



Der Schnee von gestern

Text & Photos: Christian Sandler

Die 70er-Jahre im Tourenwagen Rennsport werden allgemein als die „geilste Zeit“ in diesem Metier bezeichnet. Da gab es die unvergesslichen Duelle, Alfa gegen Ford, BMW gegen Ford oder Porsche gegen BMW. Traumhafte Boliden, wie die blau/weißen Capri oder das „Batmobile“ von BMW, entstanden in dieser Epoche und lockten massenweise Zuschauer an die Rennstrecken. Manche Tuningfirmen wie Zakspeed, Alpina

oder Schnitzer heizten den Werksteams von BMW und Ford ordentlich ein. Das Salz in der Suppe waren aber die damals aktuellen Formel 1-Piloten, die wenn es der Terminkalender zuließ, regelmäßig in die Tourenwagen gesetzt wurden – Geld spielte offenbar keine Rolle. Fittipaldi, Brambilla, Amon, Lauda oder Stewart gaben in den schweren Boliden ordentlich Gas und brachten so manchen Tourenwagen-Spezialisten an ihre Grenzen.

1973 war so eine Saison, in der es schien, dass alles machbar wäre. Am 22. April (Osterwochenende) war alles für den zweiten EM-Lauf in diesem Jahr am Salzburgring angerichtet. Den ersten Lauf in Monza hat das BMW-Alpina Duo Niki Lauda und Brian Muir für sich entschieden, Lauda fuhr damals bei BRM in der Königsklasse. Aus dem Lager der Formel 1-Fahrer waren Lauda, Stuck, Amon, Bell, Brambilla und Mass am Rande der Festspielstadt eingetroffen. Beim inoffiziellen Training am Karfreitag knallte Lauda im orangen Alpina BMW eine Bestzeit in den Asphalt, knapp vor dem Schotten Gerry Birrell (Ford) und dem Neuseeländer Chris Amon (BMW). Wenn nicht „Frau Holle“ vor lauter Übereifer in ihrer senilen Bettflucht eine Nachtschicht der Extraklasse eingelegt hätte,



wäre dieses Wochenende wieder durch das Duell zwischen BMW und Ford geprägt gewesen. So blieb als Spektakel nur der Kampf mit der Schneeschaukel und dem Schneepflug gegen die weißen Massen. Zwischen den Fahrern und Teammitgliedern wurden so manche Schneeballschlachten abgehalten. Es war wie der sprichwörtliche Kampf gegen die Windmühlen, den Mutter Natur für sich entschied und das Rennen wurde kurzfristig abgesagt.

Als sich die Transporter-Kolonnen aufmachten, um den Ring unverrichteter Dinge zu verlassen, begann seitens der Veranstalter die Suche nach einem Ersatztermin, der relativ rasch gefunden wurde. Ursprünglich stand am Terminkalender der Tourenwagen EM Brünn, in der damaligen CSSR. Dieser Lauf sollte am 20. Mai stattfinden. Die Tschechen versäumten ihrerseits die Abnahme der Strecke durch die FIA und die Salzburger schlugen daraufhin sofort zu. Einziger Wermutstropfen war die Terminkollision mit dem F1 GP von Belgien in Zolder. Somit waren die ganz großen Stars, inklusive Lauda, durch ihre Formel 1-Verpflichtungen dieses Mal nicht in Salzburg dabei. Es war übrigens jener Skandal-Grand Prix, bei dem im Training der Asphalt auf der Strecke aufbrach und die Fahrer am Samstag

streikten. Das Rennen fand dennoch am Sonntag unter den wildesten Umständen statt, Lauda wurde fünfter.

Zurück zum Salzburgring, wo sich die Akteure und die Zuschauer am 20. Mai 1973 an den sommerlichen Temperaturen erfreuten. Nachdem Gerry Birrell seinen Werkscapri im Training in sämtliche Einzelteile zerlegte, blieb seitens der Kölner, unter der Regie von Mike Kranefuß, nur mehr der Wagen von Glemser/Fitzpatrick gegen eine Meute von BMW Renner. Der neue Teamchef von BMW, Jochen Neerpasch, brachte ein 3 Liter CSL-Coupé mit Quester/Stuck an den Start. Alpina trat mit dem von Jägermeister gesponserten Coupé mit Muir/Hezemans an. Aus dem Hause Schnitzer waren als Speerspitze Brambilla/Jassaud in der Div. 2 gemeldet. In der Div. 1 brachten die Freilassinger auch zwei infernalisches laute BMW 2002 mit österreichischer Beteiligung nach Salzburg, May/Manhalter und Siller/Ertl hießen die Paarungen.

Schnellster im Training war Glemser im Capri vor Brambilla, Stuck und Hezemans – alle BMW. Das Startduell gewann Brambilla vor Glemser und Quester, die sich kontinuierlich von ihren Verfolgern, angeführt von Fitzpatrick, absetzten. Das spannende Duell dauerte aber nur



Standardausrüstung von Ford – Schneeschaukel.



Schneeballschlacht: Manhalter vs. Siller.



Steyr 380 anstatt schneller Rennwagen.



Alles da, nur keine Winterreifen.



Oben: Eine Runde mit dem Spaten um Alberts Camaro.



Räumkommando im Einsatz.

Rechts: Am Start war Quester noch zuversichtlich. Rechts im Bund: Schnelles Duo im Schnitzer BMW – Ertl/Siller.



Beim Start hatte Brambilla die Meute noch im Griff.

eine Stunde. Quester schied mit Ventilschaden aus und Brambilla hatte plötzlich seinen Schaltknüppel in der Hand; er musste die Boxen aufsuchen. Somit war der Weg für das Duo Glemser/Fitzpatrick frei, sie überquerten nach 4 Stunden als erster die Ziellinie. Vor 20.000 Zuschauern wurden Muir/Hezemans als zweite gewertet und Brambilla/Jassaud landeten auf Platz 3. May/Manhalter schieden ebenso wie Siller/Ertl aus.

Beachtenswert war der vierte Platz von Basche/Menzel im 2-Liter-BMW von GS-Tuning. Andere Marken wie Fiat, Alfa, Chevy oder Opel konnten mit der Spitze nicht mithalten. Ford hatte also in der laufenden Europameisterschaft mit BMW gleichgezogen. Die Markenwertung ging trotzdem am Jahresende nach München und Europameister bei den Fahrern wurde Toine Hezemans.



V. I. o. im Uhrzeigersinn: Erster Glemser/Fitzpatrick, Zweiter Muir Hezemans, Dritter Brambilla/Jassaud und Vierter Basche/Menzel.