

# **RARA**

RALLYE AND RACING ASSOCIATION VIENNA

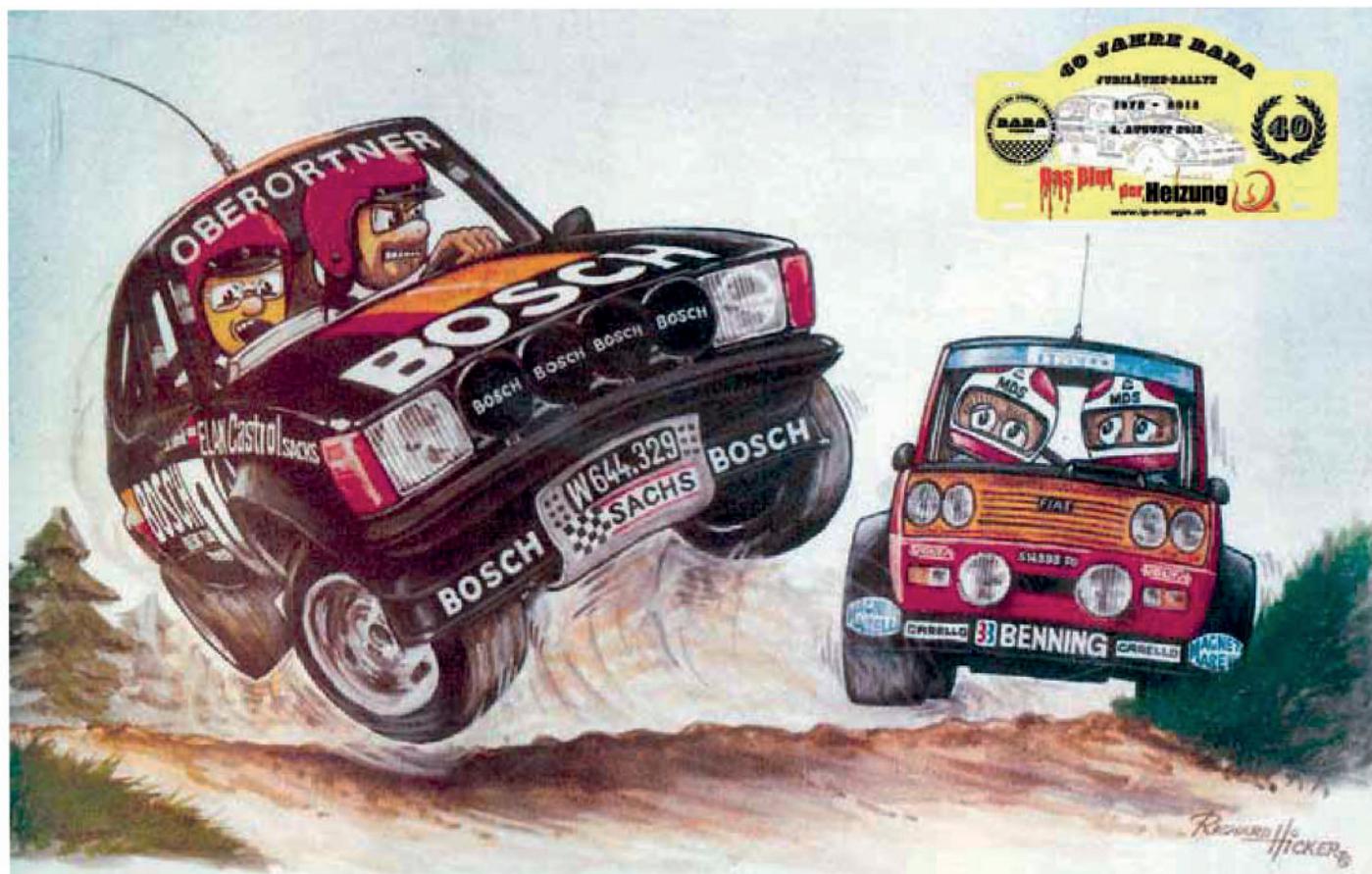
## **Chronik**



**Sonderausgabe für die Teilnehmer der 40-Jahre Jubiläumsrallye**

# Obmanns Erzählungen

In diesem Werk wollen wir die Highlights aus 40 Jahren eines Wiener Motorsportklubs ein bissl beleuchten. Da wir aber mittlerweile im Multimedia-Zeitalter angekommen sind, kann es statt der Bezeichnung einer bekannten Oper nur einen leicht abgewandelten Titel für diese Kolumne geben: Obmanns (statt Hofmanns) Erzählungen.



## Aus dem Inhalt

### Blick zurück ohne Zorn

Wie alles begann 3

### Als ich noch der Rallyereporter-Lehrbub war

Ganz klar: nix von Peter Rosegger 7

### We did do

Chronik – kurz gefasst 10

### We did achieve

Die Erfolgsbilanz aus vierzig Jahren 10

### Präsidentale Bresln

Obmann werden ist nicht schwer... 12

### Spindlers Liste

Spielberg muss nicht immer ein Regisseur sein 14

### Essig und Öl

Garantiert Kochrezept-frei 18

### Who is who?

Wer wann was war 20

### Voller Ernst

aus der zweiten Startreihe 22

### Die fünf größten

Fehler meines Lebens 23

### Pfeifer pfeift drauf

Exklusives Spielzeug zum Anzipfen 27

### Wussten Sie, dass...?

Was jahrelange Mitglieder vielleicht noch immer nicht wissen 30

## Blick zurück ohne Zorn

Heia RARA – noch immer da! Zehn Jahre vor dem ersten halben Jahrhundert der Vereinsgeschichte ist sicherlich ein guter Zeitpunkt, ein bissl auf die Geschichte der Rallye and Racing Association zurück zu blicken. Unternehmen sie mit uns eine Zeitreise zurück in die „Roaring Sixties“ und erfahren sie Kurioses, heutzutage Unvorstellbares und Sachen, die nicht einmal hoch bezahlten Drehbuchautoren aus Hollywood einfallen würden.

Hei, was waren das für tolle Zeiten Ende der Sechzigerjahre. Man war froh, wenn man eine kleine Gemeindeführung und einen Job hatte, bastelte so wie ich an der Karriere und hatte noch genügend Zeit für Hobbies aller Art.

Ich wurde – wie man so schön sagt - geimpft, als eines Tages ein gewisser Heinz Prüller im Radio überkam und (damals schon) völlig aufgelöst den Hörern mitteilte, dass ein gewisser Jochen Rindt völlig überraschend beim berühmten 24-Stunden-Rennen von Le Mans wenige Runden vor Schluss in Führung lag. Zusammen mit dem Amerikaner Masten Gregory pilotierte er damals einen Ferrari 250 GT des North American Racing Teams zum Sieg, und um mich war es geschehen. Das muss ein toller Hund sein, dieser Rindt, schoss es mir durch den Kopf. Zumindest im Schmalspurformat wollte ich ihm naheifern, beschloss ich. Jaja, der Jochen bewegte was zu seiner Zeit...

Ich hatte gerade die Matura geschafft, nächstes Ziel war der Führerschein. Auch der war bald abgehakt, und es begann die Suche nach dem ersten Auterl. Richtig – Auterl: Ich kurbelte die heimische Autowirtschaft natürlich mit einem leicht gebrauchten Puch 500 DL an. Der war mir groß genug mit meinen damaligen 68 Kilo, parkte auf jedem Kanalgraben (dabei gab es eh noch Parkplätze en masse und keine Kurzparkzonen) und hatte nur einen Nachteil. Die Ölblechringe in seinen zwei Zylindern waren schon ziemlich verschlissen, aus dem Auspuff kam bei Vollast eine blaue Fahne wie bei einem DKW 3-6. Der hatte bekanntlich allerdings einen heulenden Zweitakter unter der Haube...



*Jelesniansky, Horn Fuglau 1974*

Zum Tanken verschlug es mich bald auf eine Esso-Tankstelle am Handelskai, die einem gewissen August Heftberger gehörte. Erst einige Zeit, nachdem meine Eltern in der Engerthstraße eingezogen waren, eröffnete vor dem Gemeindebau eine BP – die blieb aber aus unerfindlichen Gründen stets nur zweite Wahl.



*Letofsky Herbert, Autocross Neuruppersdorf*

Denn auf der Esso gab es einen freundlichen Tankwart in meinem Alter (auch so ein ausgestorbener Beruf wie Schriftsetzer in Zeiten wie diesen). Der hieß Otto, seine Eltern besaßen eine Gärtnerei in der Freudenau, ungefähr dort, wo heute die A4 nach der S-Kurve hinter der Schrägseilbrücke in die lange Gerade zur Stadionbrücke übergeht. Otto hatte nicht nur einen herzlichen Schmäh, sondern wusste auch, wie man Kunden bindet. Also füllte er bei meinen Puch stets das Motoröl nach und checkte den Benzinstand.

Bald war der Puch Geschichte, es folgte ein Fiat 600 aus den Händen eines Freundes – wieder um wenig Geld. Der war wenigstens ehrlich und sagte mir vor dem Kauf auch die Negative dazu. Ich kaufte trotzdem. Denn ich sah in ihm natürlich einen Abarth 1000 TC – damals ein taugliches Einsteigergerät in den Motorsport und der Traum so manch sportlichen Autofahrers.

Mein 600er-Fiat hatte natürlich nicht die Power des 1000er-Abarths, aber das erste Tuningobjekt für dieses Auto: zwei federbelastete Stangen im Motorraum, mit denen man die Motorhaube etwa 15 cm weit ausstellen konnte. Die Rennversion (bei der waren die Stangen länger und die Motorhaube stand fast waagrecht nach hinten weg, weil der Motor wie beim Puch im Heck eingebaut war) brauchte das angeblich, um die heiße Luft des Tuningtriebwerks abzuführen – bei mir konnten die Marder damit nicht nur senkrecht, sondern auch waagrecht eindringen...

Der Haken am Fiat war, dass die Bodenplatte schon leicht durchgerostet war. Wenn jemand am Beifahrersitz Platz genommen hatte, ragte die rechte Sitzschiene bereits deutlich ins Freie. Es dauerte nicht lange, bis Frau Mutter zum Einkaufen gebracht werden wollte. Ich hob die Rostlaube langsam über einen hohen Randstein hinauf. Die Sitzschiene streifte, und Mutter bevorzugte für den Nach-Hause-Weg die Öffis.



*Kurt Jordan, Wienerwaldrallye 1978*

Zurück zu Otto. Irgendwann überraschte er mich mit der Frage, ob ich mit ihm eine Rallye fahren wollte. Ich sagte sofort zu, wusste aber nicht genau, was da auf mich zukam. Aber mit der höheren Algebra und Matura intus, der Fähigkeit, Straßenkarten zu lesen (Navis waren ja noch nicht erfunden), und der notwendigen Begeisterung würde ich am rechten Sitz schon keine schlechte Figur machen.

Otto hatte einen alten 404er-Peugeot aufgetrieben. Eine richtige Familienlimousine mit kantiger Karosserie (ein niedriger Luftwiderstandsbeiwert stand damals auch noch nicht im Lastenheft der Autokonstrukteure) und stattlichem Kofferraum (soviel wie heutige Kombis. Und mangels anderer Modelle setzte das Werk den 404 auch im Rallyesport ein – bei der berühmten „Safari“ und anderen Rallyes in Afrika soll er durchaus eine passable Figur abgegeben haben. Wir montierten an unserem 404 zwei Breitstrahler (weil damals wurde vorwiegend noch in der Nacht gefahren), eine Leselampe, um die Karte entziffern zu können und das war's auch schon. Otto sortierte eine Viergang-Lenkradschaltung im 404er, mit der Ersten Links vorne, Zweier und Dreier in einer Ebene (damals beim Rallyefahren wohl die meistverwendeten Gänge) und der Vierer dann vorne oben. Fünfer und Sechser: undenkbar - so ein 404 war schließlich eine biedere Familienlimousine, dutzende Österreicher sind damals in seinem Fond aufgewachsen und mit ihren Eltern durch die Lande gezogen.

Rallye: das waren damals sogenannte Ausweiserallyes. Man brauchte dazu keine teure Fahrerlizenz und einen noch teureren präparierten Boliden, sondern einen

wesentlich billigeren Ausweis und nach Möglichkeit ein leicht verbessertes Serienauto. Und man befuhr nicht gesperrte Sonderprüfungen so wie heute, sondern Etappen von A nach B im normalen Straßenverkehr. Des Nächtens war man überhaupt meist allein auf der Straße. Für diese Etappen gab es eine vorgegebene Sollzeit, die meist auf einem Schnitt von 50 km/h basierte. Ab und zu waren sogenannte Gymkhana-Prüfungen zu absolvieren – etwa „Fahren sie mit dem rechten Vorderrad in einen am Boden liegenden Drahring so ein, dass sich der Drahring nach dem Stillstand des Fahrzeugs noch bewegen lässt.“

Soweit die Theorie. Die Gymkhanaprüfungen waren aber den meisten Teilnehmern (einschließlich uns) eh schnurzpiegegal. Dafür war die competition jene, auf den Etappen soviel Vorzeit wie möglich herauszufahren. Im normalen Straßenverkehr (dicht war er ja noch nicht, es gab weder Verkehrsnachrichten noch Ö3) spielten sich Straßenrennen reinsten Wassers ab, und nur wer an der nächsten Zeitkontrolle mit einer noch größeren Vorzeit die anderen Copiloten übertrumpfen konnte, der hatte den besten Chauffeur und war der moralische Sieger – unabhängig von der Ergebnisliste des Veranstalters. Einmal klopfte sich Otto mit dem Peugeot in der Gegend von Gföhl mitten in der stockfinsternen Nacht mit too much understeer aus einer Kurve geradeaus raus. Der 404 saß auf der Bodenplatte auf, wippte wie in einem schlechten Krimi über einem vermeintlichen Abgrund in menschenverlassenen Weiten des südlichen Waldviertels. Ich schnallte mich los, hantelte mich über die nicht vorhandenen Kopfstützen nach hinten in den Fond, und bannte damit die Absturzgefahr. Otto folgte meinem Beispiel, nach Stunden kam ein Holzbringer-Lkw vorbei und befreite uns aus unserer misslichen Lage. Otto schwört Stein und Bein, dass der Fahrer des Lkw Hofer hieß und auf einem Salzburger Käfer zumindest einmal die Waldviertel-Rallye gewonnen haben soll. Ich weiß nur, dass er nicht der Erfinder der gleichnamigen Supermärkte war...

Es dauerte nicht lange, und Otto hatte frohe Kunde: Die Eltern müssten die Gärtnerei aufgeben, die Stadt Wien wolle eine Autobahn zwischen dem Airport und der City errichten – gerade über ihr Grundstück. Mama erhielt eine Gemeindewohnung, die Ablöse durfte Otto anlegen: Er pilgerte neben das Gartenbau-Kino am Ring, wo die Firma Denzel einen BMW-Schauraum betrieb. Bald wurde er mit dem Verkäufer handelseins und erwarb einen neuen 2002 mit unvorstellbaren 120 PS – die



*Letofsky Herbert, Wienerwaldrallye 1979*

Einspritzversion tii mit nochmals 10 PS mehr kam leider erst später auf den Markt.

Jetzt sollte es aber dahingehen mit der Karriere: Plötzlich hatten wir Power ohne Ende, überdies nahm Otto sogar mit dem berühmten Tuner Schnitzer aus Freilassing Kontakt auf, um über weitere leistungssteigernde Maßnahmen informiert zu sein. Geworden ist es dann ein kleiner Tieferlegungssatz, ein röhrender Remus-Auspuff und ein Schnitzer-Schriftzug in fünfzehn Zentimeter hohen Lettern auf der Windschutzscheibe, wie ihn auch die Werks-Schnitzer-BMW in der damaligen Tourenwagen-Meisterschaft fuhren. Um darunter durchzublicken, mussten wir uns fast schon in die Sitze ducken. Hauptsache, unsere Konkurrenten gingen wegen des Schriftzuges ehrfürchtig in die Knie...



*Jelesniansky, Autocross Fuglau 1975*

Eines schönen Tages konnte Otto auch vier Zusatzscheinwerfer „Hella Halogen“ erwerben. Die hatten den Durchmesser der größten Kochtöpfe unserer Mütter, verschafften dem Kühler des BMW akute Atemnot, besaßen protzige weiße Schutzdeckel für Tagesetappen mit riesigen Schriftzügen und raubten der Lichtmaschine mit ihrem Stromverbrauch den letzten Nerv. Und die Weitstrahler waren keine Weit-, sondern Punktstrahler. Ihr bleistiftdünnem Strahl schien bis zum Mond leuchten zu können und erforderte nächtelange Einstellarbeiten, um die Anschaffungskosten mehrerer Wochenlöhne (jaja, die Kohle gab's damals noch jeden Freitag im sogenannten Lohnsackerl) gerechtfertigt erscheinen zu lassen.

Eine Szene wird mir dabei ewig in Erinnerung bleiben: Wir strömten vom Training einer Ausweissrallye zurück nach Wien. Um ein Uhr nachts waren wir in St. Pölten auf die Westautobahn aufgefahren, Otto war schon müde, und deswegen zitterte die Tachonadel stets leicht hinter der 200 km/h-Markierung – Tempolimit war ja noch nicht erfunden. Wir strömten über eine Kuppe, und vierhundert Meter vor uns erblickten wir drei Zauderer (die um Lichtjahre langsamer waren als wir) hinter einem Lkw.

Dreihundert Meter entfernt scherte der dritte auf die Überholspur aus. Otto zupfte den linken Lenkstockhebel für die Lichthupe, die Punktstrahler fuhren genau in den Innenspiegel, und der Innenraum des Zauderers war

plötzlich hell erleuchtet. Im nächsten Sekundenbruchteil war er wieder rechts.

Einen Atemzug später versuchte der zweite Zauderer sein Glück. Otto musste zweimal zupfen, dann gab auch er klein bei.

50 Meter hinter dem Lkw packte den ersten der drei schließlich der große Freiheitsdrang. Otto zupfte einmal (und blieb dabei natürlich voll am Gas), zupfte ein zweites Mal, und drückte, als noch immer keine Reaktion erfolgte, den Lenkstockhebel nach vorn für „Dauerfeuer“. Zehn Meter vor der BMW-Niere huschte der Unerschrockene nach rechts und reibt sich vermutlich heute noch die entzündeten Äuglein...

Diese Ausweissrallyes: man hackelte den ganzen Freitag, rauschte gen Büroschluss zum Beispiel Richtung Semmering, holte Startnummern und Roadbook ab und teufelte dann ab 20 Uhr den ganzen Abend und die ganze Nacht wie ein Gestörter rund um Rax und Co. Irgendwann stand ich einmal in der Neunkirchner Gegend und wartete gegen halb vier Uhr früh bei einer Zeitkontrolle wieder einmal eine kleine Ewigkeit auf meine Sollzeit. Der Zeitnehmer saß an einem Campingtischerl und hatte eine Küchenuhr mit einem riesigen Zifferblatt vor sich liegen – aus fünfzig Meter Entfernung konnten sogar Halbblinde die Uhrzeit ablesen. Ich stand genau hinter ihm und wusste, dass ich um 23 stempeln musste. Als ich wieder munter wurde, lief schon siebenundzwanzig. Ich war einfach im Stehen eingeschlafen und nicht umgefallen, händigte dem Kontrolleur meine Zeitkarte aus, sagte artig „Ich brauch dreiundzwanzig bitte“ und was er dann draufschrieb, war mir in diesem Moment dann schon so was von wurscht – Otto hat mir damals jedenfalls nicht sofort die Freundschaft gekündigt und liebt mich auch heute noch.

Mit soviel erblicher Vorbelastung konnte es natürlich nicht ausbleiben, dass wir uns alsbald an eine Vereinsgründung wagten. Auf's Rindt-Niveau würden wir es ja nimmer schaffen, aber schau mer mal wie weit wir kommen und a Hetz werden wir schon haben. Denn neben dem altherwürdigen RRC 13 gab es damals nur die Racing Corporation Vienna („RCV“) mit ihrem rührigen Obmann Ferry Kreuzer, aber die waren mehr auf die Rundstrecke konzentriert und wir



*Gaipi Franz, Sandgrube*

wollten mehrheitlich Rallyefahren. Außerdem waren uns die ein bißl zu vornehm. Jedenfalls wollte ich einen ähnlichen, aber einprägsameren Namen als RCV haben. Und weil Englisch auch damals schon sehr modern war, war alsbald die Rallye and Racing Association Vienna geboren – das Kürzel RARA erschien mir viel einprägsamer als RCV, denn was Trara bedeutet, weiß auch jeder Wiener im Schlaf und ein bisserl eine Hetz wollten wir ja auch mit dem Klubnamen haben.

Kurz gesagt: Otto vizepräsierte, ich mit meinen zahlreichen Einsern auf die Deutsch-Schularbeiten führte nicht Schrift, sondern kassierte, und den Rudi B., Sohn einer Arbeitskollegin meiner Mutter, machten wir zum Präsidenten. Denn der war eindeutig unser Feschak, fuhr einen nagelneuen blitzsauberen Renault R8 Gordini und lief damals schon bei jeder sich bietenden Gelegenheit in Anzug und Krawatte rum und konnte jeden Tag bei einer anderen Firma die Hände um eine eventuelle Sponsorship aufhalten.

Ein paar meiner Freunde hatten zwar nichts mit heftigem Durchdrücken des Gaspedals am Hut, ich konnte sie aber dennoch als Mitgliedsbeitrags-Lieferanten verpflichten. Dazu gesellte sich ein Mini-Fahrer, den eigentlich mehr interessierte, wie man es denn in – nicht mit - einem Mini treiben konnte. Und dann waren da noch zwei hoffnungsvolle Jungstars: der dick bebrillte Chauffeur und sein hauptberuflich schraubender Copilot – angeblich sollen die beiden vereinsintern unter der Bezeichnung „Der Blinde und der Dreckige“ geführt worden sein.

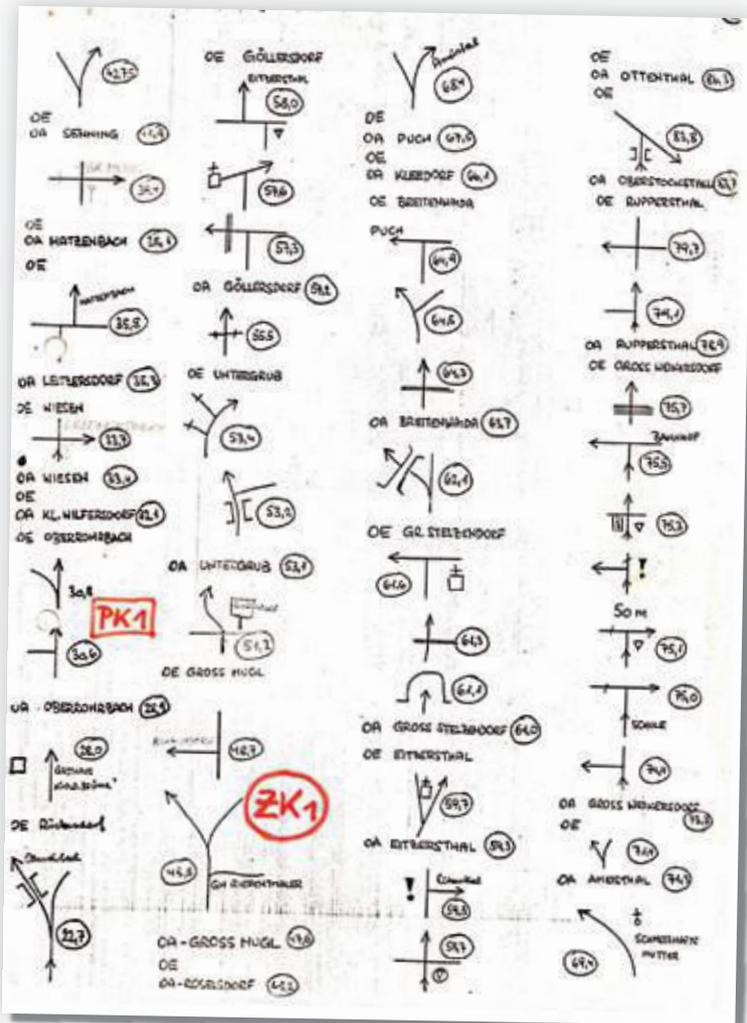
Egal – der Sprit kostete damals noch nicht fast zwei Euro, sondern rund drei Schilling, ein Organmandat ging mit zwanzig Schilling wohlfeil vonstatten und Funkstreifen waren noch mit 34-PS-Brezelfensterkäfern bewaffnet. Polizisten waren noch „dein Freund und Helfer“ und erfreuten Autofahrerherzen meist mit den bedeutungsschweren Worten „Ich mahne ihnen ab“. Und wenn sie beispielsweise auf ihrem Holzpodest am Fuße der Reichsbrücke am Heiligabend Dienst machten und den Verkehr regelten, mussten die wenigen Autos damals schon in eine Art Kreisverkehr einfahren, weil dankbare Autofahrer rund um das Podest dutzende Weinflaschen als Zeichen ihrer Hochachtung platziert hatten.

Wir gingen zur Förderung unserer Karrieren damals natürlich auch auf Sponsorsuche. Otto durfte bei der legendären „Martha“ (der Vor-vor-vor-Vorgängermarke der heutigen OMV) ab und zu ein paar volle Benzinkanister holen und der legendäre langjährige Castrol-Rennleiter Hannes Meisenbichler erbarmte sich mit ein paar Dosen des ebenso legendären Castrol GTX unser. Nach der RARA-Gründung schafften wir es auch, dass die heute offenbar nur noch in den USA vertretene Marke Pennzoil ein paar Öldosen pro Saison herausrückte, die wir an die aktivsten Klubmitglieder verteilten. Und der Heftberger-Gustl hat dem Otto und mir damals aus seiner Privatschatulle die meisten Nenngelder bezahlt.

Jaja, zu dieser Zeit konnte man als Tankstellenpächter offenbar noch ordentlich Geld verdienen. Die OMV war damals nicht blau-grün, sondern hieß Elan und war rot, und hatte aber auch damals schon so viel Geld, dass sie einen Teil davon in einer Nachwuchsrallye „anlegte“. Die „Ausbildung“ der angehenden Klientel förderte damals vor der Veranstaltung auf Elan-Kosten sogar ein Rechtsanwalt: Der überraschte seine Zuhörer mit einprägsamen Worten. „Das Rallye-Auto wird natürlich auf die Großmutter angemeldet,“ verzapfte er den erstaunten Zuhörern, „denn wenn einmal eine Lenkererhebung kommt, verschafft euch das mitunter einen derartigen Zeitvorsprung, dass die Exekutive Euch nicht mehr belangen kann, weil sie nicht in der vorgeschriebenen Frist den tatsächlichen Lenker ermitteln konnte.“

Warum meine Karriere bei RARA dann dennoch eher kurz war, weiß ich eigentlich nicht mehr so genau: es wird doch nicht – wie so oft auf dieser Welt – ums liebe Geld gegangen sein? Nein, ich glaube, es war eher die Konzentration auf das berufliche Vorwärtskommen.

Der geneigte Leser erkennt spätestens jetzt: zweifelsfrei ein Blick zurück ohne Zorn.



Roadbook RARA Weinviertel-Rallye1975

Frei nach Peter Rosegger:

## Als ich noch der Rallyereporter-Lehrbub war

Dies ist eine sehr persönliche Geschichte über eine nicht immer im positiven Rampenlicht stehende Branche. Sie erzählt von einem Buben, der schon im Volksschulalter auf die Frage, was er denn einmal werden wollte, wie viele andere aus voller Brust „Pilot!“ brüllte. Leider kamen am Ende der Volksschule auch die Brillen, und damit - so klärte ein offensichtlich Wissender den kleinen Helden unserer Geschichte auf - „brauchst di bei der AUA gar nimmer bewerben, weil Halbblinde brauchen de durt net!“ Na gut, aus der Traum, aber wenn schon nicht Flugzeuge, dann sollte es die nächstniedrigere Stufe menschlicher Fortbewegung sein – Autos eben. Und wenn man dann die ganze Mittelschule lang nie in Deutsch ein Problem hat und mit der Regelmäßigkeit eines Schweizer Uhrwerks auf jede Schularbeit ein SEHR GUT nach Hause bringt, gibt es einfach keine Ausrede mehr: Ab in den Journalismus.

Lehrjahr in einem kleinen Verlag in Wien: dort lernt man, dass ein Cicero auch noch was anderes als ein berühmter Römer sein kann und ein Satzspiegel nicht unbedingt was zum Reinschauen ist. Mit einer Bau- und einer Transport-Zeitung im Verlagsprogramm standen als Testwagen VW-Busse aller Motorisierungen (gibt es heute noch) und Hanomag-Henschel F 20 vor der Redaktionstür (letztere waren schon vor dem Ende der Lehrzeit eingestellt worden). In der nächsthöheren Klasse durfte ich Saviem-Lkw fahren (heruntertypisiert, um noch B-Führerscheintauglich zu sein, aber vom Gehabe her längst schon ein Lastwagen und bald darauf in Berliet und die wiederum in der Lkw-Sparte von Renault aufgegangen).

Dann ein Inserat in der (damals gerade frisch gegründeten) „autorevue“: „Jung-Redakteur gesucht!“ Tatsächlich: die haben mich genommen! Ich schmiß die Lastwagen-Hacke

und war überzeugt, jedes zweite Wochenende einen Ferrari statt eines heruntertypisierten Franzosen-Lasters zu fahren.



Essig M./Oberortner D., Arbö Rallye 1976

Spielte es natürlich nicht: Ich glaube, Ferrari hatte Anfang der Siebzigerjahre überhaupt noch keinen Importeur in Österreich. Man erfuhr, dass ein gewisser Gunter Phillippp mit so einem italienischen Sportwagen an Flugplatzrennen teilnahm, und der wird die Kiste wohl direkt im Werk geholt haben, dachte ich.

Aber trotz eines aufstrebenden Jochen Rindt (der hatte - als erster Österreicher überhaupt, wie ein gewisser Heinz Prüller im Radio damals anmerkte, die weltberühmten 24 Stunden von Le Mans gewonnen) imponierte mir damals mehr, ein Rallyeauto auf dem meist rutschigen Untergrund wie Sand oder Schotter oder gar Schnee im Grenzbereich zu bewegen. Die wilden Finnen waren damals eine Macht und fuhren mit teils unterlegenen Kisten die Konkurrenz in Grund und Boden. Und Rallyes waren ja dem Alltags-Autofahren viel näher als die Rundstrecken-Piloten, die jede Runde an der gleichen 50-Meter-Tafel den Anker für die nächste Ecke warfen, dann aufs Gas sprangen, hochschalteten und die nächste Gerade inhalierten.



Essig M./Oberortner D., Barum Rallye 1979

Und wenn zufällig eine Ecke nur unter erhöhtem Risiko zu passieren war, schwenkten auf der Rundstrecke dutzende Streckenposten blaue, grüne, gelbe oder gelbrote Flaggen, um auf Unbill hinzuweisen. Der Rallyefahrer hatte alles das natürlich nicht: nur sein Popometer verriet ihm, wieviel Grip der Untergrund gerade bot.



*Essig M., ÖASC Rallye, 1974*

Da sitzt man also als junger autorevue-Redakteur in der Redaktion und wartet auf die Geschichte, die einen berühmt machen wird. Die kam nie, sondern eines schönen Tages ein Anruf eines gewissen Dkfm. Friedrich Tomek: Der gab sich als Handlungsbevollmächtigter des Veranstalters der Barum-Rallye aus, schon damals einer der größten Veranstaltung in Mitteleuropa. Wir sollten von der Barum-Rallye berichten, meinte der Diplomkaufmann, und lockte mit gratis Kost und Logis. Das förderte nur die Unterschrift des damaligen Chefredakteurs auf den Dienstreiseantrag, und es gab nur ein Problem: Wie komme ich hin? Denn, erraten: Es war grad kein Ferrari-Testwagen vor der Tür lagernd. Nicht einmal ein Spar-Käfer mit 34 PS zierte den Redaktionsparkplatz.

Auch da wußte Dkfm. Tomek Rat: „Ich habe noch eine Einladung auszusprechen, und die wird an den Kurier gehen. Vielleicht hat dort einer ein Auto für die Anreise.“

Gesagt, getan. Flugs meldete sich (ebenfalls Jung-Redakteur) Kollege Michael St. und bot sich als Chauffeur an. Stilgerecht hatte er den Lada-Dauertestwagen des Motor-Kuriers als Transportmittel angeheuert.

Das Visum auf der CSSR-Botschaft im 13. Wiener Bezirk (jaja, Botschafter haben meist eine fürstliche Residenz) war mit Tomek-Hilfe ebenfalls bald erledigt und bald war der Tag der Anreise gekommen. Michael stand wie vereinbart mit der Lada (jaja, aus irgendwelchen Gründen war dieser russische Fiat 124-Nachbau aus den Sechzigerjahren immer weiblich), und wir hantelten uns nach Norden, um in Drasenhofen Österreich zu verlassen.

Damals war natürlich noch von EU keine Spur, dafür der eiserne Vorhang umso dichter. Das bedeutete fünf Minuten beim österreichischen Zoll bei der Ausreise, Stunden (oder gar Tage?) beim tschechoslowakischen (jaja, damals waren die beiden Länder noch zusammen)

bei der Einreise. Der dortige Zöllner entführte einem Pass und Visum zu einem Kollegen hinter einer Glasscheibe, der kabelte vermutlich unsere Daten mindestens bis nach Prag, wenn nicht gleich bis Moskau, und wenn man Glück hatte, öffnete sich nach einer runden Stunde der Schlagbaum und man durfte endlich weiterfahren. Natürlich steckte der Grenzer damals seine Nase nicht nur in den Kofferraum, sondern wir durften auch unsere Koffer öffnen und den Inhalt vorzeigen, während ein Kollege von ihm mit an langen Stangen montierten Spiegel die Unterseite der Lada ableuchtete, ob wir nicht dabei waren, Meisterspion James Bond einzuschleusen. Der hatte damals im Kino seinen ersten Fall erfolgreich absolviert und Dr. No zur Strecke gebracht...

Rallye-Hauptquartier war damals wie heute Gottwaldov (heute. Zlín), Sitz der rallyenamensgebenden Barum-Reifenwerke. Die ganze Stadt festlich beflaggt, Tausende unterwegs, überall schien es Freibier zu geben. (Und im Reifenwerk war natürlich noch keine Rede davon, dass sie bereits daran dachten, die Produktionsmaschinen von Semperit in Traiskirchen abzubauen und in Gottwaldov einzusetzen – das war erst viel später.)

Michael und ich akkreditieren uns problemlos für die Rallye, faßten unsere Unterlagen aus und studierten den Streckenplan. Um zu wissen, was auf uns zukommt, befuhren wir zwei Tage vor dem Start auch noch die SP 1 und suchten eine Stelle, um ordentliche Eindrücke gewinnen zu können, wo es hier wirklich lang ging.

Nach längerer Suche einigten wir uns auf eine Stelle, die im Schrieb der Copiloten ungefähr 200 LINKS VIER BIS FÜNF 200 gelaute hätte. Wir fuhren zurück nach Gottwaldov, erkannten, dass der Strassenbelag in der ganzen Tschechoslowakei millionenfach ausgebessert und teilweise rutschig wie Schmierseife war und tranken an einem Wohnwagen neben dem Interhotel Moskva – unserem Quartier – wohl das vierte und beste Bier unseres Lebens.



*Oberortner/Poelzl, 1972*

Da öffnete sich im siebten Stock des zehn Stock hohen Interhotels Moskva plötzlich eine Balkontür und ein uns damals schon bekannter österreichischer Rallyefahrer trat frisch geduscht im Bademantel vor das zahlreich

erschienene Publikum und checkte die Lage. Dann verschwand er kurz im Zimmer und kehrte mit einer Handvoll Castrol-Kleber (jaja, einer der längstdienenden Sponsoren des heimischen Motorsport, fragen sie mal den Axel Höfer, längstdienender Redakteur der autorevue-Geschichte) zurück. Dann wartete er kurz, bis sich einige Fan-Augenpaare zu ebener Erd seiner annahmen und ließ die Handvoll Kleber runterrieseln.



*Essig M./Oberortner D., 3 Städte Rallye 1978*

Es dauerte zirka dreißig Sekunden, bis die Kleber (auf tschechisch, wenn sie es unbedingt wissen wollen – nalepki) den Erdboden erreichten. In dieser Zeit hatten sich Millionen Augenpaare nach oben gerichtet, verfolgten die Flugbahn der nalepki wie einst die Abfangjäger in den Luftraum eindringende, verirrte Sportflieger und gaben die Kleber gewissermassen zum Abschluß frei. Was soll ich sagen: hätte man damals in der Wiener City eine Wohnung besessen, wäre an einem lauen Sommernachmittag mit einer Handvoll Tausendschillingscheine auf den Balkon getreten und hätte diese runterrieseln gelassen – es wäre kein Vergleich gewesen. In Wien hätten sich hunderte Passanten verschämt und heimlich umgeschaut, ob da nicht den anderen Vorbeiflanierenden aufgefallen wäre, was da gleich vom Himmel rieseln wird und hätten dann versucht, wenigstens einen der blauen Scheine unauffällig einzustecken – vor dem Interhotel brach dagegen eine Massenpanik aus. Die Fans prügeln sich um einen einzigen Castrol-Kleber, als würde dieser das Ende des Kommunismus im Land, Wohlstand für alle und zumindest für jeden zehnten von ihnen die Chance auf eine eigene Karibik-Insel samt feudalem Palast, Dienerschaft und Millionen Dollar auf der Bank bedeuten.

Doch zurück zur Rallye: Startnummer eins hatte damals ein gewisser Vladimir Hubacek. Er war der Sohn eines Militärobersten und ein Musterbeispiel, was im tiefsten Kommunismus alles möglich war. Denn er fuhr keine Lada, keinen Wolga und auch keinen Saphoreshez oder wie dieser NSU-Verschnitt aus Rußland auch immer hieß, nein, er fuhr eine RENAULT ALPINE. Zwar nur eine 1300er und nicht eine Sechzehnhunderter, wie sie vom Werk damals in der WM gerade eingesetzt wurden und alles in Grund und Boden fuhren. Jenes Auto, das wir jungen Rallye-Reporter auch nur von Bildern aus der autorevue kannten, das fuhr dieser Sohn eines Militärobersten im tiefsten Ostblock im

Rallyesport, als wäre das dort so einfach zu erhalten wie Kalaschnikows aus zweiter Hand aus Rußland. Als wir das sahen, rieben wir uns verduzt die Äuglein und erwarteten naturgemäß großes Rallye-Kino.

Start am nächsten Tag, und Michael und ich stehen an unserer Stelle auf der SP 1. Es ist brütend heiß (wie jedes Jahr Ende August) und endlich brüllt die Alpine von Hubacek heran. Ich stehe vor der Ecke, schieße den Rallyeautos mit der Kamera nach, Michael hat sich auf der Kurveninnenseite in den Wald verzogen und hofft auf spektakuläre Aufnahmen wie ich. Ich habe eine Leica M2 (Sucherkamera, natürlich ohne Motor), Michael eine der ersten Minolta-Spiegelreflexkameras, ebenfalls ohne Motor) in Händen. Zu unserer großen Enttäuschung nähert sich Hubacek zügig, springt jedoch auf die Bremse, schaltet einmal zurück, hastet doch recht zügig um die Ecke und beschleunigt auf der Geraden wieder voll – unspektakulär, dass uns das Gesicht einzuschlafen droht.

Startnummer zwei, drei, vier, fünf usw.: Alles das ganz genau Gleiche – bremsen, runterschalten, einlenken, Gasgeben. Das hätten wir in Wien auf der Ringstrasse auch geboten gekriegt, unsere enttäuschten Reporter Augen suchten sich, die Schultern zucken enttäuscht nach oben.

Doch halt: jetzt kommt der erste Österreicher. Ein junger, aufstrebender Baumeistersohn aus Wien auf einem infernalisch klingenden Käfer (die große Zeit der Salzburger war damals fast schon vorbei). Er rauscht mit dem ausgedrehten Vierer an, bleibt voll am Gas, und lenkt ein. Uns wird sofort klar: Jetzt kommt Action in die Sache, unsere Finger betätigen die Auslöser der Kameras, endlich wird die 36-Aufnahmen-Rolle in der Kamera zügig belichtet und es gibt gleich was zu sehen, was wir noch unseren Enkelkindern erzählen werden können.

Jedenfalls geht der Käfer in der Rechten quer, der Chauffeur bleibt sicherheitshalber voll am Gas. Langsam rutscht der Käfer mit dem linken Hinterrad in den Strassengraben. Die Vorderachse löst sich vom Asphalt, mit erhobener Front rodelt der Käfer durch den Graben, an dessen Ende im dichten Gras ein ausgewachsener Hinkelstein wartet. Der fängt das linke Hinterrad, und der Käfer steigt auf zu einer Sternguckerlpirouette, dass die damalige Europameisterin Ingrid Wendl vor Neid erblasst wäre, wäre sie nur wie wir vor Ort gewesen.

Jetzt rotieren unsere Finger an den Auslösern, später stellt sich heraus: Ich habe die einleitende Driftphase durch den Graben am Film, Michael von innen Roulade Nummer eins und zwei, und ich die harte Landung des Käfers auf dem Flickasphalt und wir beide jeweils einige Zwischen-Flugphasen. Jedenfalls war Rudi K. an dieser Stelle tapferer als ganze Indianerstämme, nur leider halt um Lichtjahre zu schnell. Wir haben ihm die Fotos überlassen und sind auch heute noch gut Freund.

So war das, als ich frei nach Peter Rosegger nicht der Waldbauernbub, sondern der Rallyereporter-Lehrling war.

## Die „We-did-do“-Liste

Was in den letzten vierzig Jahren im Klub so geschah:

Veranstaltungen:

- viele Slaloms (Asphalt und Gelände): bis zu zehn pro Jahr im Raum Wien und Umgebung
- Ausweisrallyes (jährlich 1 bis 2) bis zum Verbot von der OSK, um die jungen Mitglieder in der Praxis schulen zu können. Die Senioren des Klubs fungierten dabei als Veranstalter oder Beifahrer oder Fahrer, um die Jungen anzuleiten.
- Zwei Autocross-Staatsmeisterschaftsläufe (in Gerasdorf und Wien). Dabei handelte es sich jeweils um die zweite große Motorsportveranstaltung in Wien neben dem Flugplatzrennen in Aspern (das vom ÖASC unter seinem rührigen Präsidenten Direktor Willy Löwinger organisiert wurde) und der ARBÖ- und Semperit-Rallye (die Wien als Start- bzw. Zielort hatten)
- Fußballspiele für wohltätige Zwecke (die nicht ganz ernstzunehmende Kampfmannschaft erregte nie das Interesse eines österreichischen Teamchefs), verfügte jedoch mit dem österreichischen Fußballeridol Horst Nemeč über einen prominenten Schiedsrichter)
- Beteiligung bei Ausstellungen (leider fand die Lauda-Show nur dreimal im Messegelände und im Messepalast statt), danach konzentrierte sich der Verein auf eigene Ausstellungen z.B. im Donauzentrum
- durch die Vielzahl der Mitglieder (ca. 200 Anfang 1980, davon 100 aktive Fahrer) waren auch Unterhaltungsveranstaltungen (Tanzen, Schiffsausflüge, etc.) stets gut besucht

An dieser Stelle möchte sich der Klub herzlich bei allen bedanken, die im Laufe dieser langjährigen Klubgeschichte ihre Zeit investiert haben und Funktionen übernommen haben.

Es ist aber auch erforderlich, sich an jene Klubmitglieder zu erinnern, die jetzt, am Ende der ersten vierzig Jahre, leider nicht mehr unter uns weilen.



*Letofsky Herbert, Autocross*



*Letofsky Christiana, RARA Slalom*



*Letofsky Christiana/Stutzig Renate, RARA-Rallye 1980*

## Die „we-did-achieve“-Liste

(auf deutsch: die größten Klüberfolge)

RARA-Mitglieder waren in den letzten vierzig Jahren in folgenden Motorsportkategorien unterwegs:

- Rallye-Mitropacup
- Rallye-Staatsmeisterschaft
- Rallyecross
- Autocross
- Slalom-Staatsmeisterschaft
- Cannonball und Truck-Race

Das muss Rekord sein für einen österreichischen Motorsportklub!



Strehl Günter/Gvatter Ernst, Nachtrallye 1978

## Einige Namen aus dem Mitglieder-Register:

Jo Gartner	(Rundstrecke)
Gery Pfeifer	(Slalom und Rallyecross, Mini)
Willi Rabl	(Berg, Rundstrecke, Porsche)
Markus Höttinger	(Tourenwagen, Formel 2, Rundstrecke)
Walter Edelböck	(Rallye, Slalom)
Mafred Essig	(Rallye)
Dieter Oberortner	(Rallye)
Peter Leopold	(Autocross, Rallyecross, Rallye, Slalom)
Martin Hartmann	(Rallye)
H.P. Fahrbach	(Autocross, Rallyecross, Rallye, Slalom)
Herbert Letofsky (Susi)	(Slalom, Autocross)
Walter Kovar	(Rallye)
Josef Jelesniansky	(Autocross)
Gerhard Wonisch	(Autocross)
Günther Spindler – das Universalgenie schlechthin	(Rallye, Rallyecross, Cannonball, Truck-Race-EM, jahrzehntelang Porsche als Hausmarke und MAN auf dem Lkw-Sektor)

und viele mehr.....



Caipi Franz/Edelböck Walter, Karawankenrallye 1977

## Präsidiale Breseln

Auch (ehemalige) RARA-Präsidenten kommen mitunter (mit etwas fremder Hilfe) von der Ideallinie ab. Von einem solchen Ausrutscher erzählt die folgende Geschichte.

Zuerst die Erklärung für unsere (eventuell doch vorhandenen) bundesdeutschen Leser: „Breseln“ ist die Wiener Dialektform für den hochdeutschen Ausdruck „Brösel“ (feingemahlendes Weißgebäck). Damit bezeichnet man in der Alpenrepublik alle Arten von Widrigkeiten, die einem gegen den vielzitierten Strich gehen (der wieder nix mit der optimalen Fahrlinie auf einer Sonderprüfung oder auf permanenten Rennstrecken zu tun hat). Unbill und Co. sind also „Breseln“, körperliches Ungemach wie Operationen (speziell jene auf Leben und Tod) dürfen ruhig auch als „schwere Breseln“ bezeichnet werden.

Soweit zur Einführung. Schwere „Breseln“ hatte in den Siebzigerjahren so mancher österreichische Motorsportler, der sich jenseits unserer Landesgrenzen der internationalen Konkurrenz stellte. Manch einer davon soll es nämlich gar nicht bis zum Ort der Abnahme geschafft haben: Benötigte man doch zu diesem Zweck eine sogenannte Auslandsstartgenehmigung der OSK (Oberste Sport Kommission) des ÖAMTC (Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touring Club), der heimischen Motorsport-Hoheit. Eine Sicherheitsmassnahme, damit nur ausgewählte Aktive die österreichische Motorsportszene würdig auf der Welt vertreten konnten. Wer einmal im Affekt einem technischen Kommissär eine ordentliche „Watschn“ (auf deutsch: Backpfeife) runtergehauen hatte, kam solcherart über Kirchturmhatzerln (Rennen rund um den Kirchturm) im Heimatdorf nicht mehr hinaus und konnte sich in Zukunft eine Auslandsstartgenehmigung wohl nur aufzeichnen (österreichisch für das deutsche „In-den-Rauchfang-schreiben“).



Leopold Peter, Fahrbach Peter, Autocross

Aber jetzt langsam die eigentliche Geschichte: Rallye Poprad in der damaligen CSSR. Der umtriebige Herr Diplomkaufmann Friedrich Tomek, in den auslaufenden Sechzigerjahren Besitzer eines Auto-Zubehörhandels in Wien und allerbesten Beziehungen zu den Rallyeveranstaltern nördlich und östlich des Weinviertels, die damals dutzenden Österreichern den Einstieg in den Rallyesport mit Nenngebühren und Hotelkostenzuschüssen erleichterten, hatte wieder



Fahrbach Peter, Rallyecross Melk 1975

ein Kontingent der tapfersten und schnellsten Rallye-Österreicher zusammengestellt und per Sportler-Visum in rekordverdächtigter Zeit durch den berühmten Eisernen Vorhang gebracht. (Lesen Sie dazu bitte auch noch den Kasten: „Als ich noch der Rallyereporter-Lehrbub war“). Denn ein Erfolgserlebnis blieb dem armen Dkfm. Tomek immer verwehrt: Wenn nicht die Lokalmatadore wie der berühmte Vladimir Hubacek triumphierten, dann waren wenigstens die anderen Ausländer immer eine noch größere Macht im ehemaligen Ostblock als unsere Recken – nur drei (große Rallye-)Österreicher konnten je bei der Barum zum Beispiel mit einem Gesamtsieg reüssieren (Kalnay/Hinterleitner im Ascona 400 1982, Wittmann/Pattermann im Lancia Delta HF 1988 und 1989 sowie Baumschlager/Wicha 1993 im Escort Cosworth RS). Aber in den meisten Jahren war im Osten die Ausfallsrate schon auf der allerersten Sonderprüfung so groß, dass der unbeteiligte Beobachter in manchen Jahren den Eindruck hatte, die Österreicher verwechselten die Rallye mit einem Auto-Rodeo...

Fein, dass Sie lesend bis hierher durchgehalten haben. Aber jetzt geht es wirklich los mit unserer Story. Herr (mittlerweile ex-) RARA-Präsident und sein Co strömen in den jungen Siebzigerjahren auf einem Ford Escort Mexico (jaja, das war gewissermassen das erste Sondermodell für den Breitensport damals, in Anlehnung an den Sieg des langjährigen Ford-Bestsellers bei der Marathon-Rallye, die in London gestartet und in der mexikanischen Hauptstadt zu Ende gegangen war) eine Sonderprüfung hinab. Angeblich war damals auch schon jenes berühmte Hakerl erfunden, das wie die untere Hälfte eines oben abgeschnittenen Rechtecks aussah und im Gebetbuch des Beifahrers jene Passagen an der Unterseite der Buchstaben zusammenfaßte, die in einem Zug (nicht in der



Fahrbach Peter, Autocross

Eisenbahn, sondern auf deutsch: ohne Pause) vorgelesen werden sollten.

Also der Herr Präsident strömte zügig auf einer SP zu Tal, als der Beifahrer eine kurze schöpferische Pause einlegte und nach 120 - LINKS VOLL -100 lange und tief Luft holte. Derweilen war aber die 100 m lange Gerade auch schon zu Ende, und die nächsten Worte wären gewesen: KUPPE 50 ACHTUNGACHTUNG LINKS 2 ABZWEIG ÜBER BRÜCKE. Der fachlich interessierte Leser erahnt, welch Drama sich in diesem Cockpit gleich anbahnen würde. Doch bevor noch „FÜ...“ von den „Fünzig“ über die Lippen des Copiloten kam, traf Herr Chauffeur schon in Sekundenbruchteilen eine Entscheidung nach der anderen. Mit weit aufgerissenen Augen konstatierte er blitzschnell, dass in der momentanen Fahrtrichtung eine massive Felswand lauerte. Daher war er mit sich bald handelseins, dass der Escort irgendwie über die Brücke mußte. Gesagt, getan, quergestellt, gezaubert. Ohne das solide Brückengeländer aus Eisenbahnschienen zu streifen, schaffte es der Escort über die Brücke. Doch für die folgende LINKS 2, die danach über des Copiloten Lippen gekommen wären, war die Speed noch immer zu hoch. Wie jauchzte da das Herz des Präsidenten, als seine Äuglein eine leicht ansteigende, hundert Meter lange Almwiese erblickten. Ein idealer Auslauf wie die Not-Spuren für Schwerfahrzeuge am berühmten Zirler Berg. Flugs fiel die nächste Sekundenbruchteilsentscheidung: Die Almwiese war schlicht die Rettung, denn für die LINKS 2 hinter der Brücke war der Escort immer noch zu schnell. Mit dem Fuß herunter von der Bremse wollte der Präse den Escort langsam nach oben ausrollen lassen, als der Escort plötzlich einen Meter weit in die Luft stieg. Nur Zehntelsekunden später tat es den zweiten Schlag,

diesmal schaffte es der Escort noch auf einen Luftstand von einem halben Meter. Ein Augenzwinkern später knallte es schon wieder, und am vierten im hohen Gras leider unsichtbaren Baumstamm blieb der Ford dann endlich aufsitzend liegen.

Nach einem kurzen Frust-Schnauer stiegen die beiden Helden aus dem, was einmal ein Auto gewesen war. Neben anderen Schäden war das linke vordere Federbein des Escort ausgerissen und der Radkasten schwer zurückgestaucht. An ein Weitermachen war natürlich nicht mehr zu denken, aber die 38 Kilometer bis ins Hotel wollte man auch nicht mit dem Postautobus zurücklegen.

Denn Herr Präsident hatte da inzwischen eine Idee. Der einzig anwesende Zuschauer auf dieser Wiese war inzwischen zum Wrack geeilt, um die beiden vermeintlich Schwerverletzten zu bergen. Statt Wiederbelebungsmaßnahmen erteilte ihm der Wunsch des Präsidenten nach einem Hammer. Den hatte er alsbald aus seinem in der Nähe parkenden Auto geholt, und Herr Präse schwang diesen solange, bis der Radkasten wieder annähernd dort war, wo ihn Herr Ford serienmäßig eingebaut hatte.

Flugs fischte dann der Chauffeur ein wichtiges Utensil aus dem fast unbeschädigt gebliebenen Kofferraum, das der Rallyefahrer von Welt (oder zumindest von Europa) ebenfalls immer dabei haben sollte - eine Rolle Bindedraht. Mit dem wurde das beleidigte Federbein in mühevoller Kleinarbeit wieder mit der Karosserie verbunden, und schon konnte man mit einem leise rumpelnden Vorderrad in langsamer Fahrt den Weg zum Hotel in Angriff nehmen. Motto: besser schlecht gefahren als gut gegangen.



Anfänger Fahrbach/Essig, 1968



W. Wolf, S. Funiak, M. Essig, Lauda Show 1976



Klubmeisterschaft Ehrenpreise



Fahrbach Peter, Schandl Günter

## Spindlers Liste

Kein anderes Mitglied in den vierzig Jahren RARA hat eine so lange Reihe von Erfolgen zu vermelden wie der Held dieser Geschichte. Und: nein – ein besserer Titel ist uns wirklich nicht einmal nach nächtelangen Redaktionskonferenzen eingefallen.



*Spindler Günther, VW 1500, Jännerrallye*

Die Motorsport-Karriere unseres langjährigen Mitglieds Günther Spindler verlief anfangs im Untergrund: Zuerst am heißen Sitz des Vaters, eines wohlbestallten Transportunternehmers und Schottergruben-Besitzers, kam bald nach dem achtzehnten Geburtstag das erste Auto ins Haus. Wie in so manchem österreichischen Haushalt Ende der Sechzigerjahre in Form eines VW Käfers mit 34 PS. Da musste sich Jung-Günther nicht viel umstellen: So stark motorisiert war er schon neben dem Vater auf dem rechten Sitz gesessen.

Doch zuerst fuhr man einmal ohne Startnummer auf den Türen: Und wie die meisten Jungen in diesem Alter halt sehr schnell – im normalen Straßenverkehr. Platz war ja damals auf den Straßen genug, und zum Glück ist in dieser Phase nichts passiert.

Ein Freund machte ihn dann auf den Motorsport aufmerksam: Dessen bessere Hälfte bekam das aber leider spitz und drohte ihm fristlos mit der ansatzlosen Scheidung. Der Freund bekam weiche Knie und quittierte umgehend die Schützenhilfe für Jung-Glühher Günther, nicht ohne ihm vorher zuzustecken, dass es da in Floridsdorf einen neuen Motorsportklub in Gründung gäbe mit so einem lustigen Namen. RARA – das war wohl dem Auspuffgeräusch eines Autos nachempfunden. Irrtum, euer Ehren: der Klub war damals längst schon gegründet, aber wirklich noch in der Aufbauphase.

Anfangs agierte unser Titelheld sogar im Untergrund: Damit die Familie von seinem (eventuell auch mit Bannfluch belegtem Tun) nichts mitbekam, stahl er sich am Wochenende unter dem Vorschützen eines Vorwandes aus dem Haus, um Erfahrung im Grenzbereich zu sammeln. Doch die Ausrüstung ließ zu wünschen

übrig: nicht nur, dass der Käfer mit seinen 34 PS eindeutig untermotorisiert war, die Winterreifen mit zehn Spikes pro Reifen waren es auch. Trotzdem setzte es bei einem der ersten Einsätze sofort eine Goldmedaille (der Chronist sieht sich leider schon wieder gezwungen, das Bild der Wirklichkeit nochmals zurechtzurücken und anzumerken, dass das in den Sechzigerjahren bei der sogenannten Wintertourenfahrt auch meine Großmutter geschafft hätte). Doch der Bann war gebrochen, der Held unserer Geschichte hatte Blut geleckt.

Er erkannte bald, dass der 1750er-Alfa, den er damals auf der Strasse bewegte, kein ideales Auto für Schotterstraßen (die es damals ja noch geradezu im Überfluss gab) war. Also musste etwas anderes her.

Einmal konnte er sogar Gattin Inge bewegen, bei so einer „Ausfahrt“ mitzumachen. Damit war Motorsport ein Thema beim sonntäglichen Festtagsbraten im Hause Spindler, und der Schwiegervater sprach nach kurzer Zeit ein Machtwort: „Du hörst jetzt sofort mit dem Blödsinn auf, und damit wir dir die Motorsportflausen leichter austreiben können, kaufst Du mir meinen 280 SL ab.“

Damit hatte er plötzlich viel Zeit und begann, die Pagode zu individualisieren. Im Cockpit wurden Zusatzarmaturen für alles mögliche von der Temperatur im Scheibenwaschtank bis zu der Öltemperatur im Differential eingebaut – die Zeigerlandschaft auf dem Armaturenbrett verstellte sogar noch dem Beifahrer die Sicht nach draußen.

Und irgendwann – als der Motorsport noch nicht ganz aus seinem hintersten Hinterstübchen verschwunden war, lief ihm der damalige Porsche-Chefverkäufer Eddy Hamersky über den Weg. Der war natürlich schon mit Wasser aus Weissach getauft worden und konnte über den Stern aus dem benachbarten Sindelfingen nur mühsam lächeln. Und weil Günther S. nicht gleich zum Umsteigen bereit war, lud er ihn samt Pagode auf den Salzburgring ein zu einem Porsche-Treffen, bei dem die Rennstrecke keineswegs zweckentfremdet benutzt werden sollte.

Es kam, wie es kommen musste: Der Rest des Feldes schenkte dem Neuankömmling die Poleposition, die



*Spindler Günther, BMW*

Flagge fiel und das Feld brauste los. Günther sogar mit zwanzig Pferdestärken mehr unter der Motorhaube des Benz als die bestmotorisierten seiner Konkurrenten. Nur: beim Anbremsen der Nocksteinkehre waren auf einem Schlag drei Porsche an unserem verdutzten Titelhelden vorbei – nach drei Runden war der ungleiche Kampf zu Ende: der 280 SL blieb glühend und ohne Bremswirkung stehen und G.S. begann sich näher für die Stuttgarter Sportwagenmarke zu interessieren.



*Spindler Günther, Porsche 911*

Danach war Tarnen und Täuschen angesagt: Um keinen Verdacht zu erregen, wurde der erste Porsche im Hause Spindler ein Geburtstagsgeschenk für Gattin Inge. Dass diese dann an manchen Wochenenden nicht auf ihr Geschenk zugreifen konnte, weil Göttergatte zusammen mit Freund Roland Klose häufig Startnummer auf die Türen pickte, fiel nicht weiter ins Gewicht. Auf Asphalt war man bei der Musik dabei, auf Schotter drehte man ab, um den Porsche zu schonen. Inge dürfte ihr Spielzeug wohl nie auf einer Hebebühne von unten gesehen haben...

Endgültig vorbei war es mit unserem Titelhelden, als er eines Tages bei einem Besuch im Porsche-Werk in Weissach ein Auto unter einer Plane entdeckte. Natürlich wollte er das sehen, was die Plane verbarg, und mit List und Tücke konnte er dann mit einem freundlichen Guide am Heck den Schriftzug 911 Carrera RS erkennen.

Da war's um ihn geschehen: Er erfuhr, dass nur 500 Stück von dieser Type für den Rennsport aufgelegt würden, eilte nach Hause zu Porsche in Liesing, nur um erfahren zu müssen, dass alle fünfhundert bereits verkauft seien.

Das verbesserte wieder die Stimmung zwischen den Eheleuten Spindler, aber nur wenige Wochen später war der damalige Verkaufsleiter Kurt Sklar am Telefon und schalmeienklängerte, dass Porsche noch eine weitere Serie von 500 Stück aufzulegen gedenke und wenn er schnell sei...

Machen wir es kurz: Auch diesmal ging Günther S. leider leer aus, und Gattin Inge – wie in den meisten Familien in der Rolle der Finanzministerin – strich sich die Locken aus

der Stirn, weil woher die Kohle für den RS nehmen, war ihr immer noch nicht eingefallen. Lottospielen war damals offenbar noch nicht erfunden...

Als die Nachricht von der nächsten 500er-Sonderserie an G.S.' Ohr drang, war er dann natürlich nicht mehr zu halten: Er eilte nach Liesing und unterschrieb – diesmal musste es einfach sein. Und er gewann: Fahrgestellnummer 1436 war die seine, die Farbe frei wählbar, also wurde es die Firmenfarbe grün, die auch die Spindlerschen Lkw trugen. Als das Auto nach acht Monaten Wartezeit dann endlich in Österreich war, hatte der stolze Besitzer Muffensausen wie noch nie, dass ihn auf der Überstellung von Porsche-Liesing ins heimliche Floridsdorf jemand abschießen könnte und der Traum zu Ende sei, bevor er richtig angefangen hatte.

Gattin Inge fiel kurz in Ohnmacht und wusste nicht, woher das Geld nehmen. Denn 358.000 Schilling waren damals ein schöner Batzen Geld: auf heutige Zeiten umgelegt fast nach dem Motto „Hinten eine Null dazu und dann das Ganze in Euro.“

Die spindlersche Finanzministerin schnürte für den RS ein familieninternes Sparpaket: Sie legte jeden Hunderter und Fünfhunderter (Schilling, nicht Euro) auf die Seite, Urlaube wurden gestrichen und die Geburt der zweiten Tochter eine willkommene Draufgabe.

Der Grüne wurde international im Porsche-Cup eingesetzt, Günther war meist vorne mit dabei, das Auto lag ihm schließlich. Doch dann trat Freund Klose auf den Platz und entschied: „Wir fahren Rallyes!“ Aber wie: der Chauffeur fuhr auf den Sonderprüfungen wie auf der Straße – nämlich auf Sicht – der Beifahrer war ein lebendes Navigationssystem und musste nur von A nach B finden. Streckenaufschriebe waren damals wohl auch noch nicht erfunden...



*Spindler Günther, BMW*

Als Lohn der Mühen gab es nach 38 Rallyes schließlich einen vierten Rang in der Rallyestaatsmeisterschaft, als Vater Anton Spindler schwer verunglückte und einen Monat auf der Intensivstation verbringen musste. Sohnmann Günther wurde aus dem Porsche-Cockpit hinter den Chef-Schreibtisch verbannt und schupfte das Unternehmen weiter.



*Spindler Günther, Triumph Dolomite Sprint, Skoda Rallye*

1978 setzt man ihm dann den Floh „Rallyecross“ ins Ohr. Man baut einen BMW 2002 auf Rallyecross um, doch Spindler fährt damit hinterher. Auch hinter seinem damaligen „Erzrivalen“ Dieter Karl Anton, denn um Rang eins und zwei duellierten sich ein gewisser Franz Wurz und der Bentza-Andi. Und weil die Starrachse im Escort von Dieter Karl Anton beim (fast) alles entscheidenden Start die Räder in ihrer vollen Breite auf die Straße presste und die Schräglenker-Hinterachse des BMW jedes Mal einknickte, wenn Spindler die Leistung abrief und damit die Aufstandsfläche der Reifen reduzierte, reichte es meist nur zum undankbaren vierten Rang hinter Dieter Karl Anton, von dem wir in dieser Geschichte noch hören sollen.

Um diesen Missstand abzuschaffen, wurde für die Rallyecross-Saison 1981 mit Mithilfe von Citizen dann ein 911er von einem gewissen Heinz Bubetz aus Deutschland angeschafft. Doch langsam, aber sicher war auch im Rallyecross die Allrad-Ära angebrochen, für die nächste Saison musste ein Vierradler her.

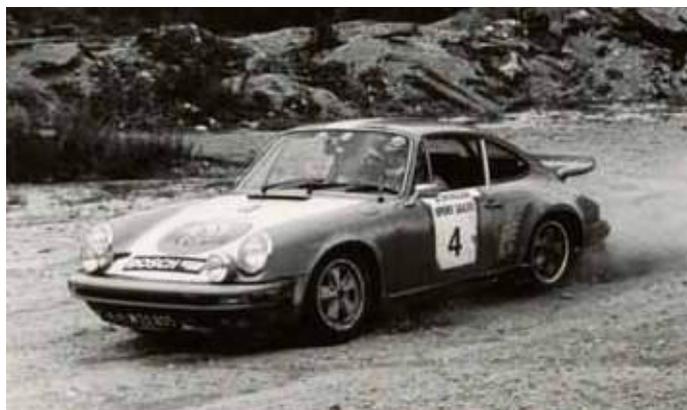
Jürgen Barth aus der Porsche-Sportabteilung in Weissach hatte gleich drei Stück auf Lager – das Werk war mit diesen Autos gerade aus Dakar zurückgekommen. Leider war das Budget von Citizen nur die Hälfte von dem, was Barth für ein Dakar-Auto wollte. Spindler blieb zu Hause an den Rennwochenenden, ein Jahr lang lachte um die nicht schlagend gewordene Sponsorship ein Citizen-Schriftzug den Zeit-im-Bild-Zuschauern entgegen und die wussten nicht, warum.

Günther S. verlegte das Tätigkeitsfeld wieder auf die Straße: Für den Bubetz-Porsche hatte er in Schweden einen Käufer gefunden und überredete einen Freund, auf der Überstellung mitzukommen. Samstag um sechs Uhr früh war die Fähre in Travemünde gebucht. Doch die Geschäfte hielten unseren Titelhelden länger als gedacht in Wien gefangen, der Freund war langsam am Verzweifeln. „Des geht sich schon aus,“ wurde er beruhigt, als Spindler mit dem Hänger am Haken am Auhof die Westautobahn betrat. Man reiste zügig gegen Norden, aber erst in Deutschland fiel der Exekutive der Schnelltransport unliebsam auf. „Zuerst hab ich gedacht, ihr macht da ein

Rennen,“ sagte der Polizist nach der Anhaltung, „dann haben wir genauer hingeschaut und erst dann gesehen, dass der Porsche ja auf einem Hänger steht. Spindler löhnte 300 Mark für 180 km/h samt Hänger und raste weiter. Klar, dass man die Fähre schaffte.“

Am Nachhauseweg in Deutschland dann nochmals das gleiche Theater, mit leichtem Einschlag in Richtung Tragikomödie: 180 km/h (diesmal mit dem leeren Hänger), und als Spindler einen Trabi rechts auf der Autobahn überholt, schnappt die Falle zu. Vier Kilometer weiter ist die Autobahn gesperrt, alle runter, Spindler raus. Am Weg zur Zelle beginnt er Witze zu erzählen. Nach dem dritten Gag zieht der Polizist die Mundwinkel nach oben, nimmt ihm 1000 DM ab und verspricht hoch und heilig: „Nochmals in meinem Rayon 180, und alles ist weg!“ Spindler glüht weiter und schafft es, bis um drei zu den Endläufen im Rallyecross am Leruring in Melk zu sein.

Der Geschäftsführer seines Unternehmens – selbst aktiver Motorsportler und RARA-ex-Präsident) setzte ihm dann schließlich den Floh „Truck Racing“ ins Ohr. Und der Floh biß kräftig zu: Spindler wurde sogar Werksfahrer für MAN in der Europameisterschaft, war der unumschränkte Herrscher im Regen, fuhr immer auch für die Galerie und schaffte in drei Jahren einen Vize-Europameistertitel und zwei dritte Plätze. Ob das daran lag, dass Tochter Sabine sein Management übernommen hatte?



*Spindler Günther, Porsche 911 S*

„Der Zoll war a bißl a Arbeit,“ konstatiert sie heute rückblickend, denn Österreich war ja damals noch nicht in der EU und die Zöllner an den Grenzen der Schrecken aller Reisenden. Den Motor des Renntucks machte ein kleiner Betrieb im heimatlichen Floridsdorf. 1989 war Spindler zur Saisonmitte haushoch in Führung, da beschloss man bei MAN, seinen „Werksfahrer“ mit einem speziellen Werksmotor zu überraschen. Das Über-drüber-Triebwerk explodierte an einem Rennwochenende gleich dreimal, nach endlosem Hin und Her durfte wieder das Triebwerk aus Floridsdorf eingebaut werden, um noch EM-Rang drei in trockene Tücher zu bringen, wie unsere deutschen Nachbarn sagen würden.

Nein, das war immer noch nicht das Karriere-Ende: Juwelier Anton Haban überraschte ihn mit der Nachricht,

dass er zwei der 40 je gebauten 911er für den Carrera Cup für je 130.000 Mark (also sehr günstig, quasi zum Preis des Serienautos) gekauft hatte. Es reichte nicht zum großen Durchbruch, weil beide das als Hobby betrieben, so mancher Konkurrent hingegen eiskalt blieb und mit zehn Mechanikern, Reservemotor und –zig-Reifensätzen im Fahrerlager auftrat, wo unsere beiden Helden ein einziges Radl mit hatten.

Der Präsident erbt das Cup-Auto zum Vozugspreis, Spindler interessierten nur noch Langstreckenrennen – vorzugsweise am alten Nürburgring. Und das bei Nacht und Nebel am liebsten, mit meist blutjungen, vor Ort „angemieteten“ Copiloten, die nur Sprit und Reifen lohnen mussten und ihm zur Begrüßung im Fahrerlager meist ein erbauendes „Hearst Oida, du foahrst mit uns?“ entgegenbrachten. Wenn er dann um 22 Uhr auf Rang Zwölf seinen ersten Turn startete und nach einem Tank das Auto als Vierter weiter gab, soll das Jungvolk schon das gewesen sein, was der geborene Wiener als „schmähstad“ bezeichnet.

Langsam, ganz langsam neigt sich die Karriere (und damit auch diese Geschichte) ihrem Ende zu. 1995 engagierte sich Spindler mit Thomas Gruber, Dieter Karl Anton und VW-Händler Alfred Gramsel im Veedol-Cup in Deutschland: Zehn Rennen á sechs Stunden. Und schließlich fand er im gleichen Jahr mit Horst Felbermayer einen kongenialen Partner: rennsportverrückter Firmenboss wie er, Porsche-Fan wie er. Er reiste einen Tag früher als Spindler an, um die gefürchtete Nordschleife besser kennenzulernen. Streckenerkundung mit dem Porsche-Klub.

Im Rennen übergibt Felbermayer dann den Porsche mit einem flatspot links vorne, weil fünf Runden zuvor das ABS ausgefallen war. Er macht Meldung an der Box, der Reifen hat an der besagten Stelle noch fünfzig Prozent Profil, und Günther Spindler trifft die falscheste Entscheidung seines Lebens. Man war von Rang zwölf auf Rang acht vorgefahren, es wären nur noch zwei Runden zu fahren, und die Gier gewinnt die Oberhand. Spindler wechselt nicht, fährt weiter und erwischt nach dem Streckenabschnitt

„Kesselchen“ zwei Linke mit einem leichten Rechtsknick. Es geht dort mit Tempo 265 dahin, in dem Rechtsknick wird der linke Vorderreifen extrem belastet – und explodiert.

Der Porsche biegt in Richtung eines Streckenpostens ab. Der sieht ein Auto auf sich zufliegen und macht das einzig Richtige: er fällt sicherheitshalber in Ohnmacht. Der Porsche fliegt über ihn drüber – und über die Leitschienen auch. Er mäht fünf Bäume um, kommt sechshundert Meter unterhalb der Strasse zum Liegen. Spindler schnallt sich ab, als wäre das in solch einer Situation das Natürlichste auf der Welt, entsteigt dem Wrack aus eigener Kraft und wundert sich, dass alles heil und bewegbar ist: Kopf, Hände, Füße.

Kaum ist er drei Meter vom Auto entfernt, fängt das Wrack Feuer und brennt aus. Die Rettung bringt ihn nach Adenau ins Spital, das Rennen wird unterbrochen. Felbermayer packt Inge Spindlers Hand und bringt sie zu ihm. Als ihr im Spital der Arzt konstatiert, er müsse in eine Augenklinik, sei aber transportfähig, packt sie ihren Günther, kauft am Frankfurter Flughafen zwei Tickets nach Wien und liefert ihren Mann, der aussieht, als wäre er in einem fünfzehn Runden langen Boxkampf Ersatz für den Sandsack gewesen, im SMZ Ost in Wien ab. In einer fünfwöchigen Regeneration erspart ihm gezielte Heilgymnastik so manche Operation, er bedankt sich bei seiner Inge für diese mutige Entscheidung und beendet seine Karriere.

Was noch nicht aus ist, ist diese Geschichte: Denn nach der Rehab kommt ihm noch der Begriff „Cannonball Race“ zu Ohren. Das heißt so, weil man dort schneller fahren muss als eine Kanonenkugel fliegen kann. Das ist natürlich was für unser Vollgastier, er überredet seinen alten Freund Dieter Karl Anton, den Job des Beifahrers zu übernehmen.

Aber diese Episode lassen wir Dieter Karl Anton erzählen.

So kann man sich auch irren und am Erfolg vorbeifahren. Aufschreiben, Günther, für's nächste Leben. Und vielen Dank für zahllose andere nette Schnurren und Geschichten, für die hier einfach der Platz fehlt.



*Spindler Günther,  
Truck-Europameisterschaft*

Ein ungewöhnliches Paar:

## Essig und Öl

Kurz, aber heftig: das war die Karriere eines ungewöhnlichen Duos in der großen RARA-Zeit Anfang der Siebziger. Versuch einer Rückblende in mehreren Folgen anhand ausgesuchter Episoden.

Um nach der Vorzeile einen weiteren Filmtitel zu bemühen: Sie tanzten (fast) nur einen Sommer. Taxifahrer der eine, Werkstattbesitzer der andere. Der eine nur ein Jahr zahlendes Mitglied bei RARA, der andere fast jahrzehntelang immer Klubmeister. Die Rede ist hier von Manfred Essig und Dieter Oberortner.

Nach einem typisch österreichischen Karriere-Start (auf Puch 650 bei diversen Slaloms in Schottergruben) tat sich Manfred Essig 1971 mit Roland Klose zusammen, um den Geheimnissen des Rallyefahrens auf den Grund zu gehen. Nur: gelernt hat er von seinem Lehrmeister nix – „wir lagen pausenlos wo draussen“ (Zitat Essig, rückblickend 2012). Dies hieß früh dann Driftwinkel im Selbststudium.

Sein späterer Co Dieter Oberortner erkannte blitzschnell, dass seine Fahrkünste doch um einen Tick zu schlecht waren und okkupierte im Rahmen der baldigen Zusammenarbeit stets den berühmten heißen Sitz. Wo er auch alsbald die typischen Erfahrungen machte: Gleich nach den ersten gemeinsamen Auftritten pickte er erstmals am Baum – intelligenterweise kam der doch diesmal auf der Fahrerseite rein (ohne dem Lenker Böses anzutun). Doch alles der Reihe nach.

Anfang 1973 erwarb man einen gebrauchten Salzburger Rallye-Käfer und bereitete sich und ihn auf die Jänner-Rallye vor. Man besorgte sechs (in Worten: sechs) runderneuerte handelsübliche Firestone-Spikereifen und begab sich dermaßen ausgerüstet ins damals noch winterlich verschneite Mühlviertel. Am Ende der Rallye war man Achter Gesamt geworden, von den Spikes waren aber nur noch die Spikes-Teller in den Reifen vorrätig, alles andere hatte man in Grund und Boden geschliffen. Hakkapelittas und Pyramidenspikes blieben damals wohl nur den echten Werks-Piloten vorbehalten.

Wenig Eis herrschte kurz danach bei der Seiberer-Rallye. Die zählte damals noch zum sogenannten Milch-Cup (obwohl ja Rallyefahrer auf der Zielrampe stets Schampus verspritzten). Weil wenig Eis war, zogen die beiden Helden dieser Geschichte ihren Spikereifen vor dem Start die Hälfte all ihrer Nägel – in der ersten Kurve der ersten SP pickte man derart gerüstet schon am Baum.

Ihr größter Erfolg war zweifellos der vierte Gesamtrang bei der Jänner-Rallye 1976. Und dies, obwohl eine ZK in die Hosen gegangen war. Zwar stempelte Dieter O. laut Startkarte und Zeitplan richtig, aber Chauffeur Manfred E. kriegte mit, wie drei der vier vor ihm gestarteten Piloten neun Minuten später stempelten und „overrulte“ seinen Copiloten. Hätte man diese Strafpunkte nicht ausgefasst, hätten die beiden die Veranstaltung sogar gewonnen!



Essig Manfred im Drift

Nach diesem „Fast-Erfolg“ wurde der Käfer jedenfalls verkauft und ein großer Gönner des heimischen Rallyenachwuchses verscherbelte Dieter Oberortner einen Opel Ascona mit prominenten Lenkraddrehern im Fahrtenbuch: Walter Röhrl und Georg Fischer trieben ihn seinerzeit durchs Unterholz, Herr Copilot brauchte nur noch den Motor zu revidieren und fertig war das neue Einsatzauto. Nach einem Jahr damit konnte man wieder aus dem Hause Annessi einen gebrauchten Kadett GT/E in Werkslackierung erwerben, auf dem ein gewisser Franz Wittmann seine frühen Erfolge gefeiert hatte. In Folge gab es sogar eine Werkskarosserie mit leichteren Blechen, aber verstärkten Schweißnähten, und so gerüstet streiften die beiden Helden dieser Geschichte in den Jahren 1977, 1978 und 1979 dreimal den Rallye-Mitropacup



Badner Herbstrallye, 1977



Arbö Rallye, 1979



Essig M./Oberortner D.



*Essig M./Oberortner D.*

ein. Von 1978 bis 1980 lief das Auto in wunderschöner Bosch-Werkslackierung (dem „Kerzelgrafen“ Schönborn sei Dank, dem Steigbügelhalter ganzer österreichischer Motorsportler-Heere!). 1978 bedankten sich Essig/Oberortner dafür auch mit einem dritten Rang in der heimischen Rallye-Staatsmeisterschaft.

Weil wir gerade von den größten Erfolgen der beiden reden: einmal in diesen Jahren sollen sie bei einer ARBÖ-Nachwertungsfahrt auch einen gewissen Wittmann in die Schranken gewiesen haben.

Auch im Ausland sammelten die beiden Erfahrung: So düsterten sie bei einer Warschau-Rallye durch die Gegend, bei der vier Sonderprüfungen live im TV übertragen wurden. Auf der fünften Prüfung – ohne störende Fernsehkameras – fassten unsere beiden Helden sofort eine Minute aus, was im Endklassement dann den undankbaren vierten Platz statt des erhofften Sieges bedeutete. Schließlich stritt man sich mit dem Veranstalter zusammen und der zahlte zumindest das Preisgeld für den dritten Platz. Dass er dieses – weil es an Ausländer ging – in US-Dollar entrichten musste, soll ihn am meisten getroffen haben, denn Devisen waren damals im Ostblock nur unter der Hand erhältlich...

Und nicht immer hockten Essig/Oberortner links und rechts des Kardantunnels: So lud der Kärntner Klaus Rusling – Gerüchten zufolge bis heute der gefinkeltste unter österreichischen Quertreibern – Manfred Essig zur berühmten Akropolis-Rallye nach Griechenland ein. Auf einem Ascona erzielte man den fünften Gesamtrang und den Sieg in der Amateurwertung (auch das gab es damals).



*Edelböck Opel Kadett GTE Schnellservice*

1977 setzte sich Essig zu einem gewissen Charly Ripper bei der Akropolis und der Portugal in einen Kadett. Zu vermelden sind aber bloß zwei Ausfälle, einmal, weil der gesamte Fahrschemel vorne rechts weggebrochen war.

Im Jahr drauf probierte man mit dem Vorarlberger Norbert Breuss nochmals die Portugal. Der Kadett löste sich alsbald in seine Bestandteile auf, zerbrach richtiggehend während der Veranstaltung.

Und 1979 folgte eine weitere Lehrstunde für erlebnishungrige Rallyefahrer: Bei der Donau-Rallye musste man mangels anderer Gerätschaft mit dem Dienst-Mercedes-Taxi von Manfred Essig trainieren. Unglückseligerweise schlug man sich die Ölwanne wund. Ohne Schmiermittel hält sogar so ein Mercedes-Diesel nicht so lange durch, also wurde einmal bis in die nächste Zivilisation abgeschleppt. Das bedeutete sechs Stunden hinter einem freundlichen rumänischen Lkw mit 30 km/h am Seil – ohne Servounterstützung bedeutete das Schwerarbeit am Lenkrad und tagelange Sehstörungen: Immer tanzten den beiden zwei rote Rückleuchten und ein Abschleppseil irrlichternd vor den Augen. Nach dem Ende der Tortour wurde dann mit eingespeicheltem Brot die Ölwanne abgedichtet und ein größerer Schmiermittelvorrat an Bord genommen. Bei der Veranstaltung selbst warf man das Handtuch, weil der Veranstalter von den Teilnehmern das zügige Befahren eines Rundkurses verlangte, aber keine Trainingsmöglichkeit einräumen wollte.

Aber auch Dieter O. war kein Kind von Traurigkeit und ab und zu in fremden Cockpits anzutreffen: Mit Beppo Sulc, Werkstattbesitzer aus Kaisermühlen und Pelzhauben-Liebling auch bei sommerlichen Außentemperaturen, trieb er sich in Polen und Jugoslawien herum, schaffte in Kärnten den ersten zweiten Gesamtrang und erkannte die Vorteile eines Käfers mit vier Schneeketten bei Winterrallyes.

Und die Erfahrungen bei diesen zahlreichen „Fremdeinsätzen“? Manfred Essig: „Der Dieter hat sich bei all den vielen Einsätzen kein einziges mal im Gebetbuch verlesen!“ Und Klaus Rusling soll sich in dieser Beziehung ganz konträr verhalten haben. Von ihm hörte er nämlich die bedeutungsschweren Worte: „Hoit de Goschn, I siach eh ois!“



*Essig M./Oberortner D., Seiberer 1973*

**Unsere Chefitäten, who is who**

Wer wann im Klub welche Funktion innehatte  
(exemplarischer, nicht auf Vollständigkeit ausgerichteter Auszug  
aus dem österreichischen Vereinsregister)

**1972:**

Rudolf Bromberger	Obmann
Otto Losert	Vizepräsident
Franz Stehno	Kassier
Kassier-Stellvertreter	Walter Raubek
Schriftführer:	Ernst Holzer

**1975**

Rudolf Bromberger	Präsident
Erwin R. Schönbauer	Vizepräsident
Veronika Zeinler	Schriftführer
Günther Schandl	Schriftführer
Helmut Bermadinger	Kassier
Willi Siegl	Kassier
Heinz Peter Fahrbach	Sportwart

**1976**

Heinz Peter Fahrbach	Präsident
Karl Höllerer	Vizepräsident
Wilhelm Siegl	1. Kassier
Wolfgang Pollak	2. Kassier
Else Radowitsch	Sekretärin
Ronald Liska	1. Schriftführer

**1977**

Heinz Peter Fahrbach	Präsident
Günter Schandl	Vizepräsident
Joe Jandl	1. Kassier
Karl Höllerer	2. Kassier
Else Radowitsch	1. Schriftführerin
Silvia Rodler	2. Schriftführerin

**1978**

Günter Schandl	Präsident
Franz Zaufall	Vizepräsident
Joe Jandl	Kassier
Ronald Liska	Kassier-Stellvertreter
Gerhard Simon	
Dieter Oberortner	
Wolfgang Pollak	Sportwart
Wolfgang Roither	
Robert Hummelberger	Unterhaltungschefs
Martin Hartmann	Schriftführer
Renate Stutzig	erste Stellvertreterin
Christiana Letofsky	zweite Stellvertreterin
Heinz Peter Fahrbach	
Herbert Ellerich	beratende Beisitzer

**1979**

Franz Zaufall	Präsident
Franz Caipl	Vizepräsident
Kurt Baumann	Kassier
Ronald Liska	Kassier-Stellvertreter
Christiana Letofsky	Schriftführerin
Renate Stutzig	Schriftführerin
Peter Leopold	Sportwart
Gerhard Simon	Sportwart

**1980**

Heinz Peter Fahrbach	Präsident
Ernst Schwibitzer	Vizepräsident
Kurt Baumann	Kassier
Joe Jandl	Kassier-Stellvertreter
A. Edelböck	Schriftführerin

**1981**

Ernst Schwibitzer	Präsident
Martin Müller	Vizepräsident
Kurt Riemer	Kassier
Peter Leopold	Sportwart
Walter Edelböck	Beisitzer

**1982**

Wilhelm Gärtner	Präsident
Rudolf Czinar	Vizepräsident
Kurt Riemer	Kassier
Silvia Rodler	Schriftführung
Peter Leopold	Sportwart
Martin Müller	Sportwart
Kurt Kemeter	Magazineur
Josef Schopf	Magazineur
Walter Edelböck	Beisitzer

**1983**

Wilhelm Gärtner	Präsident
Walter Edelböck	Vizepräsident
Kurt Riemer	Kassier
Silvia Rodler	Kassierin
Margit Greilinger	Schriftführerin
Helmut Bohl	Sportwart
Kurt Kemeter	Magazineur
Josef Schopf	Magazineur
Günther Gartus	
Manfred Hofbauer	
Karl Tupy	Beisitzer

**1984**

Walter Edelböck	Präsident
Karl Staudinger	Vizepräsident
Kurt Riemer	Kassier
Heinz Jeschko	Kassier-Stellvertreter
Margit Donner	Schriftführerin
Karl Tupy	Schriftführer-Stellvertreter
Manfred Hofbauer	Sportwart
Kurt Dolinar	Magazineur
Josef Schopf	Magazineur

**1985**

Walter Edelböck	Präsident
Karl Staudinger	Vizepräsident
Gabriele Schicker	Kassier
Irene Klima	Schriftführerin
Manfred Hofbauer	Schriftführer-Stellvertreter
Josef Schopf	Kassier-Stellvertreter

**1986**

Walter Edelböck	Präsident
Karl Staudinger	Vizepräsident
Gabriele Flandorfer	Kassierin
Andrea Staudinger	Schriftführerin
Wolfgang Smejkal	Schriftführer-Stellvertreter
Manfred Hofbauer	Kassier-Stellvertreter
Josef Schopf	Magazineur

**1987 (1988?)**

Walter Edelböck	Präsident
Karl Staudinger	Vizepräsident
Gabriele Flandorfer	Kassierin
Irene Klima	Schriftführerin
Wolfgang Smejkal	Schriftführer-Stellvertreter
Josef Schopf	Kassier-Stellvertreter

<b>1989</b>	Walter Edelböck Karl Staudinger Gabriele Schicker Regina Pawlowsky Helmut Adler Walter Endl	Präsident Vizepräsident Kassierin Schriftführerin Schriftführer-Stellvertreter Kassier-Stellvertreter	<b>2001</b>	Walter Zeiner Walter Kovar Lamberta Kovar Helmut Adler Andrea Nowak Manfred Oberortner Ernst Schwibitzer	Obmann Vizeobmann Kassierin Schriftführer Schriftführer-Stellvertreter Kassier-Stellvertreter Öffentlichkeitsarbeit
<b>1990</b>	Walter Edelböck Karl Staudinger Gabriele Schicker Regina Pawlowsky Manfred Hofbauer Josef Schopf	Präsident Vizepräsident Kassierin Schriftführerin Schriftführer-Stellvertreter Kassier-Stellvertreter	<b>2002</b>	Walter Zeiner Lamberta Kovar Helmut Adler	Obmann Kassierin Schriftführer
<b>1994</b>	Walter Edelböck Karl Staudinger Helmut Frittm Walter Kovar Michael Gärtner Lamberta Malik	Präsident Vizepräsident Kassier Schriftführer Schriftführer-Stellvertreter Kassier-Stellvertreter	<b>2003</b>	Walter Zeiner Lamberta Kovar Helmut Adler	Obmann Kassierin Schriftführer
<b>1995</b>	Walter Edelböck Ernst Schwibitzer Lamberta Kovar Walter Kovar Manfred Hofbauer Helmut Adler	Präsident Vizepräsident Kassierin Schriftführer Schriftführer-Stellvertreter Kassier-Stellvertreter	<b>2004</b>	Robert Hoffmann Walter Kovar Lamberta Kovar Manfred Oberortner Helmut Adler Lore Hofmann	Präsident Vizepräsident Kassierin Kassier-Stellvertreter Schriftführer Schriftführer-Stellvertreterin
<b>1997</b>	Walter Zeiner Walter Kovar Lamberta Kovar Helmut Adler Manfred Hofbauer Manfred Oberortner Ernst Schwibitzer	Präsident Vizepräsident Kassierin Schriftführer Schriftführer-Stellvertreter Kassier-Stellvertreter Öffentlichkeitsarbeit	<b>2005</b>	Robert Hoffmann Walter Kovar Lamberta Kovar Manfred Oberortner Helmut Adler Lore Hofmann	Präsident Vizepräsident Kassierin Kassier-Stellvertreter Schriftführer Schriftführer-Stellvertreterin
<b>1998</b>	Walter Zeiner Walter Kovar Lamberta Kovar Helmut Adler Robert Hoffmann Manfred Oberortner Ernst Schwibitzer	Obmann Vizeobmann Kassierin Schriftführer Schriftführer-Stellvertreter Kassier-Stellvertreter Öffentlichkeitsarbeit	<b>2006</b>	Robert Hoffmann Lamberta Kovar Helmut Adler	Präsident Kassierin Schriftführer
<b>1999</b>	Walter Zeiner Walter Kovar Lamberta Kovar Helmut Adler Robert Hoffmann Manfred Oberortner Ernst Schwibitzer	Obmann Vizeobmann Kassierin Schriftführer Schriftführer-Stellvertreter Kassier-Stellvertreter Öffentlichkeitsarbeit	<b>2007</b>	Robert Hoffmann Lamberta Kovar Helmut Adler	Präsident Kassierin Schriftführer
<b>2000</b>	Walter Zeiner Walter Kovar Lamberta Kovar Helmut Adler Manfred Wagner Manfred Oberortner Ernst Schwibitzer	Obmann Vizeobmann Kassierin Schriftführer Schriftführer-Stellvertreter Kassier-Stellvertreter Öffentlichkeitsarbeit	<b>2008</b>	Robert Hoffmann Lamberta Kovar Helmut Adler	Präsident Kassierin Schriftführer
			<b>2009</b>	Robert Hoffmann Lamberta Kovar Helmut Adler	Präsident Kassierin Schriftführer
			<b>2010</b>	Lamberta Kovar Manfred Oberortner Helmut Adler	Präsidentin Kassier Schriftführer
			<b>2011</b>	Lamberta Kovar Manfred Oberortner Lore Hoffmann	Präsidentin Kassier Schriftführerin
			<b>2012</b>	Lamberta Kovar Manfred Oberortner Lore Hoffmann	Präsidentin Kassier Schriftführerin

## Voller Ernst aus der zweiten Startreihe

In dieser Geschichte geht es diesmal nicht um Europa- oder Staatsmeister auf zwei oder vier Rädern, sondern um einen von jenen, ohne die ein Klub nicht (ganz) groß werden kann – die Männer aus der zweiten Startreihe, die im Hintergrund schufteten und die Kleinarbeit machen, ohne die die großen Erfolge einfach ausbleiben.

Er hat in den frühen Siebzigern mit Hilfe betuchter Kreise eine Optikkette im Donauzentrum begründet (kein Wunder, dass später zahlreiche RARA-Ausstellungen - quasi Mini-Jochen-Rindt-Shows - in diesem Einkaufszentrum stattfanden). In den Achtzigern kam der eigene Optiker-Laden in Wien-Alsergrund - und auch mit dem begründete er seinen Ruf, einer der besten „Linsen-Jongleure“ der Bundeshauptstadt zu sein. Gerüchten aus Kundenkreisen zufolge soll es nicht einmal vorgekommen sein, dass er seinen Kunden den Verordnungsschein des Augenarztes abgenommen hat, die darauf vermerkten Dioptrienwerte in die Probefassung reingesteckt und anschließend die p.t. Kundschaft mit der Frage „Segns was?“ überrascht haben soll. Als diese verneinte, soll der Herr Optikermeister dann zu handeln begonnen haben und von der Dioptrienzahl bis zur Fassung seinen Kunden respektive seine Kundin so beraten haben, dass am Ende vollste Zufriedenheit mit dem gemeinsam erarbeiteten Produkt herrschte.

Kein Wunder daher, dass jemand, der mit solchem Ernst an eine Sachlage herangeht, auch Ernst mit dem Vornamen heißt. Bald trat im Donauzentrum ein gewisser Robert Hofmann mit dem Wunsch eines Sponsoring für Autocross an ihn heran. Ernst Schwibitzer - so heißt der Held dieser Geschichte mit vollem Namen - riecht bei dieser Gelegenheit in den Motorsport hinein - und findet Gefallen daran. Doch von Haus aus ist eines klar: für das Privatauto breitere Reifen und Felgen über den Klub bestellen und selbst mit Startnummern auf den Türen unterwegs sein - das sind für ihn zwei völlig verschiedene Paar Schuhe. Also tritt Ernst S. freiwillig in die zweite Startreihe zurück - was sich für den Klub als Segen erweisen sollte.

Denn neben seinen Optik-Künsten entwickelt er ein zweites Talent: das des Organisations-Genies. Ende der Siebziger steht der Verein finanziell auf sehr dünnen, sehr wackligen Beinen - Kohle muss also her, koste es, was es wolle. Und es gibt fast nichts, was Ernst Schwibitzer nicht zum finanziellen Wohle des Klubs organisiert: Mal ist es eine Donau-Schiffahrt, dann wieder ein Spanferkelessen. Am

nächsten Wochenende ein Autoslalom, dann ein Buffet. Und im Fasching ist das alljährliche RARA-Gschnas ein Fixpunkt nicht nur im Klubkalender, sondern nördlich der Donau auch in der närrischen Zeit überhaupt.



Ausstellung  
Donauzentrum,  
1980

Der Verein wird immer größer, hat immer mehr Mitglieder. Darunter natürlich auch einige, denen die Erfolge der amtierenden Macher ein Dorn im Auge sind, weil sie diese selbst gern hätten, aber leider nicht den dazu nötigen *drive* entwickeln. Und: mehr Mitglieder bedeuten naturgemäß auch mehr Probleme. Mag sein, dass unser Hauptdarsteller ein nur dünnes Nervenkostüm hat: aber im Juli 1981 wirft er tatsächlich das vielzitierte Hangerl und beendet seine Mitgliedschaft. Der Klub steht finanziell hervorragend dar, doch es gibt neuerdings Kräfte, die das viele Geld plötzlich für etwas anderes als Motorsport verwenden wollen.

Doch nur bei den Boxern heißt es *they never come back*. 1987 eröffnet er sein eigenes Geschäft, und die neue Klubleitung versucht plötzlich, alte Mitglieder wieder zu aktivieren. Und so kommt es, dass Ernst – nach anfänglichen Versuchen im Rallyecross – endlich auch als Beifahrer aktiv wird und bei der Jänner-Rallye 1984 mit einem zweiten Klassenrang mit Franz Helnwein am Steuer eines Ford Escort seinen größten Erfolg in seiner aktiven Motorsportkarriere erzielt.

Doch heute – heute ist alles anders. Die wilden Jahre sind für Ernst vorbei, alles geht ein bissl langsamer von sich. Irgendwann war dann auch endlich die Pensionierung in Griffweite, und seither ersetzt eine Spur N-Modelleisenbahn die Rolle des Motorsport-Machers. Und im Garten seines Asperner Hauses wartet ein pikkefeines, ausgewachsenes Wohnmobil auf gelegentliche Ausritte mit der (noch berufstätigen) Lebensgefährtin: „Zum Glück schaff’ ich das sechs bis siebenmal pro Jahr!“

Und dazu gesellt sich noch das Image des vielleicht besten Optikers von Wien – danke, Ernst!



Sonja Funiak, Ernst Schwibitzer



RARA Fasching 1989



RARA Fasching 1989

*Dieser Dieter (Karl Anton) will wie der andere Dieter (Quester) nicht so schnell aufhören*

## Die fünf größten Fehler meines Lebens!

Motorsport kann auch eine Droge sein. Schrauben und tunen, Pole Position und aus dem Windschatten heraus überholen kann zweifellos süchtig machen. Im Idealfall dauert solch ein Rausch bis ins höhere Alter, hält geistig fit und lässt in einigen wenigen Fällen auch noch genug Kohle für die schönen Seiten des Lebens (neben dem Motorsport) übrig.

Eine Anhöhe südlich von Wien. Blick kilometerweit bis nach Wiener Neustadt. Eine mannshohe, massive Mauer aus Natursteinen – vermutlich selbst aufgeschichtet. Eine etwas schäbig wirkende Garage daneben. Vor dem Haus ein alter Mercedes – aha, das Einkaufsauto.

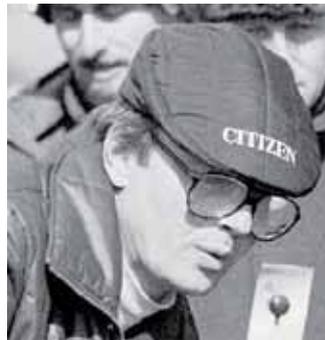


*Dieter Karl Anton, Alfa*

Hinter der Steinmauer gleich mal ein prächtiger, überdachter Pool. Das Haus schwer in Ordnung, aus dem Wohnzimmer blitzen und glitzern Pokale in allen Größen bis auf die Terrasse. Hinter dem Haus reißt ein Garagentor das weitläufige Maul auf, dahinter sieht es aus wie im OP: Kolben und Kolbenringe warten auf ihre Verbindung, zwei Doppelvergaser halten geduldig ihre Drosselklappen, und ein Bild von blanker Welle räkelt ihre Kurbelwangen auf feinstem Kückenkrepp – da muss ein Ordinarius am Werke sein. Hinter dem Haus dehnen sich gute hundertfünfzig Meter Garten bis zur Grundstücksgrenze aus – piekfein gemäht wie der Rasen in Wimbledon.

Wer so wohnt, sollte eigentlich jede Minute solch ein Domizil mit allen Sinnen genießen. Nicht so Dieter Karl Anton (im folgenden kurz DKA genannt). Er ist praktisch nie zu Hause, weil ihn das Motorsport-Virus auch als Pensionär noch auf Trab hält. In punkto Pokalanzahl liefert er sich mit seinem langjährigen Spezi Günther Spindler wohl ein Kopf-an-Kopf-Rennen.

Alles begann auch bei ihm mit der berühmten Elan-Nachwuchsrallye in den späten Sechzigern. Auf einem BMW 1800 Ti, der auf 400 km drei Liter Öl brauchte, reichte



*Dieter Karl Anton*

es sofort zum 18. Gesamtrang und zum Klassensieg. Außerhalb der Wertung stand am Ende in Kottlingbrunn noch ein Rundkurs auf dem Programm: Solch eine gute Gelegenheit muss man einfach nutzen, um sich beim ersten Einsatz gleich strafpunktfrei zu überschlagen.

Jung-DKA fährt Slaloms und Rallyes, man schnallt sich noch mit Kälberstricken hinter dem Lenkrad fest, und ein gewisser Wolfi Stumpf fährt damals Alfa GTA, aber DKA schlägt ihn mit einem betagten Fiat 1500. Jung-DKA sitzt dann standesgemäß für einen Österreicher in einem Puch 650 TR, setzt 1969 wegen der Kfz-Meisterprüfung seine Karriere ein Jahr aus und teufelt dann im April 71 mit einer Alfa Giulia bei einer Seiberer-Rallye mit Tempo 160 bergab durch eine Ortschaft, auf der gerade am Sonntagmorgen die halbe Ortschaft auf dem Weg zur Kirche und die Männer zum Frühschoppen unterwegs sind. Bevor er jemand niederfährt, beendet er die Rallye-Karriere.

Seiner Gattin hat er einst versprochen, nie ohne Dach zu fahren. Was erblickt sie, als er eines Tages das Garagentor öffnet? Richtig: Einen Formel V-Rennwagen, wie ihn damals alle fuhren. Die Ehekrise dauert ein Jahr.

Im Mai am Salzburgring das erste Rennen damit. 42 Autos bei der Abnahme, 38 dürfen fahren, unser Held ist Vorvorletzter im Training. Im Rennen regnet es jedoch ab der zweiten Runde, und flugs ist der Jungspund Elfter, als die Zielflagge kommt. Am Jahresende ist er Fünfter in der ÖM, im Jahr darauf bereits Zweiter. 1973 und 74 die ersten beiden Meistertitel. 1975 eröffnet er seine eigene Firma und fährt 27.000 km quer durch Europa. Die Silvesterraketen spiegeln sich im Pokal für den zentraleuropäischen Formel V 1300-Meister, hierzulande ist Titel Nummer drei unter Dach und Fach.



*Dieter Karl Anton, Escort*

Das Siegerauto wird verkauft, die Formel 3 ist zu dieser Zeit das logische Ziel. Doch 77 und 78 reicht es nur zu „Gastauftritten“ in diversen Serien.

1979 dann Rallyecross. Aber womit! Ralph Karger stellt ihm einen VW 411 – Stichwort Nasenbär – zur Verfügung. „Der Vorderteil des Autos fuhr immer woanders hin als der Hinterteil,“ erinnert sich DKA bis heute. Bis 1982 gehen sich dann auf einem Escort noch ein fünfter und ein zweiter Rang in der Rallyecross-Meisterschaft aus. Rallyecross-Legende Martin Schanche (NOR) und der Brite John Welch geben ihm Tipps für den Ford. Ab 1982 versetzen die Audi quattros den konventionell getriebenen RC-Autos den Todesstoß, Dieter Karl Anton bleibt nur, sich mit seinem Freund Günther Spindler beinharte Duelle zu liefern, die die Zuschauer zu Schenkelklopf-Orgien treiben.

Dann begeht er „den ersten größten Fehler“ seines Lebens und „verschenkt“ den Escort um 120.000 Schilling – soviel wie er allein für Getriebe und Hinterachse gezahlt hat. Die wenige Kohle reicht für ein Tennisracket und zahlreiche Heurigenbesuche mit Günther Spindler.

Der lädt ihn dann Mitte achtzig zu einem „Abenteuerurlaub“ der besonderen Art ein: dem berühmten Cannonball-Race, einem illegalen Straßenrennen quer durch Europa. Mit dem 928 S der Spindler’schen Gattin geht es Mittwochabend vorerst 1100 Kilometer nach Aachen. Dort gibt es eine Postkarte mit dem Foto einer Würstelbude am nördlichsten



Spindler Günther vs. Dieter Karl Anton (oben und unten)

Zipfel Hollands – dem eigentlichen Start. Dort wiederum die Info, dass nicht Barcelona, sondern Cadiz Zielort sei – nochmals 400 km mehr. Spindler rast in Holland los, nach wenigen Kilometern ein leichtes Dröhnen aus der Hinterachse. „Da schert was,“ brüllt DKA seinen Chauffeur an. Der – ganz cool: „Ja, ich weiß, das sind die Reifen. Bei 270 streifen sie schon leicht an den Kotflügeln.“ Man einigt sich auf Tempo 260 als Maximum, sucht die schnellste Autobahnverbindung und muss alle 220 km an die Tränke, weil der Achtzylinder bei diesem Reisetempo wie gleich zwei Löcher säuft. Nicht ein Lkw-Überholduell auf der Autobahn wird durch einen Porsche geadelt, der mit 170 km/h Überschussgeschwindigkeit am Pannenstreifen vorbeirast, DKA stirbt tausende Tode am Beifahrersitz, weil sein Chauffeur bis Barcelona 201 km/h Schnitt fährt. In Cadiz sind sie dann elfte Gesamt (gewonnen hat ein BMW mit einem gefinkelt eingebauten Zusatztank, der auf den gut ausgebauten Bundesstrassen in Spanien mit 260 in der Direttissima nach Cadiz düste). In 55 Stunden haben GS/DKA 11.000 Kilometer inhaliert (viel schneller sind die beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans auch nicht), und Montag morgen Punkt acht sperrt DKA in Wien wieder seine Werkstatt auf.

Von 1998 bis 2000 einige schöne Erfolge in der Porsche-Pirelli-Trophy, dann folgt schon der „zweite größte Blödsinn“ seines Lebens: Als Funktionär in Zeltweg sticht ihm ein Porsche – mehr breit als lang – ins Auge. Um aus dem Zuffenhausener einen Boliden zu machen, muss der Kaufpreis nochmals investiert werden. Doch trotz aller Mühe reißt in Hockenheim die Nockenwelle und im Sommer dann am A1-Ring noch die Kurbelwelle – dann ist Schluss mit der Frustration Porsche.

Denn schon naht größter Blödsinn Nummer drei: Im alljährlichen Italien-Urlaub lässt sein Hotelier so beiläufig fallen, dass er eine schöne Alfa Giulia irgendwo in der Garage stehen habe. In den Jahren darauf stellt sich dann heraus, dass es eine der raren GTA-Versionen sein soll (Leichtbau-Version für den Motorsport). Später rückt der Luigi dann noch die Papiere heraus: Im Juni 65 tatsächlich von Autodelta (Alfas Motorsport-Abteilung, die Red.)



Dieter Karl Anton, Escort

aufgebaut, im August 1965 angemeldet, bis 1976 sieben Besitzer. Seit zehn Jahren bei Luigi in der Garage.

DKA trieb derweilen einmal einen BMW seines Partners über Europas historische Rundstrecken. Einmal Lunte gerochen, kam es, wie es kommen mußte. Bald kündigt DKA dem Partner und BMW die Freundschaft auf, die Kontakte zu Luigi werden häufiger, und als der 2003 einen kleinen Baukostenzuschuss für sein nächstes Hotel braucht, einigt man sich nach nächtelangen Verhandlungen auf eine stattliche Summe für den GTA.

Doch bald ist klar: gekauft wurde da eine Karosserie mit Papieren. Nachdem zehn Zentimeter Staub entfernt und

die luftlosen Reifen getauscht sind, stellt sich heraus: Das Auto ist eine fahrende Tropfsteinhöhle, drei Dämpfer müssen mit der Hacke zum Leben erweckt werden. Was es hier braucht, heißt Totalrestauration, neue Stehbolzen am Motor sind Strophe eins des Klagelieds. „Das ist alles Schrott,“ konstatiert Alfa-Spezialist Furiani im Heimatland des GTA. Er wird sich in Zukunft an diesem Auto noch eine goldene Nase verdienen...

Zu Saisonbeginn 2004 ist alles wieder wie neu, die Karosserie wie damals in den Werksfarben lackiert. Als zu Jahresende zusammengezählt wird, stehen der Sieg in der FIA-EM für historische Tourenwagen und der Sieg im heimischen Histo-Cup auf der Haben-, tausende Kilometer zu den Rennen und noch mehr Stunden Arbeitszeit auf der Soll-Seite der Bilanz.

2005 wird dieses Ergebnis noch mit der Maximalpunktzahl in der FIA-EM getoppt, 2006 reicht es immerhin für den Vize-Titel. 2007 stellt die FIA dieses Championnat ein, DKA weicht auf die neue englische Tourenwagen-Meisterschaft U2TC aus, auf die deutsche HTGT-Tourenwagenmeisterschaft und den heimischen Histo Cup. Nach 35.000 km quer durch Europa mit Lkw und Zelt sichert er sich alle drei Titel jeweils im letzten Rennen. 2008 reicht es wieder für den englischen Titel, 2009 wird er anerkannter FIA-Gesamtsieger und gewinnt alle Ein-Stunden-Rennen des englischen Championats in Monza,



Dieter Karl Anton, HISTO CUP Gesamtsieger 2011

Dijon, Silverstone und Spa. Am Jahresende wird die GTA nach England verkauft.

Es folgt der nächste „größte Fehler meines Lebens“: Er verspricht einem „Freund“, beim Aufbau dessen Porsche-Dreiliter-RSR Hand anzulegen. Ziel: Gemeinsame Motorsport-Einsätze mit dem Boliden. Bald geht die Anlieferung der entsprechenden Teile nur noch schleppend vor sich, nach einem dreiviertel Jahr ist der Porsche noch lange nicht fertig, aber trotzdem plötzlich verkauft - aber DKA noch keinen Meter damit gefahren, sondern nur Tage und Wochen in und unter dem Auto gelegen...

Und was kommt jetzt? Richtig, der vorläufig letzte große Fehler seines Lebens. Um stolze 15.000 Euro erwirbt er einen Rosthaufen, besser bekannt unter dem Spitznamen „Hundeknochen-Escort“. Das 72er-Baujahr wird ebenfalls wie der Alfa von Grund auf neu gebaut, mit Zweiliter-Viertentiler, ZF-Getriebe und einer Atlas-Hinterachse. Die wundersame Verwandlung beginnt am 13.1.2010, am 27.5. dann das erste Rennen – natürlich Klassensieg! Beim Saisonabschluss gewinnt er die letzten beiden Läufe in Monza und damit erneut den Histo Cup.

Das wiederholt sich 2011: Gesamtsieg im Histo Cup mit 16 gewonnenen Rennen. Damit es nicht fad wird, wurden vier Rennen in der deutschen Youngtimer-Trophy gefahren – unter anderem in Hockenheim und am Nürburgring: Selbstredend wurden davon zwei gewonnen.



Alfa FIA 1600 GTA

Für 2012 plant DKA Starts in der deutschen Youngtimer Trophy – wo er sich immer gegen fünfzig Rivalen durchsetzen wird müssen. Daneben steht noch der Histo Cup zuhause auf dem Spielplan: Steht zu befürchten, dass für die Pokale zuhause die Boards im Wohnzimmer wohl aufgestockt werden müssen.

Schwer beeindruckt von solch einer erfolgreichen, langen Karriere danken wir schließlich für das Interview, Kaffee und Kuchen. Zum Abschied wird dann noch am Einfahrtstor auch noch der leicht angerostete Container an der Grundstücksgrenze geöffnet: Ein weißer, runder Rücken erfreut das Herz des Betrachters, und unter einem ausladenden Heckflügel liest der erstaunte Besucher in roten Lettern GT3 RS. „Jo hallo, was is'n des?“ So meine erstaunte Frage nach einer eventuellen Kehrtwendung von der Oldtimerszene. Doch DKA kann beruhigen: „Des is nua des Auto vom Buam!“

Ein „Familienunternehmen“ ist in Sicht: Der GT 3 ist zu haben, dafür soll ein Renn-Cup-911 ins Haus kommen. Dann stürzen sich Vater und Sohn auf den Alpenpokal oder den 996er-Cup oder irgendwas anderes, was Spass macht.



Dieter Karl Anton, Preise und Werkstatt

## Pfeift Pfeifer drauf?

Er hat ein tolles Leben hinter sich, gekrönt von vier Staatsmeister-Titeln. Es geht ihm gut, er hat heuer seinen Siebziger gefeiert, aber an die früheren Zeiten erinnert er sich heute nur noch für den Chronisten. Report über einen, der offenbar zu schnell – gewissermaßen im Zeitraffer - gelebt hat. Aber vielleicht ist er eh schon 104 und überspielt das nur gekonnt?

Ein feines Häuschen hoch über Klosterneuburg, das Tor steht einladend offen, dahinter ein etwas betagter VW-



*Pfeifer Gery*

Bus für Mannschaftstransporte und ein Tiguan mit offener Heckklappe – wahrscheinlich das Auto für die täglichen Wege. Alles hier – Haus wie Autos - blitzsauber, perfekt restauriert: müsste ich dieses Anwesen kaufen, ich bräuchte fürwahr keinen Baumeister, um mir den Zustand der Wände bestätigen zu lassen.

Um die Ecke ein kleiner Schuppen, natürlich ebenso piekfein restauriert, Boden gefliest. Auf ihm stemmt ein MG A, der ebenso showroom condition aufweist wie seine Behausung, trotzig seine relativ dünnen Räder in den Boden. Hinter dem kleinen Gepäckträger auf der Kofferraumklappe prangt ein weißes Kennzeichen – aha, das ist also der Oldtimer für alle Tage.

Noch immer kein Besitzer zu sehen – geschweige denn eine bärbeissige Dogge, die diese automobile Pretiose vielleicht bewacht. Ich gehe halt einfach um die nächste Ecke herum.

Dahinter die nächste Überraschung. Schon wieder ein offenes Tor, der Boden dieses Schuppens vielleicht nicht mehr so schön wie der Horst des MG A, aber dafür der Inhalt: ein 348er-Ferrari, ein heißer Escort Cosworth, ein Mercedes der mittleren Baureihe und ein brauner SL mit dicken Auspufftröten. In einem kaum vorhandenen Zwischenraum zwischen diesen Gustostückerln verkrümelt sich eine Honda XL 600R (also wahrscheinlich eine Ausweichmöglichkeit, wenn dem Hausherrn nach Gasslhazn zumute ist). Und als Über-drüber-Gag steht an der Wand ein Gabelstapler, der seine Gabeln ganz nach oben ausgefahren hat: Auf denen parkt eineinhalb Meter über Grund ein MG Metro – ja, richtig, eines jener Allrad-

Geräte, die man von der Insel aus gegen Audi quattro, Lancia Delta S4 und Ford RS 200 in den Siebzigern in die Schlacht der Gruppe-B-Monster warf. Nicht auszudenken, was passieren würde, wenn der Hydraulikdruck in den Zylindern nachlässt und der britische Mittelmotor-Sportler auf die Bodentruppe trifft.

Wäre ich nicht staunender (und natürlich angemeldeter) Besucher, sondern Gerichtsvollzieher mit Vollstreckungsbefehl, ich könnte längst schon ein paar hunderttausend Euro requiriert haben, weil noch immer kein Besitzer zu sehen ist. Also wandere ich weiter – zur nächsten automobilen Behausung.

Dort erblickt mein staunendes Auge einen echten DeLorean. Richtig: der Sportwagen aus „Zurück in die Zukunft“ mit seiner Nirosta-Karosserie, ebenso rar wie dahinter der Mini Kombi (richtig, der mit der Doppelflügeltür im Heck!) und noch ein MG Metro-Mittelmotorsportler, auch er wie alle anderen perfekt restauriert. Es müsste eine Freude sein, mit jedem einzelnen diesen Boliden beim Pickerltermin vorzufahren – länger wie fünf Minuten kann das dort eigentlich nicht dauern.

Endlich erhört jemand meine fast schon pausenlosen „Hallo, ist da wer?“-Rufe, und der Besitzer dieses Mini-Automuseums betrifft die Bühne: Gert „Gery“ Pfeifer begrüßt mich in Jeans und –Hemd und dem Vormittagszigarrl in der Rechten und offeriert eine gemütliche Sitzgruppe aus Holz neben dem einladend plätschernden Pool. Kein Zweifel: der Mann muss der Traum aller Erbschleicherinnen sein, die immer schon mal reichhaltigere Auswahl an fahrbaren Untersätzen für die diversen Einkaufstrips haben wollten.

„Mei Frau hat mir alles zsammschrieben,“ wachelt er zur Begrüßung mit einem Notizzettel vor meiner Nase, „ich war viermal Staatsmeister im Rallyecross, und zwar 88, 89, 91 und 92“, sprudelt es aus ihm heraus, „insgesamt bin ich dreizehn Jahr gfaahrn, sieben auf Mini und sechs mit dem Metro. Den EM-Lauf in Horn 1992 hab ich auch gewonnen, dann hab ich mangels Interesse aufgehört!“ So kurz hat mir noch nie jemand seine Karriere geschildert



*Pfeifer Gery*

– und glauben Sie mir, ich hab zu diesem Zweck einige getroffen.

Zurück zum Start: Am Beginn seiner Karriere waren noch Slaloms Pfeifers Welt, doch dann kam ihm eines Tages ein sehr rühriger früherer RARA-Präsident in die Quere und lud



Pfeifer Gery

ihn zu Testfahrten ein. „Ich mach in Horn (verkehrsgünstig zu Wien gelegener Rallyecross-Ring, Anmerkung der Redaktion) ein paar Testfahrten, schau Dir des amal an,“ tönte dieser, und Jung-Gery quetschte sich auf den nicht vorhandenen Beifahrersitz dieses Rallyecross-Geräts und verspannte sich so gut es ging zwischen den Rohren des Überrollkäfigs. Herr Präsident gab ordentlich Gas – und dem Copilot wurde natürlich schlecht. „Des mach I nie,“ schwor er sich damals, als der Herr Präsident endlich



Pfeifer Gery

abstellte. Doch erstens kommt es anders, und zweitens, als man denkt, sagt ein altes Sprichwort: Beim ersten Rallyecross im Herbst war Pfeifer schon dabei.

Und entdeckte auf der Suche nach einem geeigneten Gerät bald seine Liebe zu den Engländern: Seine Auftritte im Mini waren in den Siebzigern in Melk und Horn sehr geschätzt, und mit der Anschaffung eines allradgetriebenen MG Metro wurde er ein ernstzunehmender Gegner für die local heroes dieser Tage – Franz Wurz im Audi quattro, Andi Bentza im Lancia Stratos oder Herbert Grünsteidl in der Renault Alpine A 310.

Am 31.7.1988 füllte er die Sportseiten mit einem formidablen Überschlag in Melk („eine Halbwelle ist gerissen, und in so einer Situation biegt so ein Gruppe-B-Allradler einfach ansatzlos ab, da kannst nix machen“). Drei Wochen später ist das nächste Rennen – Pfeifer zangelt gewissermaßen Tag und Nacht, aber am entsprechenden Sonntag ist er wieder mit dabei.

„Ich bin gelernter Kfz-Mechanikermeister, aber kein Spengler“, gibt er zu Protokoll. „Wie ich damals in dieser kurzen Zeit auch noch die Karosserie wieder hingekriegt habe, kann ich mir heute gar nicht mehr vorstellen.“

Mit fortschreitender Interviewdauer wird immer klarer, dass der Held dieser Geschichte den Motorsport immer sehr ernst nahm und all seine Liebe in seine Geräte hineinverpackte: So war der Union Jack auf dem Dach über dem Innenspiegel nicht etwa schnöde geklebt, sondern in mühsamer Kleinarbeit lackiert...

Die MG Metros wurden von ihm von Rechts- auf



Pfeifer Gery, Überschlag

Linkslenkung umgebaut („auch kein Honiglecken, I sags eahna“) und konstruktive Blödheiten wie der Antrieb der Pumpe für die Servolenkung über einen Zahnriemen am Mitteldifferential („Wenn der Motor abstirbt, hast keine Servounterstützung mehr“) auf Elektro umgestellt.

Emo Marietta – eine Puddingmarke der NÖ Molkerei – zierte jahrelang Pfeifers Einsatzautos, bis der persönliche Freund, der ihm diese Unterstützung verschaffte, plötzlich verstarb. Mit zweijähriger Verspätung kündigte man ihm schließlich den Sponsorvertrag...

„Warum Rallyecross?“ So lautete meine nächste Frage. „Weil’s sicher ist,“ kommt wie aus der Pistole geschossen die Antwort. „Ich hab mir in der Steiermark Bergrennen angeschaut – da kann’s hunderte Meter neben der Strecke



*Pfeifer Gery*

runtergehen. Und meine eigentlichen Helden sind ja die Rallyefahrer – da kann hinter jeder Ecke Sodom und Gomorrha auf dich warten! Im Rallyecross hingegen droht maximal ein Überschlag!“

Und jetzt? Glauben sie allen Ernstes, dass der Besitzer eines solchen Mega-Fuhrparks täglich mehrere Stunden mit der Frage vertrödelt, welches seiner Geräte heute zum Brötchenholen eingesetzt wird?

Weit gefehlt! Die Antwort ist ein schlichtes „I mog nimma!“ Warum, weshalb, was ist da los, was wird da gspielt?

„Mir wird das alles zu viel,“ ertönt es nach einem zufriedenen Zug am schon sehr kurz gewordenen Vormittags-Zigarri. „Jedes Mal, wenn ich mit einer dieser Kisten zum Pickerl fahren will, ist die Batterie kaputt! Ich bin doch net der Sponsor von Banner-Batterien!“

Ihr Chronist schweigt ergriffen.

Pfeifer steht auf und verschwindet kurz. Nach seiner Rückkunft knallt er ein ungeöffnetes Packerl auf den Tisch. „Der Ferrari braucht mit seinen 30.000 Kilometern einen neuen Zahnriemen. Den hab ich mir aus England schicken lassen – dort ist er um die Hälfte billiger als in Maranello. Das sind zwei Tage Arbeit – ich brings net übers Herz, endlich damit anzufangen.“

Spätestens jetzt erkennt ihr Chronist – und es tut ihm wirklich sehr leid – der Pfeifer pfeift offenbar wirklich drauf.



## Wussten Sie, dass..

... ein RARA-Mitglied der Sage nach der erste Rallyefahrer war, der auch auf der Bodenplatte seines Einsatzautos einen Sponsorkleber führte und dieser relativ oft der Sonne ins Antlitz blickte?

... sich ein RARA-Mitglied einmal in grauergrauer Vorzeit bei einem Autocross in Traunstein (D) überschlagen hat, die Rettung aber anschließend statt des Verunfallten den Arzt wegführen musste, weil der dem Anblick nicht standgehalten hatte?

... Willi Rabl, mehrfacher Berg-Europameister, angesichts seiner Laufbahn den Amtstitel „Bergziege“ führt?

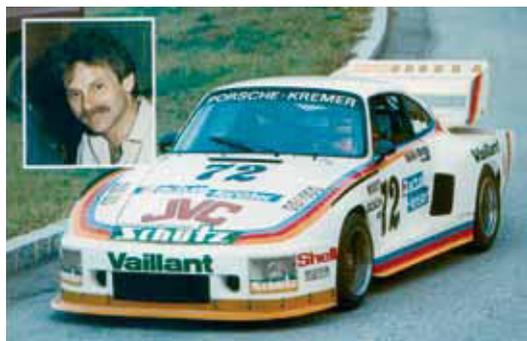
... ein RARA-Mitglied, den sie ehrenvoll „John Mc Überschlag“ nannten, früher in seiner Autocross-Laufbahn einen der legendären Puch 650 TR fuhr und der Verkäufer dieses Autos sich damit auf der berühmten Haidlhof-Sonderprüfung vor den Toren Wiens auch schon überschlagen hatte?

... es geradewegs nur schnurstracks in einer Motorsport-Karriere enden kann, wenn man dereinst in der Werkstatt des legendären, leider viel zu früh verstorbenen Beppo Sulc (einer der Hauptgegner des jungen Herrn Franz W.) das Mechanikerhandwerk erlernt hat?

... ein RARA-Mitglied einmal bei einer der legendären Badener Herbstwertungen den Klassensieg um lächerliche sieben Sekunden verpasste, weil man zuvor das Auto etwas zu lange auf dem rechten Außenspiegel abgelegt hatte?

... ein RARA-Mitglied in den späten 70er-Jahren bei einer „Leobner“ mit einem schwachbrüstigen Käfer zweimal in der gleichen Sonderprüfung an der gleichen Stelle eine Links-Vier übertrieb, am Kurvenaußenrand von der Straße rutschte, hangabwärts einmal kurz roulierte, auf einer parallel zur SP führenden Strasse sanft auf allen Vieren landete, sich ins SP-Ziel rettete und trotzdem in Wertung ins Ziel der Veranstaltung kam?

... eines der längstgedienten RARA-Mitglieder in all den Jahren seiner langen Karriere nur einen einzigen (weiblichen!) Beifahrer hatte, zu deren Ansage er vollstes Vertrauen hatte, aber mit einem anderen Co einmal in der



Rabl Willi

zweiten Kurve der ersten Sonderprüfung schon im Graben lag?

... einem RARA-Mitglied einmal auf einer SP eine Mama mit einem vollbesetzten Kinderwagen entgegenkam und unser Held trotzdem mit einer schwachbrüstigen Kiste noch Zehnter Gesamt wurde?

... es RARA-Mitglieder einmal schafften, bei einem „social event“, einem Bootsausflug des Vereins nach Bratislava, mit nur sechs „Andersgläubigen“ an Bord alle Alkoholvorräte auf dem Schnellboot namens „Raketa“ raketengleich zu leeren und den verduzten sechs Privaten anschließend ebenso raketengleich eine Mitgliedschaft umzuhängen?

... es bei einem anderen Bootsausflug dazu gekommen sein soll, dass RARA-Mitglieder mit den Sektvorräten an Bord solange das Verspritzen des Siegerchampagners übten, bis nur mehr *Unicum* an Bord verfügbar war?

... bei solchen Bootsausflügen so manche Begleiterin eines RARA-Mitgliedes insofern ihre „Feuertaufe“ erlebt hat, in dem sie bei voller Fahrt des Schnellbootes mit dem bezeichnenden Namen „Raketa“ so weit über die Reling gehievt wurde, bis ihre Haare die Wasseroberfläche streiften?

... ein RARA-Mitglied einmal bei einer Rallye eine Kurve nicht schaffte und einem Bauern derart kunstvoll einen Zaun umführte, dass diesem alle seine Kühe ausbüchsten? Im Jahr drauf erfreute er den gleichen Bauern, in dem er sich ganz in der Nähe so elegant überschlug, dass eine ganze Scheune zusammengelegt wurde und die Viecherln wieder in heller Aufruhr waren. Der Bauer soll daraufhin unbestätigten Gerüchten zufolge ein Einreiseverbot ausgesprochen haben...



Elfriede Stohl und Peter Leopold, Jännerrallye 1983, Start ... später ... und aus!

... nicht nur Slaloms, sondern auch Skiausflüge und Gschnasfestln einst von der RARA organisiert wurden?

... RARA-Mitglieder stets lernfähig waren? Bei einer der ersten Niki-Lauda-Shows war die Rallye and Racing Association Vienna mit einem über 200 Quadratmeter großen Stand vertreten. Als der Stand fertig aufgebaut war, bemerkte man eine ganze große Wand, die frei geblieben war. Flugs wurden dort alle mehr oder weniger prominenten Gäste gebeten, ihr Autogramm zu hinterlassen. Als man die Wand nach Messeschluss fürs Klublokal mitnehmen wollte, konfiszierte die Messe AG kurz entschlossen das begehrte Stück für den Eigenbedarf.

Im Jahr darauf hatte man dazu gelernt: der Stand wurde wieder so aufgebaut wie im Vorjahr. Eine ganze Wand war wieder den Unterschriften der Stars vorbehalten. Was jedoch keinem von denen auffiel: diesmal unterschrieben sie allesamt auf einer riesigen Leinwand. Eine Stunde vor



*Caipil F.,  
Roither W.,  
Skoda Rallye  
1976*

Messeschluss trollten sich ein paar RARA-Mitglieder heimlich, still und leise mit dem wertvollen Stück, die Messe AG war elegantest ausgebremst worden...

... nicht nur die Gemeinde Wien, sondern auch so manches RARA-Mitglied einen sprichwörtlich großen Fuhrpark hat? Eines der ältesten Mitglieder öffnete dazu die Tore seiner Fahrzeughalle, und wir erblickten und zählten begeistert

4 Porsche aller Couleurs und Leistungsstufen

1 Honda Prelude Bj. 86

1 VW Käfer 1300 Bj. 1961 in grün

1 Rallye-Käfer-Replica

1 VW Käfer BIG

1 Volvo 544 PV Bj. 1964

1 Opel Astra F Cabrio Bj. 1994

1 Opel Astra G Bj. 2004

1 Mercedes Benz 190 D Bj. 1986

1 Lancia Y

1 Jaguar XJS 6 Bj. 1973

1 Jaguar XJS V12

1 Warszawa Bj. 1962

1 VW Bus Kastenwagen Bj. 1985 (schließlich braucht man ja auch ein Serviceauto) sowie

3 Saab 96 (davon einer sogar aus dem Vorbesitz von Rallye-Guru Herbert Völker, dem langjährigen Herausgeber und Chefredakteur der „autorevue“)

und für kleinere Besorgungen oder Kurz-Trips in die große Stadt schließlich noch

1 Kleinmotorrad Yamaha 125.

## Bei vielen dieser jungen Wilden ist nach wie vor der Motorsport nicht wegzudenken, wie zum Beispiel:

- Der Mitgründer von RARA Franz Stehno – er treibt sich auf ganz passablen Plätzen in der Oldtimerszene herum.
- Peter Leopold kann es nach wie vor nicht schnell genug gehen – Harrach Sprint und Waldviertel-Rallye sind sein Metier genauso wie Oldtimerrallyes wo er auch schon mal als Sieger hervorging.
- Hannes Geist wurde Assistent von Bernie Ecclestone der Formel 1. Auch von der Peking Paris, eines der größten Abenteuer, dass vor mehr als 100 Jahren begann, die er auf einem Pontiac De Luxe Bj. 1940 mehr recht als schlecht 14.596 Km durch die Botanik getrieben hat, gibt es viele Geschichten zu erzählen.
- D. K Anton ist zur Zeit im historischen Tourenwagen Rennsport auf allen internationalen Rennen und Pisten unterwegs.
- Roland Firtinger ist Herausgeber vom hochwertigem INSIDER Motorsportmagazin und nebenbei veranstaltet er im „Riverside“ diverse Motorsportausstellungen.
- Günther Spindler mit einer enormen Sammlung von Porsches und anderen Raritäten versucht mit diesen auf ungeöffneten Autobahnen Rekorde aufzustellen.
- Jakob Anton Kaeflerle hat seinen Sohn infiziert der seinerseits nun bei diversen Motorsportbewerben unterwegs ist.
- Manfred Parisch hat in Poysdorf ein Oldtimermuseum gegründet sowie einen Motorsportclub. In diesem Club gibt es auch einige Oldtimer-Traktoren mit denen die Mitglieder den guten Wein4tler Wein bereits bis Petersburg und Athos gebracht haben.
- Viele andere trifft man zumindest bei dem einen oder anderen Rennen als Zuschauer an.

