

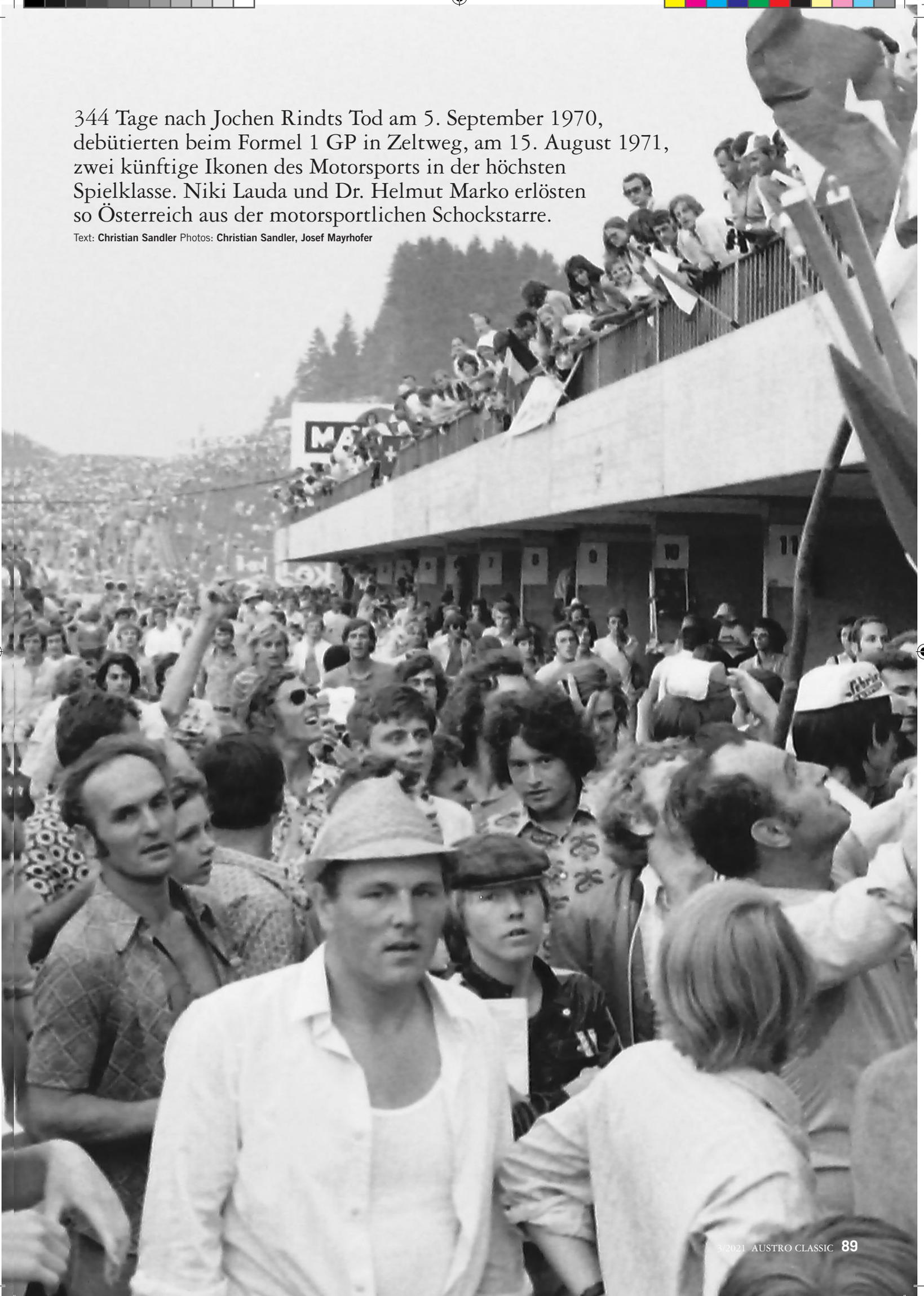
Tu felix Austria – Zeltweg 1971





344 Tage nach Jochen Rindts Tod am 5. September 1970, debütierten beim Formel 1 GP in Zeltweg, am 15. August 1971, zwei künftige Ikonen des Motorsports in der höchsten Spielklasse. Niki Lauda und Dr. Helmut Marko erlösten so Österreich aus der motorsportlichen Schockstarre.

Text: Christian Sandler Photos: Christian Sandler, Josef Mayrhofer



Damals war es nicht anders als heute, wenn die Medien schon so gnädig waren aus dem Bereich des Motorsports zu berichten, stand die Formel 1 an erster Stelle, alles andere war zweitrangig. So blieb auch vielen verborgen, dass viele junge österreichische Talente sich anschickten, in Jochens Fußstapfen zu treten. Nachdem unsere kleine Alpenrepublik den motorsportlichen Olymp mit Jochen bestiegen hat, musste es zwangsweise auch ohne unseren Hero weiter gehen. Drei Ausnahmekönner betraten, unabhängig voneinander, die Bühne der „Rindt-Nachfolge“. Dieter Quester, Dr. Helmut Marko und Niki Lauda waren die drei Konquistadoren, die sich unabhängig voneinander und zielstrebig heraus kristallisierten. Jeder der „Drei“ war für sich ein Fahrgenie, versuchte es auf seine Weise in den verschiedensten Motorsportarten und wurde unbewusst in dieses Ränkespiel geworfen. Quester, der älteste unserer „Newcomer“ war 1970 schon am weitesten. Er war quasi mit BMW verheiratet und hatte schon zwei TW-Europameistertitel (1968 und 1969) anzubieten. Er fuhr die Berg-EM, natürlich mit BMW, für Kurt Bergmann in der Formel V und gab sogar den „917er“ am Nürburgring die Sporen. 1971 ging sein Stern in der Formel 2-EM auf, er kämpfte mit Kalibern wie Peterson, Reutemann, Fittipaldi, Jarier und Beltoise und wurde am Ende Dritter in dieser stark umkämpften Meisterschaft.



Dieter Quester hat seine Formel 1-Ambitionen vorerst auf Eis gelegt.



Dr. Helmut Marko im Gespräch mit Tim Parnell



Ein etwas skeptisch wirkender Niki Lauda

Jochens Schulfreund Marko machte erstmal das Studium fertig, bevor er so richtig Gas gab. Der Doktor war sehr vielseitig. 1970 fuhr er bei BMW-Alpina, wurde zum Seriensieger in der Klasse bis 2 Liter und in der Sportwagen-WM startete er für Martini Racing im Porsche 908. 1971 war Marko der wohl am meisten beschäftigte Rennfahrer, es verging kein Wochenende, an dem er nicht am Start war. Mit einem Ford Capri war er in der TW-EM im Einsatz und mit einem Lola T212 wurde er Europameister bei den Sportwagen. Glanzvoller Höhepunkt und zugleich ein riesiger Karriereschub war der Gesamtsieg bei den 24 Stunden von Le Mans im Martini Porsche 917 mit der Nummer 22. Mit seinem Partner Gijs v. Lennep legte er in 24 Stunden 5.335 Kilometer zurück, ein Rekord, der erst 2010 gebrochen wurde (siehe AC 3/2021). Der dritte und Jüngste im Bunde war Lauda. Er begann seine Karriere 1968 beim Bergrennen in Bad Mühlacken, kämpfte 1969 in der Formel V und fuhr schon 1970 in der Formel 3 mit einem McNamara, kaufte sich einen Porsche 908 für die Sportwagen-WM und Interserie. Lauda war von den Dreien der Zielstrebigste, der auch keine finanziellen Husarenstücke scheute. Im mächtigen BMW Alpina Coupé lehrte er 1971 so manchen Tourenwagen-Profi das Fürchten, aber gegen Quester zog er meist den Kürzeren. Mit einem March Formel 2 geigte er in den Trainings zur Europameisterschaft so richtig auf, schied aber im Rennen meistens durch Defekte aus.

Im Vorfeld des Deutschland Grand Prix, am 1. August 1971, gab es ein Tauziehen zwischen Quester und Marko um das dritte Cockpit bei Surtees. Die beiden spielten sich gegenseitig aus, wie immer ging es ums Geld und um einen nicht eingehaltenen Vorvertrag, letztendlich bekam keiner der beiden den Platz. Marko kam trotzdem noch zu Formel 1-Ehren. Jo Bonnier borgte ihm seinen zwei Jahre alten McLaren M7C beim Freitagstraining, weil er für sich selbst keine Chance sah, sich zu qualifizieren. Sollte der Doktor mit dem Oldtimer zufrieden sein, könnte er am Renntag damit fahren. Aber Marko kam nicht weit, nach ein paar Kilometer beim „Bergwerk“ rollte er ohne Benzindruck aus.

Schon zwei Wochen später, am 15. August, stand der Formel 1 GP von Österreich in Zeltweg am Programm. Diesmal klappte es für Marko und Lauda, Quester legte vorerst seine Formel 1-Pläne ad acta. Notiz am Rande: 1971 fuhren insgesamt 49 Piloten bei 14 Teams um die Punkte. Davon waren 14 Neulinge, alleine 7 bei March. Lauda knüpfte schon während des Silverstone Grand Prix Kontakte zu Max Mosley und March. Da Lauda in der Formel 2 permanent durch gute Leistungen in seinem March für Furore sorgte, war es nicht allzu schwierig, einen March Formel 1 für den Österreich GP zu bekommen. Allerdings musste er als „Pay-driver“ 200.000 Schilling dafür aufbringen; Bosch und die Sparkasse übernahmen den Hauptteil. Ronnie Peterson, Nanni Galli und Mike Beuttler waren Laudas Teamkollegen bei „STP-March Engineering Ltd.“ Baugleicher Wagen für alle vier, March 711-Ford V8. Marko hingegen sicherte sich mit Hilfe von Mobil, Dinitrol und „Arden for Men“ einen BRM 12-Zylinder. Die Mannschaft um Luis Stanley, mit Sitz im englischen Bourne, lieferte wie nicht anders zu erwarten, einen alten P153 für den Grazer in die Steiermark. Es war dies der Ersatzwagen des kurz vorher tödlich verunglückten Pedro Rodriguez, in dem Marko sich schwer tat, seine langen Beine unterzubringen. Bei „Yardley BRM“ traten Jo Siffert, Howden Ganley und Peter Gethin, jeweils mit dem neuen Modell P160 an.

Von der Papierform her musste man, auf Grund des Materials, die Chancen von Marko höher einschätzen, als die von Lauda. Damals gab es noch keine Simulator-Runden oder ähnliches. Tatsache war, dass beide ihre ersten Fahrversuche in der Formel 1 beim ersten Training am Donnerstag absolvierten. Lauda wurde angewiesen, nicht über 9000 U/min zu drehen, was weniger als Vorsichtsmaßnahme gegenüber Niki, sondern mehr als Schonung für den Motor anzusehen war. Nicht ganz unerwartet streikte der Cosworth V8 schon nach 17 Runden und Lauda wurde zum Zuschauen degradiert. Nicht nur für den Rest des ersten Trainingstages, sondern auch für das Freitagstraining. Trainiert wurde jeweils am Donnerstag, Freitag und Samstag von 15 Uhr bis 18 Uhr, also insgesamt 9 Stunden.



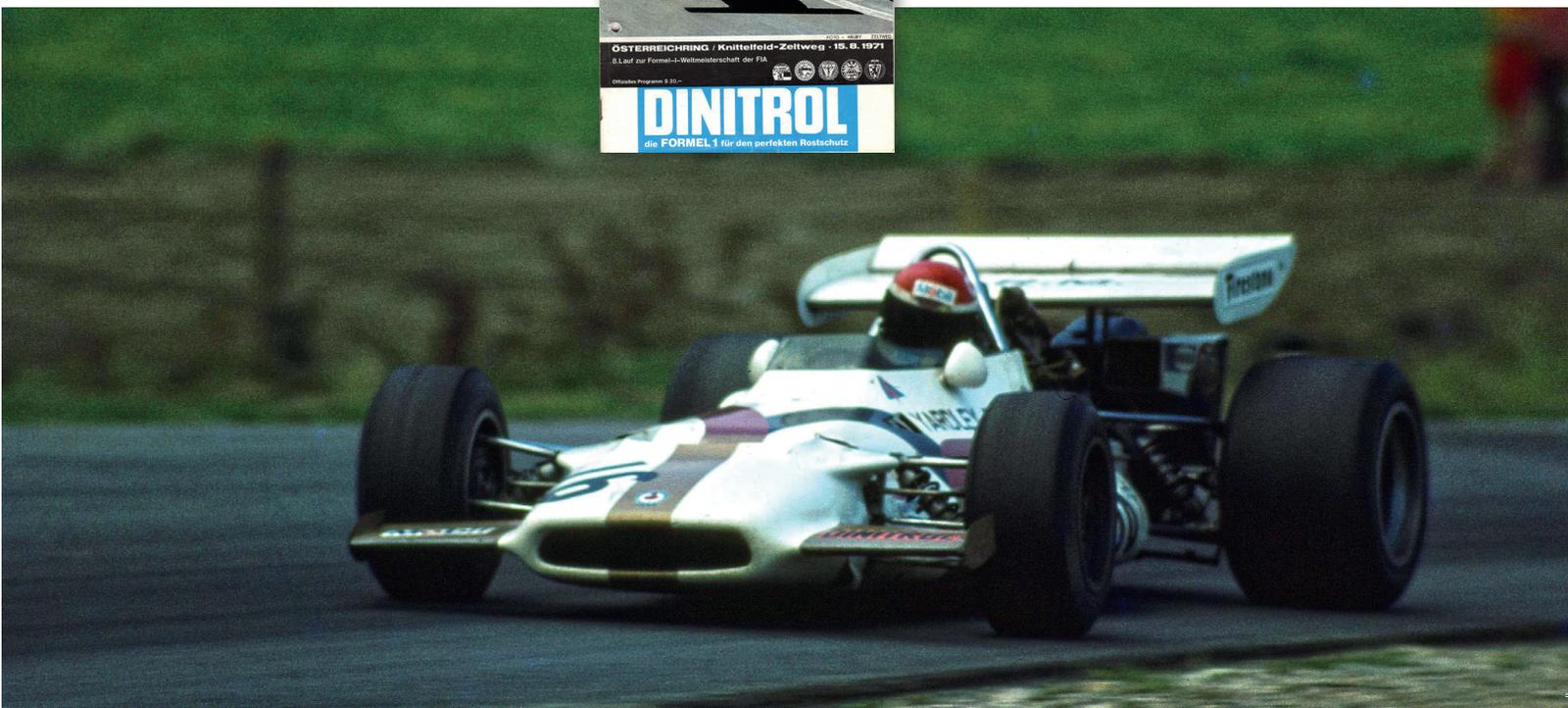
March 711 von Lauda –
der mit dem Serviertablett
als Frontflügel (Photo
Josef Mayrhofer)



Marko im Gespräch mit Jackie Stewart;
unten: Einfahrt Texaco-Schikane – Marko im BRM
P153 (Photo Josef Mayrhofer)



Letzte Vorbereitung
vor dem
Start bei Lauda



„Am Renntag pilgerten etwa 120.000 Fans ins Murtal, um dem PS-Spektakel beizuwohnen. Sämtliche Tribünen und Stehplätze waren an diesem heißen Sommertag prall gefüllt.“

den. Es musste ein Ersatzaggregat aus England organisiert werden, das erst am Samstag in der Früh eintraf. Als das Abschlusstraining schon eine Stunde in Gang war, kam Niki endlich zum Fahren. Nicht lange, nach 8 Runden brach eine Ölleitung und Niki musste wieder an die Box. Kurz vor Trainingsende durfte Lauda wieder ins Geschehen eingreifen und qualifizierte sich mit dem extrem untersteuernden Wagen für Startplatz 21 in der letzten Startreihe. Er umrundete den damals noch 5,9 km langen Ring in einer Zeit von 1.43,68. Zu guter Letzt stellte sich heraus, dass Laudas Motor für Teamkollegen Mike Beuttler bestimmt war. So kam es nochmals zu einem Tausch der 8-Zylinder-Aggregate und Lauda musste sich mit Beuttlers Trainingsmotor zufrieden geben, der laut Angaben seines Teamkollegen schon über 1000 Rennkilometer auf den Buckel hatte. Für Marko lief die Sache, trotz des alten Wagens, etwas besser. Der bärenstarke 12-Ender im BRM war für die ehemals schnellste Rennstrecke der Welt eigentlich ideal. Teamchef Tim Parnell meinte es allerdings zu gut und holte Marko viel zu oft zur Kontrolle in die Boxen. Trotzdem haben sie es nicht geschafft, eine ordentliche Einstellung für den Heckflügel zu finden. Kaum zehn Runden am Stück mutete man den sehr beherzt agierenden Marko zu. Im Abschlusstraining am Samstag ließ man Marko gar nur 13 Runden fahren. Mit einer Zeit von 1.39,80 stellte er den BRM auf Startplatz 17, nur 13 Hundertstel hinter Teamkollege Gethin im neuen P160. In den Boxen von BRM war man trotzdem in Feierlaune, Siffert erreichte Pole Position und verwies dabei Jackie Stewart, den Dominator der Saison 1971, auf Rang zwei. Die erste für dieses Team seit Watkins Glen 1965 und die zweite für Siffert seit Kanada 1968. Am Renntag pilgerten etwa 120.000 Fans ins Murtal, um dem PS-Spektakel beizuwohnen. Sämtliche Tribünen und Stehplätze waren an diesem heißen Sommertag prall gefüllt. Siffert erwischte den besten Start und ließ seinen unmittelbaren Verfolgern der Anfangsphase, Stewart-Regazzoni-Cevert-Ickx-Fittipaldi keine Chance. Für unsere Helden aus Österreich verlief das Rennen unterschiedlich. Beim Start wurde Marko von Ganley (BRM P160) und Galli (March) etwas behindert, so konnte Lauda an ihm vorbeischlüpfen und sicherte sich damit in

der ersten Runde Platz 18 unmittelbar vor Marko. Doch in der zweiten Runde quetschte sich Marko an dem extrem untersteuernden March von Lauda vorbei. In Runde 8 holte sich Niki neue Vorderreifen an der Box, in der Hoffnung die Handlings-Probleme des störrischen March in den Griff zu kriegen. Als sich ein paar Runden später noch Zündaussetzer bemerkbar machten und das Fahrverhalten des March sich noch weiter verschlechterte, gab Lauda in Runde 20 auf. Er lag zu diesem Zeitpunkt auf Rang 16, zwei Plätze hinter Marko. Für Marko lief es dagegen um einiges besser. Der Grazer lieferte sich im hinteren Teil des Feldes mit seinen Teamkollegen Gethin, Oliver (beide BRM P160) und Galli einen spannenden Kampf über mehrere Runden. Nachdem er sich der drei entledigt hatte, konnte er sich dann auch prompt absetzen und auf dem vor ihm liegenden Peterson (March) aufschließen. Profitiert von so manchen Ausfällen konnte Marko bis auf Rang neun vorstoßen. Dies ist insofern beachtlich, da der Motor um fast 1000 U/min weniger drehte, als im Training. Im Schlussteil des Rennens traten durch eine defekte Halbwelle massive Bremsprobleme auf, Marko konnte daraufhin den waidwunden BRM nur noch „sprichwörtlich“ ins Ziel tragen. Auf Grund der schonenden Fahrweise wurde Marko von den zuvor niedrigergerungenen Oliver und Gethin wieder überholt. Es blieb trotzdem, mit zwei Runden Rückstand, ein beachtlicher elfter Platz bei der Premiere. Jo Siffert stoppte Jackie Stewarts Siegesserie und feierte nach 54 harten Runden einen grandiosen Start-Ziel-Sieg, fünf Sekunden vor Emerson Fittipaldi. Nur neun Wochen später starb der sympathische Schweizer bei einem unbedeutenden Formel 1-Rennen in Brands Hatch. Niki Lauda wurde dreimal Formel 1-Weltmeister, gründete drei Fluglinien und starb 2019. Mit Dr. Helmut Markos Karriere ging es steil bergauf, ehe ihn ein tragischer Unfall 1972, bei dem er ein Augenlicht verlor, zur Aufgabe des aktiven Sports zwang. Heute leitet er die Geschicke von „Red Bull Racing“. 1974 kam Dieter Quester doch noch zu seinen Formel 1-Ehren, heimste bei über 1000 Rennen zahlreiche Siege und Titel ein – und kaum zu glauben, er fährt heute noch mit Begeisterung.

