

Der Wettlauf zum Mond

oder:

Wie Steirer gegen Salzburger um die erste Rennstrecke kämpften

Die 1960er-Jahre des letzten Jahrhunderts waren geprägt durch den Wettlauf der beiden Supermächte, USA und Russland, als erster den Mond zu erreichen.

Die Österreicher entfachten auch ein interessantes Duell um den Bau der ersten permanenten Rennstrecke, auf dieser Bühne traten die Steirer gegen die Salzburger an. Beide Duelle endeten friedlich im Juli 1969. Der eine Sieger hieß USA, der andere Steiermark.

Text: Christian Sandler
Photos: Christian Sandler (32),
Technisches Museum Wien (7)

Blicken wir zurück in die 1950er-Jahre Weltpolitisch war es der Beginn des „Kalten Krieges“. Die Russen und die Amerikaner zündeten probeweise einen Atomsprengkopf nach dem anderen und verwüsteten dabei ganze Landstriche und Inselparadiese. Bikini, Eniwetok, Nowaja Semlja sind nur einige Beispiele dieser atomaren Zeit. Militärisch gesehen sollte man diese Sprengköpfe möglichst weit ins Feindesland hinein transportieren. Dazu waren Flugzeuge gefragt, die in sicherer und großer Höhe operieren konnten. Besser wäre es, die tödliche Fracht mittels Raketen ins Zielgebiet zu bringen. Dafür benötigte man Raketen wie die „V2“, nur mit größerer Reichweite und besserer Zielgenauigkeit. Die Amerikaner vertrauten ihrerseits auf den von Deutschland emigrierten Raketentechniker

Wernher von Braun und die Russen hatten mit Sergei Pawlowitsch Koroljow eine Koryphäe in den eigenen Reihen. Um im Ernstfall die kreuz und quer fliegenden Raketen des Feindes ordentlich zu überwachen, träumte man auch schon von Spionage-Satelliten, die diese Szenerie aus bequemer Höhe überblicken können.

In dieser Dekade erholte sich Österreich schön langsam von den Wirren des Zweiten Weltkrieges. Der Marshallplan zeigte Wirkung und die Industrie begann auf Hochtouren zu laufen. Die Kinder des Krieges wurden langsam erwachsen, man kaufte sich ein Puch-Motorrad, fuhr damit mit der Freundin im Petticoat zum 5-Uhr-Tee und erlebte erstmals so etwas wie Freiheit.



Rechts: Rennleitung, Pressezentrum, Zeitnehmung – Zeltweg 1964.



Zwei Protagonisten unserer Geschichte: Martin Pfundner (2. v. r.) und Willy Löwinger (3. v. r.).



Erster Sieger unter der Regie des ÖASC – Peter Daetwyler.

James Dean war eines der Idole dieser Generation. Leider verglühte dieser Stern 1955 auf einer Landstraße im kalifornischen Central-Valley. Auch der Motorsport, organisiert von der OSK (Oberste nationale Sportkommission), einer Unterorganisation des ÖAMTC, erwachte still und leise aus dem Dornröschenschlaf. 290.000 Autos und 150.000 Motorräder waren im Jahr 1951 in Österreich zugelassen und der Liter Sprit kostete an der Tankstelle 2,90 Schilling.

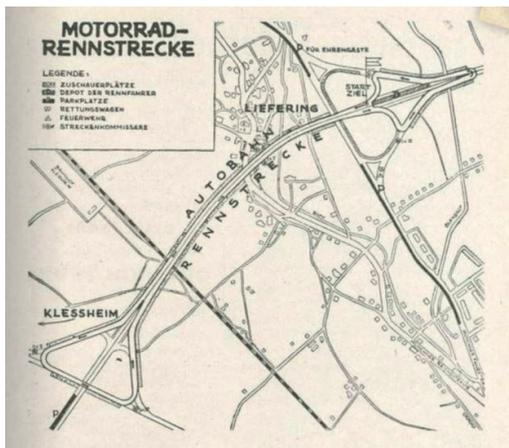
Die echten Motorsportler gruben aus diversen Scheunen sämtliche alte Fahrzeuge aus, die von den Russen nicht beschlagnahmt wurden und rüsteten diese zu Rennfahrzeugen um. Der Tauschhandel blühte, Vergaser gegen 1 kg Speck war die Devise. Die Rennen fanden quasi rund um den Kirchturm statt, ohne jegliche Sicherheitsvorkehrungen. Meistens trennte nur ein Plastikschnürl die Zuschauer vom gefährlichen Geschehen. Als Fahrerlager diente der Dorfanger oder der nächste Heustadel und das Büro des Rennleiters befand sich im Wirtshaus ums Eck.

Es gab tolle Rennen in Linz-Kleinmünchen, Bad Vöslau, Korneuburg oder auf der Autobahnspinne in Salzburg-Liefering. Strommasten, Litfasssäulen, Bushaltestellen waren auf jeder Strecke in unmittelbarer Nähe und somit ein ständiger, gefährlicher Begleiter der Helden von damals. Die Preisgelder, sollte man eines gewinnen, reichten oft nur, um die Spesen für die Anreise oder Übernachtung abzudecken. Sachpreise

wie eine Kiste Bier, ein Herbergsgutschein oder Tankgutscheine zählten zur Aufbesserung des Budgets. Sandbahnrennen waren auch sehr beliebt, sämtliche Trabrennbahnen wie in der Wiener Krieau oder in Wels wurden dazu umfunktioniert. Und es waren Helden wie Otto Mathé im „Fetzenflieger“ und Fritz Dirlt, die es sogar bis ins Kino, in die Wochenschau oder in die Tageszeitung geschafft haben. Eisrennen stellten auch eine taugliche Disziplin dar, Zell am See war das Mekka damals. Rupert Hollaus aus Traisen in Niederösterreich war unser erster internationaler Star im Motorsport. Er wurde auf NSU 1954 Motorrad-Weltmeister in der Klasse bis 125 ccm, leider starb er, wie Rindt 16 Jahre später, im selben Jahr in Monza.

Hoch in der Beliebtheitsskala standen die so genannten „Wertungsfahrten“, Vorläufer zu den modernen Rallyes. Auch moderne Rennsporttechnik hielt schon langsam Einzug in die heimische Motorsportszene. Beim „Bäderpreis“ 1956 in Baden konnte man erstmals einen Mercedes 300 SL Flügeltürer und einen Porsche 550 Spyder im Renntempo bewundern – mitten in der Stadt.

Es war eine Zeit voller Entbehrungen, aber ein Hauch von Romantik prägte diese Epoche, in der so mancher Zuschauer mit dem Beiwagen auf Schotterpisten zur Veranstaltung knatterte. Es gab aber auch eine Kehrseite, die dem motorsportlichen Aufschwung jäh bremste: Beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans anno 1955 star-



Streckenplan der „Autobahnspinne“ Salzburg-Liefering. Links: Jim Clark überprüft seinen Helm (Zeltweg 1964).



Ein Rennwagen mit bewegter Geschichte: Franz Alberts RS 1600 beim Tauplitzrennen.



Die Meute der Sportwagen am Vorstart in Aspern 1966.

ben 84 Zuschauer, als der Mercedes von Pierre Levegh in die Tribünen flog. Daraufhin wurde der Motorsport von der OSK sehr eingeschränkt und es gab auch seitens der Bevölkerung heftigen Widerstand gegen diese Sportart.

Mit Gottfried Köchert hatten die Österreicher den ersten Star in der internationalen Automobil-Motorsportszene. Der Sohn aus einer bekannten Juwelierdynastie aus Wien gewann 1955 ein Sportwagenrennen am Nürburgring vor dem Schweden Bonnier. Es war dies der erste internationale Sieg eines Österreichers bei einem Autorennen seit dem Krieg.

Am 26. Jänner 1957 begann ein neues Zeitalter des österreichischen Motorsports, das letztlich in den Bau von zwei permanenten Rennstrecken endete. Da trafen sich im „Restaurant Schwedter Hof“, im 3. Wiener Gemeindebezirk, die Granden der Motorsportszene und hielten die erste Pressekonferenz des neu gegründeten ÖASC – Österreichischer Automobilclub – ab. Willy Löwinger, ein äußerst facettenreicher und eloquenter Geschäftsmann, wurde zum Präsidenten gewählt. Löwinger war Verkaufsleiter einer Kärntner Textilfabrik und Herausgeber einer eigenen Sportzeitung, ein Tausendsassa eben. Der Rennfahrer Ernst Vogel, ein Pumpenfabrikant aus Stockerau, wurde Vize. Der Automobil-Fachjournalist und Sohn einer berühmten Glockengießer-Familie Martin Pfundner übernahm die Rolle des Schriftführers. Als sehr wertvoll für die Zukunft erwiesen sich Pfundners

internationale Kontakte in sämtlichen Motorsportgremien. Er holte sogar Wolfgang Graf Berghe von Trips und Huschke von Hanstein zur Gründungsversammlung nach Wien. Es soll ein sehr lustiger Abend gewesen sein und am Ende hatte man sich zum Ziel gesetzt, ein Rundstreckenrennen, ein Bergrennen und eine Rallye abzuhalten. Mit internationalem Status natürlich. An den Bau einer Rennstrecke dachte man damals nicht, man begab sich auf die Suche nach einem Flugplatz, in der Nähe von Wien, der für das erste Rundstreckenrennen geeignet war. Der Platz von Deutsch-Wagram war in einem desolaten Zustand, Kottlingbrunn war eine Nummer zu klein und Geld für etwaige Umbauarbeiten hatte man einfach nicht. So fiel die Wahl auf Aspern, dort war damals noch Flugbetrieb, dies sollte aber für „Herrn Direktor“ Löwinger kein großes behördliches Problem darstellen.

55.000 begeisterte Zuschauer sahen am 28. April 1957 das erste Flugplatzrennen in Österreich und die europäische Motorsportelite war am Start. Sepp Greger, Carel de Beaufort, Ernst Vogel, Richard von Frankenberg, Harry Zweifel und Willy Peter Daetwyler u.v.m. Den legendären Karl Kling konnte man als Ehren-Starter gewinnen. Dem staunenden Publikum hatte man modernste Rennwagen geboten wie Mercedes, Aston Martin, Lotus Climax, Porsche RSK und Ferrari Testarossa, die allesamt um den Ring geprügelt wurden. Sechs Rennen in den verschiedensten Klassen wurden durchgeführt. Das

„Strommasten, Litfasssäulen, Bushaltestellen waren auf jeder Strecke in unmittelbarer Nähe und somit ein ständiger, gefährlicher Begleiter der Helden von damals.“





Kranebitten 1968: Auf drei Rädern treibt Reinhard Stenzl seinen 911er aus der Haarnadel.



Langenleobarn 1968: Jochen Rindt und Kurt Bergmann beim Benzingespräch.

Hauptrennen entschied nach einem sagenhaften Duell mit v. Frankenberg auf Porsche Spyder der Schweizer Daetwyler im 290 PS starken Ferrari für sich.

Der Anfang war also gemacht, die Semperit Rallye folgte als nächstes. Da trug sich als Gesamtsieger der Kolbenfabrikant Max J. Kraus auf Denzel 1300 ein. Ein paar Wochen später stand das Gaisbergrennen am Kalender, das wiederum Daetwyler gewann. Dieses zählte sogar zur Europameisterschaft, dank Willy Löwinger, der auch Mitbegründer der Berg EM war.

Bevor sich dieses Schlüsseljahr der heimischen Motorsportszene dem Ende neigte, organisierte die Sektion Knittelfeld, eine Zweigorganisation des STAMK, noch ein Flugplatzrennen auf dem Zeltweger Militärflugplatz. Dieses eher bescheidene Rennen wurde von einer begeisterten Truppe rund um den heimischen Rechtsanwalt Dr. Gustav Tiroch durchgeführt. Ernst Vogel gewann sowohl den Sportwagenlauf als auch die GT-Wertung. In dieser neuen Aufbruchsstimmung neigt sich das Jahr 1957 dem motorsportlichen Ende zu.

Am 4. Oktober 1957 läuft ein militärischer Angestellter aufgeregt durch die endlosen Flure des Pentagons in Washington D.C. „Die Russen, die Russen sind oben“, stammelt er außer sich. Seine Abhörspezialisten haben soeben ein leises „Piep, Piep ...“ aus dem All empfangen und dies dem ersten Satelliten, Sputnik 1, zugeordnet. Die Sowjets haben die Industrienation Nr. 1 am falschen Fuß erwischt und starteten damit ein Rennen um die Vorberrschafft im Welt-raum. Und weil es so schön war, erfolgte nur einen Monat später mit Sputnik 2 (Sputnik = Weggenosse) der nächste Streich, mit der Polarhündin „Laika“ an Bord. Die Amis schickten am 1. Februar 1958 den Forschungssatelliten Explorer 1 erfolgreich ins All, somit haben die Amerikaner nachgezogen. Dennoch, die nächste Sensation kam wieder aus dem Osten. Am 12. April 1961 umkreiste der Luftwaffenoffizier Juri Gagarin in seiner Raumkapsel Wostok als erster Mensch die Erde und kam auch wohlbehalten wieder



Loses Stroh – gefährlich wie Schmierseife. Unten: Sieger Gruppe 7 – Peter Schetty im Fiat Abarth.



retour. Mit Fallschirm! Amerika zog nach und am 5. Mai 1961 war der erste Amerikaner, Alan Shepard, im All. Allerdings war dies „nur“ eine ballistische Flugbahn und keine Umrundung der Erde. Letztendlich wird es dem charismatischen Präsidenten der USA, John F. Kennedy zu bunt, er verkündet bei einer Plenarsitzung des amerikanischen Kongresses am 25. Mai 1961 folgendes: „Ich glaube, diese Nation sollte sich selbst das Ziel setzen, vor Ende des Jahrzehnts einen Mann auf den Mond zu landen und ihn sicher wieder auf die Erde zurückbringen.“ Mit diesem Aufruf setzte er den Wettlauf zum Mond in Gang. Eine ganze Nation stand mit Begeisterung hinter ihm und trieb sich selbst von einer Höchstleistung zur anderen. Am 20. Februar 1962 haben die Amerikaner durch John Glenns dreimaliger Erdumkreisung mit den Russen wieder gleichgezogen.

Kehren wir wieder in die Motorsportwelt Ende der 50er-Jahre nach Österreich zurück. Anfang 1958 schied Martin Pfundner aus dem Präsidium des ÖASC aus und wurde, zum Missfallen von Willy Löwinger, in den Vorstand der OSK gewählt. Dem ARBÖ, Ortsgruppe Salzburg, gelang am 1. Mai 1958 das Kunststück, den ersten „Großen Preis von Österreich für Motorräder“ auf der Autobahn in Salzburg-Liefering abzuhalten.

Am 15. August, einem Marienfeiertag, trat die europäische Elite beim Gaisbergrennen an. Sämtliche Stars wie Hans Herrmann, Jo Bonnier, Jean Behra, Heini Walter und Ernst Vogel konnten Graf Berghe von Trips nicht abhalten, einen neuen Gaisbergrekord aufzustellen. Und weil es so schön war, übersiedelte die ganze Truppe von Salzburg in die Steiermark. Der ÖASC ging mit den Knittelfeldern (STAMK) eine Kooperation ein, um gemeinsam in Zeltweg ein Flugplatzrennen abzuhalten.

Das Hauptrennen war geprägt durch ein mitreißendes Duell der beiden verfeindeten Porsche-Werksfahrer Trips und Behra. Die beiden wechselten vor einem begeisterten Publikum mehrmals die Führung und schließlich entschied der

rheinische Graf den Kampf für sich. So faszinierend das Rennen auch verlief, es hatte ein ungutes Nachspiel. Wie immer ging es ums Geld. Bei der Abrechnung waren sich die Knittelfelder mit dem ÖASC nicht ganz einig. So kam es zum Zank zwischen Gustav Tiroch und Willy Löwinger. Die beiden Streithähne wurden dabei zu hasserfüllten Gegnern, deren Streit letztendlich ein paar Jahre später in den Bau von zwei permanenten Rennstrecken endete. So nebenbei spaltete sich ein Teil der Knittelfelder von den anderen Knittelfeldern ab und gründete den STMSC.

Aufbruch in die als „Roaring Sixties“ bezeichnete Dekade. Die bereits als „Kinder des Krieges“ bezeichnete Generation gründete selbst Familien und gebar die Generation, die heute als „geburtenstarke Jahrgänge“ bezeichnet wird. Es war auch die Zeit, in der man mit viel Fleiß und Nachbarschaftshilfe ein Haus bauen konnte.

Die Männer machten den „B-Schein“ und die Puch-Motorräder wurden gegen das erste Auto getauscht. Exotische Ziele, wie Lignano oder Grado steuerte man auf staubigen Fernstraßen an. Fernseher und Plattenspieler zogen unaufhörlich in die Wohnzimmer ein. Die Musik befand sich wieder einmal im Umbruch, der als „Pilzköpfe“ bezeichnete Viergesang aus Liverpool prägte diese spannende Zeit. Udo Jürgens holte sich sogar für Österreich den Sieg beim Song Contest. Motorsport in Österreich nahm immer größere Dimensionen an.

Die Salzburger kristallisierten sich als erfahrene Motorradveranstalter heraus. Anfangs noch in Lieferung, später in Anif-Grödig lieferten sie perfekte internationale Läufe ab. Als „Rupert Hollaus Gedächtnisrennen“ sind diese Rennen bis heute in Erinnerung. Diese Autobahnteilstücke boten hervorragende Bedingungen, mussten aber irgendwann dem öffentlichen Verkehr übergeben werden, was dann?

Der Motorsportkalender war ausgefüllt. Veranstaltungen für Motorräder, für Autos oder beides in Kombination wurden durchgeführt. Bergrennen waren eine der beliebtesten Disziplinen für Akteure und Zuschauer. Loiblpass, Koralpe, Mühlacken, Braunsberg oder Tauplitz sind einige der vergessenen Schauplätze. Semperit Rallye, Alpenfahrt, Sechstagesfahrt oder Berglandrallye lockten die Massen ans Geschehen. Sogar die berühmte „Monte“ führte durch unser schönes Land. Als besondere Highlights galten stets die Flugplatzrennen. Etwa 70 solcher Veranstaltungen wurden bis Ende der 60er-Jahre in Österreich abgehalten. Aspern, Kottlingbrunn, Langenlebar, Linz, Graz, Zeltweg, Innsbruck und Klagenfurt waren diese flachen und weitläufigen Orte, an denen die Fahrer kaum Anhaltspunkte finden konnten.

Inzwischen ist die Rivalität der Knittelfelder und dem ÖASC so groß geworden, dass sich Willy Löwinger in den Kopf gesetzt hat, in Aspern das erste Formel 1-Rennen abzuhalten. Ehrgeizig und zielstrebig verfolgte er sein Ziel,



um es dann am 16. April 1961 zu verwirklichen. Mit 1000 Pfund Startgeld lockte er den englischen Superstar Stirling Moss an den Wiener Stadtrand. Der Rest des Starterfeldes war ziemlich dürrig und so war es für Moss im Lotus 18 ein leichtes Spiel.

Die Steirer ließen sich mit der Retourkutsche nicht lange Zeit und hielten ihrerseits am 17. September 1961 das erste Formel 1-Rennen mit einem absoluten Weltklassefeld ab. Das Grand Prix-Feld war fast komplett in der Steiermark versammelt. Nur Ferrari fehlte: Trips ist eine Woche zuvor in Monza tödlich verunglückt. Innes Ireland, ein ehemaliger Fallschirmjäger, um den sich viele Legenden ranken, gewann im Lotus-Climax vor Doppelweltmeister Jack Brabham (Cooper-Climax) und Jo Bonnier (Porsche). Vierter wurde der kommende Superstar Jim Clark, ebenfalls Lotus-Climax. Dieser „Preis von Österreich“ war eine gewaltige Veranstaltung, der nur der WM-Status fehlte.

Aus terminlichen Gründen gab es 1962 keinen Grand Prix der Formel 1 auf heimischem Boden. In diesem Jahr fand der FIA-Kongress erstmals in Österreich statt und die Steirer betrieben so richtiges Lobbying, um den ersten Formel 1-Lauf nach Zeltweg zu holen. STAMK und STMSC traten ab nun gemeinsam auf und hielten am 1. September 1963 den „1. Großen Preis von Österreich“ in Zeltweg ab. Zwar noch kein WM-Lauf, aber doch ein Probegalopp für das nächste Jahr.

Nicht alle waren zufrieden. Es stellte sich heraus, dass für die immer schneller werdenden Boliden diese Buckelpiste nur bedingt geeignet war. Als Sieger stand Jack Brabham am Podest.

Im Herbst kam dann das O.K. aus Paris und Zeltweg bekam für 1964 den WM-Status zugesprochen.

In dieser turbulenten Zeit gab es für uns Österreicher, in der Person von Jochen Rindt, ein ganz besonderes Geschenk, „a Narrischer ohne Nosn“ war ein erster Eindruck von Helmut Zwickl. Rindt war zeitlebens deutscher Staatsbürger, fuhr aber mit österreichischer Lizenz. Begonnen im Tourenwagen, wechselte er 1963 in die Formel Junior, wo er hauptsächlich durch seinen wilden Fahrstil auffiel. Rindt wollte mehr und stieg 1964 mit einem Brabham BT10 in die Formel 2 ein. Es war eine eher durchwachsene Saison. Dann kam am 18. Mai seine persönliche Sternstunde in „Crystal Palace“, wo er die Weltelite wie Clark, Hill, Arundell, und Bandini niederkämpfte. Die englische Presse konnte es



„A Narrischer ohne Nosn“ im Porsche 906 – Als Frauen noch mit der Stoppuhr das Geschehen protokollierten: Nina Rindt.

„Der Motorsportkalender war ausgefüllt. Veranstaltungen für Motorräder, für Autos oder beides in Kombination wurden durchgeführt ... Sogar die berühmte „Monte“ führte durch unser schönes Land. Als besondere Highlights galten stets die Flugplatzrennen.“



Innes Ireland genehmigt sich noch eine Zigarette im Cockpit.



Jim Clark fährt als Trainingsschnellster zur Startaufstellung: Langenlebar 1967. Rechts: Gleicher Schauplatz – J. P. Beltoise dreht eine Ehrenrunde.



Ist der richtige Reifen montiert?, fragt sich Graham Hill.



Dunlop Renndienst in der Wiese – Aspern 1968. Rechts: Gleicher Schauplatz – Carlo Abarths Boliden in der „Militärgarage“.



kaum begreifen, dass ein Unbekannter die Briten auf heimischem Boden bezwang.

Am 23. August 1964 ging dann der erste Weltmeisterschaftslauf auf dem 3,2 km langen Kurs des Militärflugplatzes in Zeltweg über die Bühne. Es sollte ein ereignisreiches Rennen werden, geprägt durch das große Favoritensterben. Surtees, Gurney und Clark hatten Aufhängungsschaden. Rindt brach bei seinem Formel 1-Debüt am Brabham die Lenkung. Phil Hills Cooper landete in den Strohhallen und brannte völlig aus. Vor 40.000 begeisterten Zuschauern siegte letztendlich Lorenzo Bandini im Ferrari. Aber dieser „Waschrumpel“ wurde für die Zukunft der WM-Status, allerdings nur für Formel 1-Rennen, entzogen.

Nun verdichtete sich die Erkenntnis, dass nur eine permanente Rennstrecke die Formel 1 wieder nach Österreich zurückbringen konnte. Aber die Formel 1 ist nicht alles, und so wurden für Autos oder Motorräder in den nächsten Jahren viele spannende Rennen ausgetragen. Salzburg, Aspern, Zeltweg, Langenlebar und unzählige Bergstraßen waren die Schauplätze.

Nachdem 1965 Rindt zusammen mit Gregory die 24 Stunden von Le Mans gewonnen hat, waren wir Alpenländer auch weltweit im Motorsport angekommen.

Viele Supertalente traten in Jochens Fußstapfen wie Quester oder Marko bei den Automobilen und Thalhammer oder Schneider bei den Zweiradlern.

Jetzt betraten zwei altbekannte Macher den „Ring“. Dr. Tiroch (für Steiermark) und Dir. Löwinger (für Salzburg). Beide wollten eine für Auto- oder Motorradweltmeisterschaften taugliche Rennstrecke.

Dr. Tiroch plante sein Vorhaben in Sichtweite des Zeltweger Flughafens, im sogenannten

Aichfeld, daher auch der ursprüngliche Name: „Aichfeldring“. Die Steirische Landesregierung unter dem damaligen Landeshauptmann Josef Krainer sen. unterstützte das Projekt mit einer Millionen-Investition.

Mit den großen Automobilimporteuren und der deutschen Automobilindustrie im Rücken sah Löwinger in der Nähe zu Salzburg und der deutschen Grenze den Standort Thalgau am geeignetsten. Der Engländer John Webb wollte sich ursprünglich mit 15 Millionen Schilling beteiligen, machte aber später einen Rückzieher. Die Salzburger Landesregierung unter Landeshauptmann Hans Lechner stand ebenso tatkräftig hinter dem Vorhaben.

Beide Projekte wurden ursprünglich mit etwa 20 Millionen Schilling veranschlagt und als absolute Höchstgeschwindigkeitsstrecken ausgelegt. The race is on!

Blicken wir wieder ins Weltall. Da düstern die Russen und die Amerikaner hurtig los, Ziel war der Mond, vorerst nur mit unbemannten Sonden. Es war nicht einfach, dieses in Bewegung befindliche Ziel zu treffen, mal flog die Sonde am Mond vorbei und ein andermal zerschellte diese auf der Mondoberfläche. Insgesamt hatten beide Parteien zusammen 25 Feblschüsse.

Die erste unbemannte weiche Landung am Mond gelang den Russen, am 31. Jänner 1966 mit Luna 9. Der Westen zog am 30. Mai 1966 mit Surveyor 1 nach. Immer waren die Russen einen Schritt voraus. Erste Zweimannkapsel, erste Dreimannkapsel, erste Frau im All und erstes Manöver außerhalb der Raumkapsel – Alexeij Leonow im März 1966.

Langsam holten die Amerikaner auf, indem Armstrong und Scott die ersten Kopplungsmanöver im All gelangen. Alles schien möglich, bis am 27. Jänner 1967 die ersten Opfer zu beklagen waren. Beim Test von Apollo 1 fing die Kapsel Feuer und die drei Astro-

nauten Grissom, White und Chaffee verbrannten hilflos an ihrem Arbeitsplatz. Danach ruhte das Apolloprogramm für 20 Monate. Auch die Russen hatten ihr tödliches Drama, als beim Wiedereintritt in die Erdatmosphäre bei Kamarows Kapsel der Fallschirm versagte.

Amerikas Raumfahrt startete zu Weihnachten 1968 so richtig durch. Apollo 8 mit Borman, Lovell und Anders umrundeten als erste den Mond und sahen somit erstmals die Rückseite unseres treuen Trabanten. Sogar die Musikbranche rund um den Globus ließ sich vom Mond verzaubern. Hits wie „Lady Sunshine und Mr. Moon“, „Der Mann im Mond“ oder „Bad moon rising“ werden uns ewig in Erinnerung bleiben.

Inzwischen gewann der Österreichische Motorsport immer mehr an internationaler Bedeutung. In „Masta“ Kurt Bergmanns Formel V-Konstruktionen fuhren die Stars reihenweise nationale und internationale Erfolge ein. Huber, Breinsberg, Riedl, Ertl, Peter, Quester, Marko, um nur einige zu nennen, griffen erfolgreich ins Lenkrad der Boliden aus Eßling und freuten sich allesamt auf die erste permanente Rennstrecke in Österreich.

Eigentlich hatten bis Ende 1967 die Salzburger bei diesem Wettlauf die Nase vorne. Plötzlich traten einige der Thalgauper Grundbesitzer von den vorgefertigten Verträgen zurück und man musste einen neuen Standort finden. Heute wird noch gemunkelt, dass sich zum damaligen Zeitpunkt auffallend viele Autos mit steirischen Kennzeichen in Thalgau befanden.

Ein Ersatzort im Nesselgraben wurde mit Hilfe der Nachbargemeinden Koppl und Plainfeld rasch gefunden. Dort war man aber durch die topographischen Gegebenheiten etwas eingengt und Löwinger musste „seine“ Strecke in die enge Talrinne hineinperchen. Das Resultat waren etwas eigenartige Vorhaben, wie z. B. der Rennleiterturm gegenüber den Boxen ohne Tunnel unter der Strecke. Die Einfahrt in die Boxen war ausgerechnet am Ausgang der sehr schnellen Fahrerlagerkurve. Ein Kuriosum waren die, der Start-Ziel-Geraden abgewandten Boxen.

Der ÖASC als größter Motorsportveranstalter des Landes war dadurch etwas ins Hintertreffen gelangt. Schon damals kristallisierte sich heraus, dass die Formel 1 für diese Strecke weniger geeignet war, wohl aber für die Motorrad-WM. Es tauchte auch der Name „Salzburgring“ erstmals auf. Daraufhin klang den Steirern der Name „Aichfeldring“ etwas zu provinziell und man nannte das Projekt von nun an „Österreichring“. Dr. Tiroch und Dir. Löwinger versuchten beide auf ihre Weise die Öffentlichkeit, die Industrie und die Medien für das jeweilige Vorhaben zu begeistern. Es war über die Jahre ein mediales Match, teilweise mit fragwürdigen Methoden. Helmut Zwickl brachte es auf den Punkt und beschrieb die Situation damals so: „Erklärte Dr. Tiroch in Zeltweg ‚Wir bauen‘, erklärte Dir. Löwinger in Wien ‚Auch wir bauen‘.“ An einer Nebenfront tauchte aber noch eine dritte Renn-

strecke auf. Erwein Graf Schönborn, damals Rennleiter bei Bosch, machte den Vorschlag auf seinem Gut (Schloss Schönborn, zwischen Stockerau und Hollabrunn) eine Rennstrecke zu erbauen. Aus der Rennstrecke wurde nichts, stattdessen gibt es dort heute einen der schönsten Golfplätze des Landes.

Im April 1968 fand der Spatenstich in der Obersteiermark statt und damit rollten auch die ersten Bagger an. Der Spatenstich und Baubeginn in Salzburg folgte im Herbst 1968.

Es war nun auch an der Zeit, bei der Motorsportbehörde auf Brautschau zu gehen und sich internationale Rennen und Serien zu sichern. Beide Kontrahenten hatten die allerbesten Beziehungen zur FIA und zur CSI in Paris. Während die Steirer sich auf die Formel 1 und die Sportwagen-WM konzentrierten, lag der Schwerpunkt beim Salzburgring mehr bei der Motorrad-WM.

Sportlich gesehen hatte sich 1968 Rindt inzwischen in der Formel 1 etabliert und eilte in der Formel 2 von Sieg zu Sieg. Derweil begann ein junger Wiener mit dem Namen Andreas Nikolaus Lauda seine Rennkarriere.

Das Jahr 1969 ist in vieler Hinsicht in die Geschichte eingegangen; Nixon wurde Präsident der USA und die Musikfans pilgerten nach Woodstock. Die Boeing 747 und die Concorde hatten ihre erfolgreichen Testflüge absolviert. Rindt feierte seinen ersten GP-Sieg und in Le Mans gab es die knappste Entscheidung aller Zeiten, 120 Meter Vorsprung für Ickx/Oliver im GT40.

In Österreich gab es rege Bautätigkeit, in Wien wurde mit dem U-Bahnbau am Karlsplatz begonnen und in den Bundesländern Salzburg und Steiermark wurden gewaltige Erdbauarbeiten durchgeführt, um die beiden Rennstrecken fertigzustellen.

Während die Russen immer noch mit Kopplungsmanövern im Erdbereich beschäftigt waren, konnte die Amerikaner nichts mehr bremsen. Im Mai 1969 testeten Stafford, Cernan und Young die Mondlandefähre in der Mondumlaufbahn und näherten sich der grauen unwirtlichen Oberfläche bis auf 14 Kilometer.

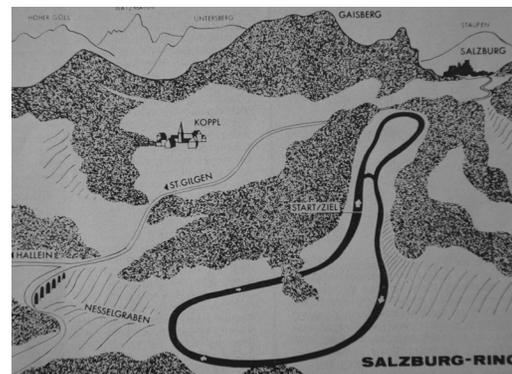
Am 16. Juli 1969 startete das Raumschiff Apollo 11 mit der mächtigen Saturn IV-Rakete in Richtung Mond. Eine Reise, die in der damaligen Zeit, genauso wie heute, gar nicht zu begreifen ist. Alleine der Lärm, der den Start dieses 111 m hohen Giganten begleitete, wurde damals als der gewaltigste von Menschenhand erzeugte Ton bezeichnet, abgesehen von der Atombombe. Am 20. Juli näherte sich das größte Abenteuer der Menschheitsgeschichte seinem Höhepunkt. Nach vier

„Dr. Tiroch plante sein Vorhaben in Sichtweite des Zeltweger Flughafens, im sogenannten Aichfeld, daher auch der ursprüngliche Name ‚Aichfeldring‘.“



Grundeinlöseplan für den Österreichring.

Unten: Erste Studie vom Salzburgring.



„Löwinger musste ‚seine‘ Strecke in die enge Talrinne hineinperchen. Das Resultat waren ... z. B. der Rennleiterturm gegenüber den Boxen ohne Tunnel unter der Strecke.“



Eine Woche nach der Mondlandung eröffnen Dr. Gustav Tiroch und Landeshauptmann Josef Krainer sen. den Österreiching.

Tagen Anreise durch die Weiten des Alls erreichten Armstrong, Aldrin und Collins die Umlaufbahn des Mondes. Collins hielt im Mondorbit, im Mutterschiff (Columbia) die Stellung, während Armstrong und Aldrin in der Mondlandefähre (Eagle) erfolgreich am Mond aufsetzten und die ganze Welt in Atem hielt. Armstrong selbst betrat mit dem linken Fuß am 21. Juli um 3:56 (MEZ) als erster Mensch die Mondoberfläche. Aldrin folgte eine halbe Stunde später. Dies war der Augenblick, der die ganze Welt vereinte und so manchen Tränen in die Augen trieb. Selbst der Klassenfeind, in Form der damaligen UdSSR, freute sich mit den drei Helden. Drei Tage später landete die Kommandokapsel samt ihrer Besatzung im Pazifik und wurde anschließend mit der „USS Hornet“ nach Hawaii gebracht. Von dort starteten sie ihren Triumphzug rund um den Erdball, um das größte Abenteuer der Menschheit aus ihrer Sicht zu schildern. Die USA hat den Wettlauf zum Mond für sich entschieden.

Knapp eine Woche später wurde das zweite Duell dieser Geschichte zu Gunsten der Steiermark entschieden. Kaum waren die letzten Baummaschinen verschwunden, wurde am 27. Juli der neu erbaute Österreiching durch Dr. Tiroch, Landeshauptmann Josef Krainer sen. und Manfred Mautner-Markhof (Präsident des ÖAMTC) feierlich eröffnet. Ausgeschrieben waren zwei Läufe zur Motorrad-Staatsmeisterschaft, ein Tourenwagenrennen, ein Formel V-Lauf und ein internationales Sportwagen/Prototypenrennen. Es gab damals natürlich noch keinen elitären Paddock-Club am Boxendach. Dort waren ein paar Tische aufgestellt, wo man gemütlich ein steirisches Bier und Würstel mit Senf zu moderaten Preisen bekam. Am Boxendach war sogar das Rauchen erlaubt, obwohl in der Boxengasse selbst noch die Boliden aus dem Benzinkanister und mit Trichter betankt wurden.

Ein illustres Bild gaben auch die Streckenposten ab. An diesem heißen Sommertag standen sie in Badehose unterm Sonnenschirm, direkt am Streckenrand. Sämtliche heimische Motorradstars wie Prügl, Zach, Krasensky, Maxwald, Bergold oder Minich lieferten sich tolle Duelle. Dr. Helmut Marko gewann auf Chevrolet Camaro das Tourenwagenrennen vor „Lemmy“ Hofer und Sepp Manhalter.

Auch beim gewaltig besetzten Formel V-Event (46 Starter!) hieß der Sieger Marko. Er gewann im McNamara vor Fritz Böhler, Harald Ertl und Erich Breinsberg, Lauda wurde im Kaimann Achter.

Die Startliste bei den Tourenwagen oder Formel V las sich wie ein Lexikon: Böhringer, Huber, Pust, Wendlinger, Daurer, Koinigg, Ertl, Bross, Rudolph, Schurti ... Das Hauptrennen führte über insgesamt 40 Runden zu je 5,9 km und war international sehr gut besetzt. Die „Schwedensbomben“ Jo Bonnier und Ronnie Peterson zählten in ihren bärenstarken Lola T70 ebenso zu den Favoriten wie Masten Gregory, Rindts Co beim Le Mans Sieg 1965, im Porsche 908 und



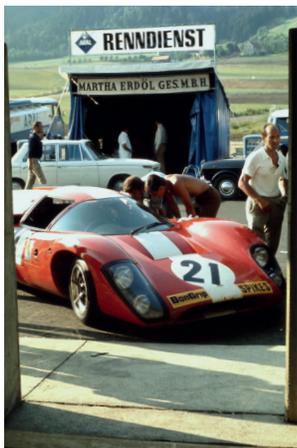
David Piper, ebenfalls Lola T70. Weiters meldete Piper einen „pipergrünen“ Ferrari 250 LM für Chris Craft, dieser erschien aber leider nicht zum Rennen. Das Alfa Romeo-Werksteam, unter der straffen Führung von Carlo Chiti, mit dem Fahrerduo Ignazio Giunti und Andrea de Adamich, zählte mit den 33/3 Prototypen ebenfalls zu den Sieganwärtern.

Die Österreicher hatten auch ordentlich aufgerüstet. Unsere heißesten Eisen waren Rudi Lins und Peter Peter in ihren Salzburger Werksporches 908/2 von Porsche-Salzburg. Zwei Tage vor dem Rennen kaufte sich Otto Stuppacher mit Hilfe seiner Mutter einen Porsche 910 und erreichte damit auf Anhieb Platz 6 im Training, Chapeau! Berndt Brodner, Richard Gerin, Kurt Rieder und Sigi Pust investierten ebenso in die Weissacher Plastikbomber 906 und 910. Erich Glavitz und „Gustl“ Deutsch nahmen das Rennen mit ihren extrem flachen Lotus Europa in Angriff.

Das Rennen selbst wurde für die 35.000 Zuschauer zu einer wahrlich imposanten Attraktion. Die Texaco-Schikane entpuppte sich als Sargnagel für Piper und Peterson und deren Lola T70, Peterson versenkte sein Juwel in einem Wassergraben. Porsche Salzburgs Boliden waren auch vom Pech verfolgt: Lins hatte Motorschaden und Peter rutschte in der Texaco in die baustellenartige Auslaufzone. Gregory fuhr scheinbar einem Start-Ziel-Sieg entgegen. In der letzten Runde stiegen plötzlich dunkle Rauchwolken aus dem 908er Heck und Gregory kriecht nur mehr im Schritttempo aus der Texaco-Schikane. Gregory gab seinem hinter ihm fahrenden Freund Richard Broström ein Zeichen, dieser schubste Gregorys 908er über den letzten Hügel und rollte so seinem vermeintlichen Sieg entgegen. Gregory wurde als Sieger



Blick aus der Rückseite der Boxen auf den Lola T70 von Jo Bonnier.





Die Streckenposten in der „Texaco“ haben alles im Griff.



Andrea de Adamich bei seiner Siegesfahrt.



Lauda steht neben Schurti in Reihe 2.
Rechts: Das Startduell bei den Tourenwagen gewinnt Marko im bärenstarken Camaro.



Sepp Manhalter (im Rennwagen) wird begleitet von Gattin Erika im körpernahen Sommerkleid.



Ronnie Peterson köpft seinen Lola T70 in einen Wassergraben.



De Adamich, Gregory, Lins, Bonnier in Runde 1.
Links: Piper rutscht ins Out – die hiesige Polizei beobachtet mit zwei Einsatzfahrzeugen das Geschehen. Ein couragierter Helfer schreitet barfuß ein.





Blick über das (alte) Fahrerlager in Richtung Nockstein.

gefeiert, mit Lorbeerkranz geschmückt und eine Stunde später nach einem Protest Alfa Romeos letztendlich disqualifiziert. Sieger wurde dadurch Andrea de Adamich im Alfa 33/3 vor Jo Bonnier im Lola T70 und Otto Stuppacher hielt die österreichische Fahne als Dritter hoch. Einen tollen sechsten Platz erreichte Brodner im 906 und Rieder sicherte sich im selben Fabrikat den achten Platz.

Nach diesem geglückten Probelauf wurde zwei Wochen später ein Lauf der Langstrecken-WM abgehalten. Siffert/Ahrens erkämpften dabei den ersten Sieg eines Porsche 917.

Am 20./21. September folgte dann die Premierenveranstaltung am Salzburgring, wie schon in Zeltweg ohne Jochen Rindt, der andere Verpflichtungen hatte. Als Veranstalter traten der ARBÖ, ÖASC und SAMTC gemeinsam auf. Am Samstag wurden insgesamt vier Motorradrennen und ein Tourenwagenrennen abgehalten, diese waren jeweils als „nationaler Preis von Salzburg“ deklariert.

Die offizielle Eröffnung, mit einem sichtlich gerührten und stolzen Dir. Löwinger, fand am Sonntag mit dem „Internationalen Preis von Salzburg“ statt. „Aber ich war schneller, als die Steirer Troteln!“, war die Antwort Löwingers auf eine Journalistenfrage, warum er doch das Duell gegen die „Knittelfeld-Connection“ verloren hatte. Er meinte dabei aber die Netto-Bauzeit.

Die Stuttgarter Mercedes Benz AG brachte den nagelneuen Versuchswagen C 111, mit Wankel-Motor, an die Strecke, um mit prominenten Gästen einige Runden zu drehen.

Den 30.000 begeisterten Zuschauern wurden bei herrlichem Herbstwetter Spannung in allen Rennen geboten. Die Klasse bis 350 ccm gehörte den Yamaha-Fahrern. Walter Scheimann (D) gewann vor Karl Hoppe (D) und dem Österreicher Edi Lenz. In der Halbliterklasse konnte sich Hoppe den Sieg vor dem Neuseeländer Keith Turner und dem Italiener Alberto Bagani sichern. Bei den Beiwagen waren die regierenden Seitenwagenweltmeister Enders/Engelhardt auf BMW nicht zu schlagen. Im internationalen Tourenwagenrennen katapultierte sich der mächtige Chevrolet Camaro Z28 (Ex-Mark Donohue/Penske) von Peter Reinhardt gleich nach dem Start an die Spitze des Feldes, dicht gefolgt vom Werks BMW 2002 TI K (K= Kompressor) mit Dieter Quester am Steuer. Dr. Helmut Marko, BMW Alpina 2002 TI, folgte Quester wie sein Schatten. In dieser Reihenfolge fuhren sie auch nach 20 Runden ins Ziel.

Das Formel V-Rennen war ein Kampf der „Kaimänner“ gegen Austro V. Das Rennen mit 38 Startern lief über 15 Runden und war durch spannende Kämpfe und einigen Abflügen sehr unterhaltsam für die Zuschauer.

Gewonnen hat Quester vor Breinsberg und Lauda, alle Kaimann. Die Plätze 4 bis 9 gehörte Austro V: Peter, Böhler, Miedaner, Pankl, Schörg und Ertl.

Als wahrer Schlager entpuppte sich das

Hauptrennen für Sportwagen und Prototypen. Pole holte sich Kurt Ahrens im Salzburg Porsche 908 vor Dieter Quester in Sidney Taylors Lola T70. Reihe 1 komplettierte als dritter Masten Gregory im Porsche 908 und David Piper im grünen Lola T70. Reihe 2 war mit Carlo Abarths Boliden besetzt, Arturo Merzario, Hans Ortner und Ed Swart. Das Startduell gewann auf den ersten Metern Quester, bis ihm beim Schalten in den dritten Gang die Schaltgabel brach und er nach ein paar Runden den Lola in den Boxen abstellte. Ahrens fuhr daraufhin einen unangefochtenen Start-Ziel-Sieg entgegen. Nur 4 Sekunden dahinter sicherte sich Piper Rang 2, gefolgt von Gregory, weitere 25 Sekunden zurück. Merzario schied aus und so gewann Ortner das Abarth-Duell gegen Swart und wurde Vierter. Die weiteren Österreicher: Otto Stuppacher belegte im Porsche 910 den sechsten Platz und Kurt Rieder wurde im Carrera 906 Elfter.

Nachdem sowohl in Zeltweg als auch in Salzburg jeweils die erste Hürde einer erfolgreichen Eröffnung geschafft war, entwickelten sich die zwei Rennstrecken auf ihre eigene Art weiter.

Höhen und Tiefen begleiteten beide Pisten durch ihre Geschichte. Vom Abriss über Besitzwechsel, Lizenzentzug, Namensänderung, bis zur Streckenverkürzung reichte die Bandbreite. Nichtsdestotrotz haben beide Strecken, nach 50 Jahren Spitzensport, ihren Stammpflicht im internationalen Motorsportkalender gefunden. Löwinger und Tiroch wurden nie Freunde. Dr. Gustav Tiroch starb 1982 mit nur 58 Jahren an einem Gehirnschlag. Drei Monate vor seinem 97. Geburtstag starb in einem Wiener Pflegeheim Dir. Willy Löwinger, Jahrgang 1916. Ohne die beiden gäbe es vielleicht heute keinen Salzburgring oder Red Bull Ring.

Die Amerikaner führten bis Ende 1972 insgesamt 6 erfolgreiche Mondlandungen durch und flogen damit insgesamt 12 Menschen auf unseren Trabanten samt erfolgreicher Rückkehr. Nur mehr vier aus dieser Heldentruppe leben heute noch (Stand Jänner 2019). Die Russen haben schon nach Apollo 8 eingesehen, dass der technische Rückstand gegenüber Amerikanern einfach zu groß war und stellten daraufhin ihr Mondlandeprogramm ein.

Der Salzburgring hatte über die fünf Jahrzehnte seiner Geschichte den ursprünglichen Namen beibehalten. Aus dem Ö-Ring wurde zwischenzeitlich der A1-Ring und hat jetzt sein Dasein unter dem Namen Red Bull Ring.

Beide Strecken werden unter wirtschaftlichen Aspekten, wie ein anderes Unternehmen auch, geführt und sind nahezu das ganze Jahr ausgebucht. Es gibt nicht nur Motorsportveranstaltungen, sondern auch private Testfahrten, Musikevents, Fahrsicherheitstrainings, Clubveranstaltungen und vieles mehr.

Die weltweite Aufmerksamkeit, dank Formel 1, gilt jedoch der steirischen Rennstrecke. Beiden Strecken alles Gute zum 50er!



Dir. Löwinger wird für seine Dienste vom Land Salzburg geehrt.





Runde 1 – Quester führt vor Gregory und Piper das Feld an.

Links: Blick auf die „verkehrtrum“ gebaute Boxenanlage.



907, 910, 906 – Zahlenspiel aus dem Hause Porsche.



Achtung: Hier komme ich, Dieter Quester mit aufgeblendeten Scheinwerfern.
Unten: Einmal um die eigene Achse: Klaus Reisch im Alfa Romeo GTA.



Zwei Gespanne haben den Schmiermaxe auf der linken Seite, einer auf der rechten.



Trotz Führung von Lauda sind die beiden Streckenposten am Geschehen kaum interessiert.



Links: Ortner jagt Merzario bis zu seinem Ausfall vor sich her.