte, wurde wegen der Undiszipliniertheit der Zu-

verschmutzten. Nachdem die Rennleitung ihr grünes Licht gab, waren die Sportwagen über 2000 ccm an der Reihe. Peter Peter (Handschuhpeter) war eine Klasse für sich, unterbot den Streckenrekord um 2 Sekunden und gewann auf dem traumhaft schönen Porsche 906 vor Karl Hurler auf Lotus 23. Der Wörgler Franz Albert belegte auf dem von Scuderia Brescia Corse, um 8.000 Dollar erworbenen Ford GT 40, Rang drei. Die Klasse der Formel V-Boliden gewann überraschend der Wiener Erich Breinsberg vor seinem hoch-

schauer nochmals für eine halbe Stunde unter-

brochen, da die Fans durch ihr ständiges nicht

erlaubtes Queren der Rennstrecke diese ziemlich







Ein jugendlicher Niki Lauda zeigt sein Talent auf.



Jochen Rindt bei seiner Rekordfahrt; als die Sieger noch Kränze bekamen.







favorisierten Teamkollegen Dr. Helmut Marko. Kurt Bergmann war dies egal, Hauptsache die beiden brachten am nächsten Morgen pünktlich die Rennwagen wieder in die Werkstatt zurück. Bevor nun die Klasse der "Formelfrei"-Boliden an den Start ging, war die Spannung ins Unendliche gestiegen. Die Verkäufer in den Würstelbuden und Bierständen gingen erstmals an diesem Tag aus ihren primitiven Holzhütten heraus, um sich dem Renngeschehen zu widmen. Sogar die Kinder, die den ganzen Tag mit dem Einsammeln von Glasflaschen beschäftig waren, drängten an die Absperrbänder, um ihre Helden zu bewundern.

Krammer legt vor und pflügte sich als erster durch die Menschenmassen und Kukuruzfelder hinauf nach Höhenfeld, es reichte nicht ganz, um ca. 2 Sekunden hatte er die Bestzeit von Peter verpasst. Um den Showdown perfekt wie bei einem Western von Sergio Leone zu gestalten, schickte man Rees vor Rindt auf die Piste. Rees, der sich auf dieser Strecke auf Grund der Sicherheitsvorkehrungen, wie bei Bergrennen üblich, nicht so richtig wohl gefühlt hatte, reih-

Teilnehmer aus Österreich

(Auszug aus dem Rennprogramm)

Start Nr.	Fahrer	Fahrzeug
2	Fink Hans	Puch 650
3	Wendlinger Karl	Puch 650
26	Josl Arthur	NSU 1000 TTS
29	Sommer Hans	Austin Cooper
38	Stuppacher Otto	BMC Cooper
43	Reisch Klaus	Alfa Romeo
45	Stumpf Wolfgang	Alfa Romeo
51	Lauda Nikolaus	Porsche 911
52	Pust Sigi	Porsche 911
67	Kiwisch Hellfried	Lotus Elan
71	Schachner Walter	Porsche 911
77	Meisinger Markus	NSU TT
83	Berger Peter	Opel Commodore
88	Schille Kurt	Lotus BMW
90	Kruschik Michael	Lotus Europa
97	Peter Peter	Porsche 906
98	Albert Franz	Ford GT 40
101	Marko Dr.Helmut	Kaimann Formel V
102	Breinsberg Erich	Kaimann Formel V
104	Bussek Walter	Austro V
112	Steck Herbert	Formel Vee
116	Rindt Jochen	Brabham Ford BT23
118	Ritter Karl	Brabham
119	Krammer Gerhard	Brabham Alfa F2

Der Transporter vom Winkelmann Racing Team parkt auf einer Kuhweide.



te sich auf Rang 3, hinter Krammer ein. Nun war Rindt an der Reihe, er fuhr denselben Wagen wie ein Monat zuvor beim Flugplatzrennen in LALE, aber ohne Heckflügel, dafür mit etwas kürzerer Übersetzung. Gänsehautfeeling kam auf, als Rindt im fragilen Brabham mit ca. 180 km/h nach der Startgeraden auf die erste Links zuraste, um danach Kurve um Kurve sich dem Gipfel entgegen zu schrauben. Immer am Limit gefahren, überquerte Rindt den Zielstrich in einer nie für möglich gehaltenen Fabelzeit von 3.01,90, um sagenhafte SIEBZEHN Sekunden vor dem zweitplatzierten Peter. Nebenbei hatte er den bestehenden Streckenrekord um 19 Sekunden unterboten und unterstrich damit seine

wahre Größe. Die Steirer feierten ihre Helden, Platz 1 für Rindt und Platz 10 für Marko. Die internationale Fachpresse, vor allem in England, würdigt solche Ereignisse heute noch.

Fast 50 Jahre später wird Rindt als einer der größten Rennfahrer aller Zeiten auf einer Stufe mit Lauda, Stewart und Senna unter den Top 5 gereiht.

Für die nächsten Jahre setzte der Veranstalter für das Unterbieten von Jochens Traumzeit eine Prämie von 50.000 Schilling aus. Das war ein absolut genialer Werbe- und Marketinggag, brachte viel PR und noch mehr Zuschauer. Jochens Superzeit steht noch heute und die Marie blieb bis heute in der Kassa.



Oben: Ein wahrer "Sir" am Steuer des Ford GT40 -Franz Albert.

Rechts: Platz 2 für Peter Peter im Plastikbomber aus Zuffenhausen - Porsche 906.

Unten: Fuhr mitten in die Elite, Markus Meisinger im **NSU TT.**



Das Stainzer Bergrennen 1968 wird als das Motorsportereignis in die Geschichte eingehen, wo aus österreichischer Sicht 2 Le Mans-Siege, 31 Grand Prix-Siege und 4 Formel 1-Weltmeisterschaften gemeinsam am Start waren.



Rechts: Großer Mann im kleinen Auto: Hans Fink und sein schneller Puch 650.

Gesamtergebnis

Platz	Fahrer	Fahrzeug/Zeit	
1		Brabham Ford BT23,	
	3.01,90 (Schnitt 112 km/h)		
2	Peter Peter	Porsche 906	
	3.19,15		
3	Krammer Gerhard	Brabham Alfa F2	
	3.21,65		
4	Rees Alan (GB)	Brabham Ford BT23	
	3.23,71		
5	Hurler Karl (D)	Lotus 23	
	3.26,06		
6	Breinsberg Erich	Kaimann Formel V	
	3.30,60		
7	Meisinger Markus	NSU TT	
	3.32,13		
8	Albert Franz	Ford GT 40	
	3.33,28		
9	Lauda Nikolaus	Porsche 911	
	3.34.14		
10	Marko Dr. Helmut	Kaimann Formel V	
	3.34,31		