

# Sepperl wird 85

Man kann den Namen Manhalter in diesem schnellen Metier durchaus mit Größen wie Quester, Hofer, Reisch, Fink, Huber, Siller oder Rabl vergleichen. Der am 23. November 1937 in Baden bei Wien geborene Sepp knüpfte seine ersten Kontakte zum Motorsport in Pfaffstätten, wo er bei der Firma Aigner&Hauke, spezialisiert auf die Marke Opel, als Mechaniker-Lehrling „studierte“. Franzl Aigner, sein Chef war ihm in jeder Beziehung ein Vorbild. Jener aus Euratsfeld bei Amstetten stammende legendäre Sandbahnrennfahrer der 50er-Jahre, von dem man sich heute noch die wildesten Geschichten erzählt. Zur selben Zeit betrieb der damals auch im österreichischen Motorsport bekannte Rudolf Hauke, ein Bruder des Pfaffstätter Hauke, mit seiner Frau eine Moped- und Fahrrad-Werkstätte in Amstetten.

Die Haukes hatte eine fescbe Tochter – Erika, 1940 geboren. Das Mädchen verbrachte damals oft die Sommerferien bei Onkel und Tante in Pfaffstätten. Meistens reiste der Teenager, da öffentliche Verbindungen rar waren, mit einem Amstettener Fleischwarenerzeuger nach Pfaffstätten und retour. Eines Tages verpflichtete die Tante ihren Sohn und den 18 Jahre alten Sepp, die damals 15-jährige Erika zu einem Kinobesuch in Baden auszuführen. Das Mädel wartete im roten Filzhut und ohne einen Groschen in der Jacke auf die beiden. Wie es der glückliche Zufall will, erschien der „Sepperl“, wie ihn alle nannten alleine, der Cousin musste länger arbeiten. Das cineastische Vergnügen musste er bezahlen und noch heute wird in der Pfaffstätter Gegend erzählt, dass ihm Erika eine Kinokarte schuldet. Erika arbeitete im elterlichen Fahrradladen fleißig mit, hauptsächlich war sie mit dem Zentrieren der Radreifen beschäftigt, Sepp zog es immer mehr in Richtung Amstetten, er absolvierte das Bundesheer als Krafftfahrer in Melk, die Berufsschule in Stockerau und schließlich den KFZ-Meisterkurs in Baden. 1960 wurde geheiratet und in der Amstettener Ignaz-Innerhuber-Straße ein kleiner KFZ-Betrieb aufgebaut. Die Firma Hauke-Manhalter spezialisierte sich zuerst auf das Goggomobil, jene putzigen Kleinwagen, die Anfang der 60er-Jahre auch leistbar waren und zum Wirtschaftsaufschwung beitrugen. Später kamen NSU, Volvo und BMC dazu. Schließlich spezialisierte sich das Team um den tüchtigen Chef auf die aufstrebende Marke BMW und wurde schlussendlich zum österreichischen Mekka der



SEPP MANHALTER 85 JAHRE

Sepp Manhalter, ein wahrer Meister des Tourenwagen-Rennsports feierte kürzlich seinen 85er. Text & Photos: Christian Sandler

bayrischen Motorsportler. Später kam dann noch eine Volvo- und Mazda-Vertretung dazu. Ein expandierender Betrieb braucht immer gute Leute und so begann auch Sepps um fünf Jahre jüngerer Bruder Dietmar in der Firma zu arbeiten. Er nahm beim Umzug aus Baden auch die Eltern mit. Irgendwann erwischte Erika und Sepp der Bazillus Motorsport. Das Herantasten an schnelle Zeiten war auch beim Sepp mit Kleinholz verbunden, ein Goggomobil und ein NSU Prinz mussten daran glauben. Sepp fuhr 1965 einen Volvo 122 S und 1966 schon einen echten Sportler – BMW 1800 ti bei den damals sehr begehrten Wertungsfahrten und Bergrennen. Immerhin stand er etwa fünfmal am Stockerl. Erika nahm in dieser Zeit mit einem BMC Mini bei ein paar kleineren Veranstaltungen teil und heimste dabei auch einige Pokale ein. 1967 stellten sich die ersten nationalen Erfolge ein, er gewann zuerst die österreichische Nachwuchsrallye und wurde bei einigen Bergrennen Sieger in seiner Klasse. Am Ende der Saison erwarb er von Dieter Quester, die Konkurrenz war wenig erfreut darüber, den erfolgreichen BMW 2000 ti. Die Saison 1968 sorgte dann für den internationalen Durchbruch mit einem zweiten Rang beim Tourenwagen-Länderkampf, ja sowas gab es auch, Ungarn gegen Österreich im ungarischen





Sieg bei den TW in Mühlacken 1971



Ausnutzen der Ideallinie im Himmetsberger-Alfasud am Alpi 1979



Aspern 1972: sehenswertes Duell mit Dr. Marko im Alfa



Ausnahmsweise im „Einsitzer“ unterwegs – Mühlacken 1974 im Kaimann Super V von Kurt Bergmann

Sopron. Es folgten Siege bei den Bergrennen von Bad Mühlacken, Buschberg und Behamberg, sowie einige zweite Plätze in Langenlebar, Walding und Gmundnerberg. Als 1969 in Österreich zuerst der Österreichring und gleich darauf der Salzburgring eröffnet wurden, kamen für Sepp zwei neue Spielwiesen hinzu, er blieb jedoch gleichzeitig dem Kampf gegen die Uhr am Berg und den Flugplatzrennen treu. Die Manhalters rüsteten technisch mit einem BMW 2002 ti auf. Sepp hauchte dem Boliden in der Werkstatt ein paar Alpina Zusatz-PS ein und lehrte damit der Konkurrenz das Fürchten. Gestartet wurde meist unter dem Banner des ÖAMTC ZV Amstetten, er sah jedoch den Motorsport nicht als vorrangig, wichtig war für ihn in erster Linie die Firma. Da Motorsport bekanntlich nicht zu den billigsten Sportarten gehört, mussten auch Sponsoren gefunden werden. Carop, BP, Keli, Lisec oder Leru, um nur einige zu nennen, erkannten das Talent des Amstettener und unterstützten Sepp. Mit dabei auf der Strecke waren immer Gattin Erika und Bruder Dietmar als Mechaniker. Es folgten auch die ersten Auslandseinsätze, zuerst in der ehemaligen Tschechoslowakei wie Brünn, Most, Terlicko, Sternberk oder Havirov. Sepp war immer „am Spitz“ und sammelte Pokale und Siegeskränze, die heute noch seine Garage zieren. Ab 1973 war dann der Freilassinger Motorentuner Schnitzer für die Renngeräte zuständig. Ab dieser Zeit kämpfte der Privatier auch in der Tourenwagen-EM und die Gegner hießen nun Stuck, Glemser, Brambilla oder Mass. Die Wochenendausflüge

der Manhalters erreichten ab jetzt Ziele wie Monza, Zolder oder Silverstone.

Erich Mühlhofer (der rote Baron) war in Österreich die graue Eminenz bezüglich Sponsoring im Rennsport, immer dabei seine rechte Hand, Sissy. Er stellte das „Memphis Racing Team“ auf die Beine. Gesponsert wurden u. a. Kurt Rieder, Harald Bartol, Dieter Quester, Franz Würz und eben auch Sepp Manhalter, das Sponsoring zog sich vom Motorradsport über Rallye bis zur Formel 1. Mit dem Memphis BMW 3,5 CSL ging die Erfolgsserie weiter; er gewann in Zeltweg, am Salzburgring, in Havirov, um nur einige zu nennen. Wenn auf Grund der Renndistanz einmal ein Beifahrer von Nöten war, teilte sich Sepp entweder mit dem Willi Siller, Wolfgang May oder Dieter Quester das Cockpit. Zum Beispiel gewannen Manhalter/Quester die 12 Stunden von Zeltweg 1975. Inzwischen hat die Familie Manhalter auch für Familienzuwachs gesorgt, Tino kam 1972 zur Welt und Marion im Jahre 1982. Wenn's mal Veranstaltungen in Österreich gab, waren die Kleinen natürlich voller Freude dabei. Die 70er-Jahre waren auch die erfolgreichsten von Sepp Manhalter. 1973, 1976, 1977 und 1984 wurde er österreichischer Staatsmeister bei den Tourenwagen, 1972, 1974 und 1975 immerhin Vizemeister. Und wenn zufälligerweise seine BMWs nicht einsatzbereit waren, nahm er gerne ein Angebot aus der nicht-bayerischen Fraktion an: Alfa Sud Cup, Ford Escort Cup oder im Kaimann Super V (Bad Mühlacken 1974). Ende der 70er-Jahre war auch in der Motorsportszene

an den langen Winterwochenenden für Spaß und Fitness gesorgt. Bertl Wimmer, ein Hans Dampf in allen Gassen, organisierte die Sportwochenenden in Sölden. Da gab es Schwimmbewerbe, Langlauf, Schifahren, Kegeln und alles Mögliche mit den besten Rennfahrern Europas. Größen wie Bell, Quester, Ertl, Siller, Heyer oder Wurz matchten sich während des Tages bei den Bewerben und am Abend stand die Gaudi im Vordergrund. Die Saison 1978 nahm er dann mit dem von Schnitzer vorbereiteten BMW 2002 Turbomonster in Angriff. In den Saisonen 1979 und 1980 war für das „Memphis Team international“ und dem sympathischen Amstettener der Olymp der Tourenwagenszene angesagt – die Procar Serie mit dem Übersportwagen BMW M1 im Rahmen der Formel-1-Meisterschaft. Plötzlich hießen die Gegner Lauda, Andretti, Jones, Regazzoni oder Piquet. Kurzum ein Formel-1-Starterfeld gepaart mit den europäischen Tourenwagengrößen wie Stuck, Höttinger oder Quester. Die Premiersaison 1979 gewann Niki Lauda und Sepp Manhalter belegte den beachtlichen Rang 19, nicht schlecht mit diesem Budget, immerhin lagen Größen wie Andretti, Cheever oder Reutemann hinter ihm. Da diese Saison mit insgesamt 14 Rennwochen-

enden quer durch Europa sehr anstrengend war, nicht nur mental, sondern auch finanziell und familiär, haben sich die Manhalter entschlossen, motorsportlich etwas kürzer zu treten und sich mehr um die Firma zu kümmern. 1980 wurde auf Grund des Sponsor-Vertrages nur noch bei drei Procar-Rennen gefahren. In Österreich waren Alpl, Dobratsch und der Salzburgring noch eingeplant. Ab 1981–1990 tauchte Sepp Manhalter nur mehr bei nationalen Veranstaltungen auf, meistens mit dem M1 und dem 635CSI. Als Bewerber wurde Max und Moritz Racing Team angegeben. Rechberg, St. Agatha, Österreichring, Salzburgring, Havirov waren seine Lieblingsstrecken. Erst 1994 hat er nach mehrjähriger Rennabstinenz wieder mit dem Abarth Osella bei einigen Bergrennen Rennluft geschnuppert und 1997 war endgültig Schluss mit der Rennerei. So nebenbei war er auch in Schwertberg beim „Hödlmayr Classic Car Center“ als Motorenspezialist beschäftigt und seine allerletzten drei Historic-Veranstaltungen waren von 2017–2019 das „Bergrennrevival Bad Mühlacken“. Sepp ist Amstetten treu geblieben, wo er mit seiner lieben Erika, Kinder und Enkerl sind in Reichweite, das Leben genießt – Happy Birthday Sepperl!



Im Schnitzer-Coupé am Rechberg 1977



St. Agatha 1996 im Abarth Osella.  
Unten: 2018 Bergrennrevival Bad Mühlacken



Im Procar BMW M1 auch in der österreichischen TW-Szene unterwegs – Salzburgring 1979

