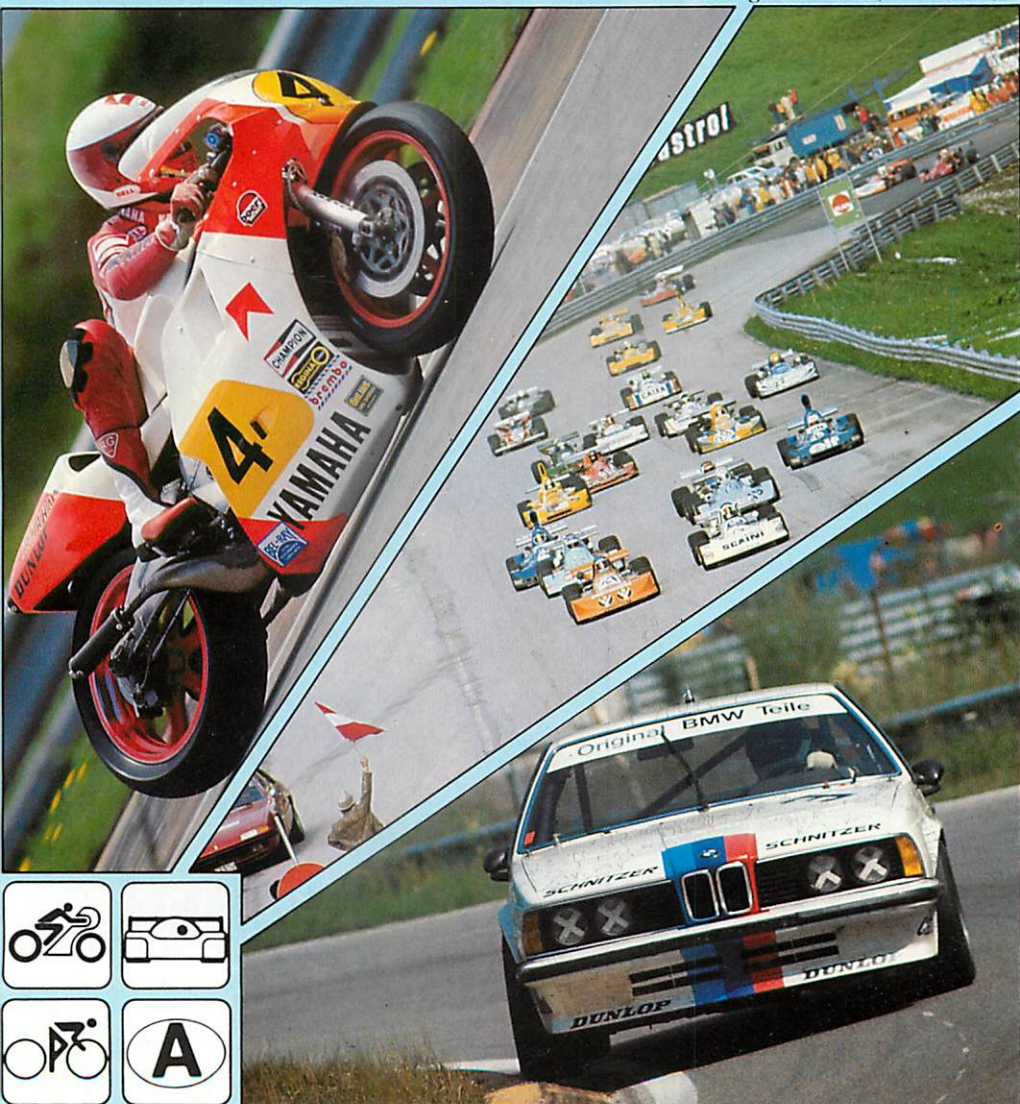


# 15 JAHRE RENNSTRECKE **SALZBURG-RING**

Schutzgebühr öS 35,— / DM 5,—



Bilder: Mayrhofer

**DATEN — TERMINE — WISSENSWERTES**



**ALLE MOTOREN SPRECHEN  
DIESELBE SPRACHE**

**VALVOLINE®**

Valvoline Oel Ges.m.b.H., A-5101 Salzburg-Bergheim



# INHALTSVERZEICHNIS

## GELEITWORTE

LH Dr. Haslauer, LR Dr. Raus, Präsident Reiner .....	5, 7, 8
<b>SALZBURG-RING —</b>	
<b>BEGINN MIT BAUCHWEH-JAHRZEHT .....</b>	9
Internationale Großveranstaltungen 1985 .....	16
<b>DIE RETTUNGSLEINE WIRD ZUM ANKER</b>	
<b>FÜR DEN RING .....</b>	21
Dankeschön für jede einzelne Unterschrift .....	22
<b>ARBEITEN FÜR SICHERHEIT DER RENNFahrER —</b>	
<b>CDSF .....</b>	25
<b>MIT KÜHELEM KOPF AUF ZU HÖHEREN</b>	
<b>PS-PLATTFORMEN .....</b>	26
<b>ALPENTROPHÄE WIEDER IM ZEICHEN</b>	
<b>HEISSER ZEITEN .....</b>	30
ADAC-Fahrerlehrgang auf dem Salzburg-Ring .....	30
<b>DAS FAHRERLAGER PLATZT DABEI</b>	
<b>AUS ALLEN NÄHTEN .....</b>	31
Eine Idee setzte sich durch .....	35
Für »Ganslhaut« ist gesorgt .....	35
<b>SALZBURG WURDE SCHNELL HOCHBURG</b>	
<b>IM KART-SPORT .....</b>	37
<b>AUCH »ELEFANTEN« HABEN</b>	
<b>INTERESSENVERTRETUNGEN .....</b>	41
Elefantentreffen aus Sicht eines Erstbesuchers .....	43
<b>DIE OLDTIMER SCHRIEBEN IHRE</b>	
<b>MOTORSPORTKAPITEL .....</b>	46
Im Gedenken an Neubauer .....	47
Fünf Klassen bei den Oldtimern .....	49
<b>DEUTLICHER MEILENSTEIN</b>	
<b>FÜR DEN WEG NACH OBEN! .....</b>	51
<b>SEIT BEGINN HEIMSTÄTTE AUCH FÜR</b>	
<b>MOTORSPORTLER .....</b>	53
<b>VON DEN PREMIERENSTARS STEIGT</b>	
<b>NOCH NIETO AUF! .....</b>	57
Sechs Österreicher klettern auf das WM-Stockerkl .....	61
<b>DIE JÄGER WERDEN ZU GEJAGTEN IM KAMPF</b>	
<b>UM TOURENWAGEN-EM .....</b>	64
<b>OPTISCHE SICHERHEIT SCHRAUBT DIE</b>	
<b>RISIKOGRENZE WEIT HINAUF .....</b>	69
Der IGMS Salzburg-Ring .....	71
<b>BRAMBILLA, STUCK UND AUCH GETHIN .....</b>	73
Rekordrunden .....	73
<b>SALZBURGER RADSPORTLER FÜHREN</b>	
<b>HIER TITEL AUS! .....</b>	75
<b>BAVARIA-LEUTE SORGTEN</b>	
<b>FÜR BAYERN-EINSTAND .....</b>	77
Der Salzburg-Ring ist PS-Mittelpunkt .....	78

## Danke!

Mit einer Auflage von 15.000 Exemplaren ist diese Broschüre erschienen. Sie soll Zeugnis geben von 15 Rennsaisons auf dem Salzburg-Ring, von motorsportlichen Höhepunkten, aber auch von den Wellentälern, die vor allem beim Kampf um den Weiterbetrieb auf der Rennstrecke zu durchlaufen waren. Sie soll Erinnerungen auffrischen, Lesestoff bieten, aber auch zum Nachdenken anregen. Und sie soll einmal die Aktivitäten jener Clubs skizzieren, die in der Gemeinschaft des IGMS Salzburg-Ring die Verantwortung für den Weiterbestand dieser dem Land Salzburg gehörenden Sportanlage zu übernehmen bereit waren.

Ein besonderes, ein herzliches Dankeschön sei an dieser Stelle allen Inserenten gesagt, die durch ihre Einschaltungen das Zustandekommen dieser Broschüre ermöglicht haben. Und wie's halt so ist, tauchen in diesem Zusammenhang wieder jene Firmennamen und jene Institutionen auf, die nicht nur aus Eigeninteresse heraus schon immer ein offenes Ohr für den Motorsport gezeigt haben. Wir ersuchen unsere Leser, dies nach Möglichkeit auch im privaten Bereich zu bedenken.

Ich geb's zu — über die Deutlichkeit einiger Insertionsabsagen war ich schockiert, weil ich mir sicher bin, die betreffenden Absager im Anstellen um irgendwelche Freikarten für Veranstaltungen am Ring wieder zu treffen.

*Peter Bertschinger*  
Peter Bertschinger

**IMPRESSUM:** Eigentümer, Herausgeber und Verleger: SC Salzburg-Ring, Postfach 43, 5400 Hallein. Redaktion und Gestaltung: Peter Bertschinger (für den Inhalt verantwortlich) unter Mitarbeit von Dkfm. Dr. Helmut Krackowizer und Ing. Ernst Kussin. Anzeigen: Alex Reiner und Sylvia Berger. Alle Hallein, Postfach 43. — Druck: GRAPHIA Druck- und Verlagsanstalt, 5020 Salzburg, Franz-Sauer-Straße 30.

# JIM BEAM



*Sour*  
**KENTUCKY**

*Mash*  
**STRAIGHT**

## **BOURBON WHISKEY**

*Distilled by*

**JAMES B. BEAM DISTILLING CO.**  
INCORPORATED  
**CLERMONT · BEAM**  
**KENTUCKY**

COPYRIGHT 1938 REG U S PAT OFF





## *Motorsport hat einen hohen Stellenwert im Lande Salzburg*

*Der Motorsport hat im Land Salzburg schon immer einen hohen Stellenwert besessen. Es sei nur an die Großen Preise früherer Jahre auf dem Autobahn-rundkurs in Liefering erinnert. Damals mußte sogar die wichtigste Ost-West-Verbindung Österreichs gesperrt werden. Über den Salzburg-Ring ist wohl hierzulande schon ebensoviel diskutiert worden wie über die berühm-berühmte Strecke von Monza im königlichen Park. Der Salzburg-Ring hat in der kurzen Zeit seines Bestehens eine sehr wechselvolle Geschichte zu verzeichnen. Es gab wirtschaftliche Schwierigkeiten, es stand die Schließung zur Diskussion und Anrainer und Umweltschützer brachten ihre Bedenken gegen den Ring vor. Inzwischen ist es mit Hilfe der Salzburger Landesregierung dem Internationalen Gemeinnützigen Motorsportverein Salzburg-Ring als Nachfolger der Salzburg-Ring-Ges.m.b.H. gelungen, diese Probleme zu lösen und den Salzburg-Ring als Rennstrecke zu erhalten. Wie die General-versammlung bestätigte, konnte diese engagierte Motorsportvereinigung im abgelaufenen Jahr bedeutende Einnahmen erwirtschaften. Der Salzburg-Ring ist auch ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für die umliegenden Gemein-den und es ist besonders erfreulich, daß auch die früheren Probleme mit den Anrainern beseitigt werden konnten.*

*Zum 15jährigen Bestehen entbiete ich die herzlichsten Glückwünsche des Landes Salzburg. Möge dem Ring weiterhin unter dem tatkräftigen Einsatz des Internationalen Gemeinnützigen Motorsportvereines Salzburg-Ring aller Erfolg beschieden sein!*

*Dr. Wilfried Haslauer  
Landeshauptmann von Salzburg*

**DIE ROTE RENNMASCHINE  
WELTWEIT SIEGREICH**

**ATOMIC ARC**  
TEAM BIONIC

**ATOMIC ARC**  
TEAM BIONIC

**ATOMIC  
SKI**

**2x OLYMPIAGOLD SARAJEVO '84**

**ERFOLGREICHSTER SKI HERRENWELTCUP '83/84**

**6x GESAMTWELTCUPSIEGER, 6x PROFIWELTMEISTER**

**SCHNELLSTER SKI DER WELT: 208,937 km/h**



## *Hoffnungen erfüllten sich — Glückwünsche und Dank dafür*

*Die inzwischen vernarbten Wunden, die dem Salzburg-Ring seit seiner Existenz zugefügt wurden, künden von den Schwierigkeiten und Turbulenzen, die dieses Zentrum des Salzburger Motorsports in den letzten 15 Jahren durchgeschüttelt haben. Die Hoffnungen, die an die Übernahme des Salzburg-Ringes durch den Internationalen Gemeinnützigen Motorsportverein Salzburg-Ring geknüpft waren, haben sich nicht nur voll erfüllt, sondern auch eine Änderung der Einstellung vieler Menschen zu dieser bewährten Einrichtung herbeigeführt. Ich beglückwünsche den IGMS zu dieser großartigen Leistung, die ihm durch die wirtschaftliche Stabilisierung des Ringes gelungen ist.*

*Diese für weite Bereiche der Motorsportfans einzige Strecke in Salzburg hat sich auch als ideal für die Nutzung durch andere Veranstaltungen erwiesen. Wünschenswert wäre es, könnte noch mehr als bisher der Salzburg-Ring Salzburgs Radrennfahrern und Hobbyradlern als verkehrsfreie Trainingsstrecke zur Verfügung stehen. Die Einbindung des Salzburg-Ringes in internationale Veranstaltungen könnte die verdiente Krönung solcher Bemühungen sein.*

*Glück und Erfolg, die der IGMS bisher beschieden waren, sind aber untrennbar mit dem großen Einsatz der vielen Funktionäre des Motorsports verbunden, ohne deren uneigennütziges Wirken Sportausübung in der heutigen Zeit gar nicht möglich wäre. Ihnen allen sei an dieser Stelle sehr herzlich gedankt. Möge diese Jubiläums-Festschrift dazu beitragen, den Salzburg-Ring weiter aktiv in das sportliche Geschehen dieses Landes zu integrieren.*

*Landesrat Dr. Othmar Raus  
Vorsitzender der Landessportorganisation*





## *Lebensfähig — Salzburg-Ring hat den Beweis voll erbracht!*

*Das ist schon ein Grund, um zu jubilieren — 15 Rennsaisons auf dem Salzburg-Ring. Vor allem, wenn man bedenkt, daß die Rennstrecke vor vier Jahren praktisch für tot erklärt wurde. Schließung, kein Betrieb mehr, aus, vorbei, blankes Entsetzen unter den Motorsportfreunden, da und dort aber auch hämisches Grinsen. Beides ist vergangen — der Salzburg-Ring lebt. Ja, er ist gesünder als je zuvor.*

*Daß dies — viele zweifelten an den positiven Möglichkeiten nach den Horrorgüchten um die finanzielle wie technische Situation des Salzburg-Ringes — so gekommen ist, hat der heimische Motorsport, haben auch alle jene, die trotz nicht direkter Beteiligung vom Geschehen auf dem und rund um den Salzburg-Ring Nutzen ziehen, den »Männern der ersten Stunde« der März- und Apriltage 1981 zu verdanken, deren Initiativen in Ing. Ernst Kussin — dies darf hier einmal ganz offen ausgesprochen werden — dann einen Sachverwalter fanden, wie man ihn sich nur wünschen kann. Unter seiner Geschäftsführung und in der Zusammenarbeit mit Rennbahninspektor Horst Demker konnte der Salzburg-Ring zu der heute wieder international wie regional voll anerkannten Motorsportstätte werden.*

*Unser Dank gilt aber in diesem Moment auch allen jenen aus Salzburger Politik und Wirtschaft, die bereit waren, dem IGMS Salzburg-Ring als Nachfolger der vormaligen Ges. m. b. H. eine Chance zu geben, die sich überzeugen ließen, daß dieser Salzburg-Ring bei entsprechender Konzeption in Ausbau und Betrieb lebensfähig erhalten werden kann.*

Alex Reiner

Präsident des IGMS  
Obmann SC Salzburg-Ring

# Salzburg-Ring — Beginn mit Bauchweh-Jahrzehnt

In Thalgau vorgesehen, aber in Plainfeld/Koppl gebaut, im September 1969 eröffnet, im März 1981 »gestorben« und dann doch wieder auferstanden, heute Zeugnis fruchtbarer Eigeninitiative — das Schicksal des Salzburg-Ringes in bisher 15 Rennsaisonen wäre mit den Begleitumständen motorsportlicher Großtaten auf zwei, drei und vier Rädern, mit den Wechselbeziehungen von Sieg und Niederlage, von Leben und Tod einen Roman wert. Im folgenden Beitrag soll aber nur das tatsächliche Geschehen um die permanente Rennstrecke aufleuchten.

Wie aber kam es überhaupt zur Entstehung des Salzburg-Ringes, wie kam es zu der in der internationalen Motorwelt leise belächelten Tatsache, daß das kleine Österreich gleich zwei permanente Rennstrecken gebär? Nun, Mitte der 60er Jahre herrschte im rotweißbrennen Motorsport Hochstimmung. Fahrertalente wie Dieter Quester, Dr. Helmut Marko oder schließlich Jochen Rindt bei den Automobilen, Bertl Schneider, Rudi Thalhammer und andere auf dem Zweiradsektor, sie alle lenkten die Aufmerksamkeit auf österreichische Rennsportleistungen, ließen im Lande selbst Euphorie aufkommen.

Auch im Lande Salzburg. Aus den kleinen Anfängen des auf der Autobahn Salzburg-Liefering 1947 erstmals ausgetragenen Motorrad-Straßenrennens war 1958 der »Große Preis von Österreich« für Motorräder erwachsen, den Gaisberg hinauf wurde seit 1957 alljährlich ein Lauf zur neu formierten Europa-Bergmeisterschaft ausgetragen. Daneben gab es noch zahlreiche Bergrennen und internationale Wertungsfahrten.

Österreichweit hatte der ÖASC (Österreichischer Automobil-Sport-Club) mit Sitz in Wien unter der Leitung seines autoritären Präsidenten Willi Löwinger ab 1957 den Automobil-

Rennsport im Lande zunächst zum Sprießen und schließlich zu einer sichtlichen Blüte gebracht. Flugplatzrennen gab es jährlich von Aspern bei Wien über Klagenfurt, Linz-Hörsching und Zeltweg bis Innsbruck; selbst das Gaisbergrennen war eine Co-Produktion des ÖASC mit dem SAMTC, der 1947 mit dem Motorrad-Autobahnrennen in Liefering begonnen hatte, je-

doch nach zweimaliger Durchführung damit wieder aufhörte. Der noch junge ARBÖ trat aber dieses Erbe an und baute es kontinuierlich über das Grand-Prix-Prädikat bis hin zum Weltmeisterschaftslauf aus.

Mit seinem Flugplatzrennen in Zeltweg weckte der ÖASC die motorsportlichen Ambitionen der Knittelfelder um Dr. Tir-



Bild: IGMS-Archiv

Endlich eine Heimstatt für den heimischen Motorsport, da spielte selbst Petrus nach besten Kräften mit — Eröffnung des Salzburg-Ringes am 20. September 1969, an der Spitze der Vertreter des Landes LH Dr. Lechner und LHStv. Dr. Haslinger sowie Landtagspräsident Brandauer.

roch, der schließlich die Zeltweger Automobilrennen auf der Waschrumpelpiste des Flugplatzes bis zum »Großen Preis von Österreich« für Automobile führte. Sowohl in Zeltweg wie auch in Salzburg bei den Motorrädern mußte man sich jedoch klar werden, vor allem aufgrund der Streckenbeschaffenheiten an Weltmeisterschaftslauf-Prädikaten auf die Dauer vorbeizuschleifen. Damit waren Zeit und Wünsche frei, auch im wirtschaftlichen prosperierenden Österreich eine permanente Rennstrecke zu bauen. Wer konnte aber nun derartige Ambitionen entwickeln? Auf dem Automobilsektor, der in seinem kommerziellen Gewicht höher eingeschätzt wurde, der ÖASC in Wien und in Zeltweg die STAMK-Sektion Knittelfeld, für die es klar war, so eine Rennstrecke, die den angestrebten Sprung zur WM-Ebene ermöglichen konnte, in der Steiermark zu bauen. Für den ÖASC wiederum erwies sich Salzburg — anstelle der näheren Umgebung von Wien — als die bessere, realistischere Ortswahl.



Bild: Vuray

*Hier hätte der Salzburg-Ring ursprünglich gebaut werden sollen — Bürgermeister Schmidinger und Grundbesitzer sowie Rennstrecken-Initiatoren um Amtsrat Stengl und ÖASC-Präsident Willi Löwinger 1968 in Thalgau. Schmidinger: »Ich hab' die Verträge heute noch in der Schreibtschlade!«*

Nicht zuletzt, weil damals — es war bereits 1967 — auch englische Geldgeber wie John Webb, Rennbahndirektor von Brands Hatch, zur Hand waren. Dieser sah sich zunächst auf der Landkarte das kleine Österreich an und entschied dann: Die Rennstrecke dürfe nicht weiter als 25 Kilometer

von der deutschen Grenze entfernt sein und müsse möglichst nahe an der Autobahn liegen. Rund ein Drittel der Bausumme wollte Webb einbringen. Im Sommer 1967 kam es zwischen den Rennstrecken-Proponenten wie Willi Löwinger, RR Friedrich Stengl und Dieter Quester (!) zum ersten grundsätzlichen Gespräch mit dem damaligen Landeshauptmann Hans Lechher — zu diesem Zeitpunkt war aber auch das Zeltweger Projekt bereits in der Öffentlichkeit besprochen worden. In Salzburg begann die Suche nach einem auch Minister Webb genehmen und geeigneten Standort.

Mit Thalgaus Bürgermeister Schmidinger gab es eine erste Bestandsaufnahme, ein geeignetes Areal wurde nahe der Autobahnauffahrt Thalgau am Weg von der Landesstraße nach Plainfeld, nach dem Schotterwerk Wendlinger, gefunden. Ehe mit den Grundstückseigentümern gesprochen wurde, konkretisierte das Land Salzburg bereits seine Starthilfe: Erwerb des erforderlichen



Bild: Votava

*Und hier wurde dann tatsächlich gebaut — im Nesselgraben — zwischen den Gemeinden Plainfeld und Koppl. In Rekordzeit wurde die Rennstrecke aus dem Boden gestampft, das alte Bauernhaus (Bildmitte) wich dem jetzigen Fahrerlager-Gasthaus, der Zielturm wurde aus Fertigteilen aufgezogen.*



Grundes und Zurverfügungstellung an eine zu gründende Rennstrecken-Gesellschaft, Ausbau der Zufahrtswege, Verbesserung der Infrastruktur. Dies war dann der Startschuß zu Verhandlungen mit Grundstückseignern und weiteren Geldgebern aus Industrie, Wirtschaft und Sport.

Inzwischen warf der Umstand, daß im kleinen Österreich gleichzeitig zwei Rennstrecken entstehen sollten, hohe Wellen; aus rein wirtschaftlichen Überlegungen sicherlich verständlich. Doch die vielschichtige und zeitweise brisante Vermischung zu hoher Sportpolitik, persönlichen Prestigefragen der ambitionierten Proponenten beider Projekte und schließlich auch regional-politische Überlegungen zu den inzwischen in grobem Rahmen festgelegten Standorten ließen dennoch beide Pläne Realität werden. Salz-



Der erste Rundenrekordhalter im Nesselgraben war Peter Gethin auf seinem Formel-5000-Boliden. Die 1:10,38 bedeuten sogar Ewigkeitsrekord, denn inzwischen wurde die Schikane gebaut.

Bild: Mayrhofer

burg hatte zuerst einen kleinen Zeitvorsprung und hätte das Projekt Thalgau sicherlich vor Knittelfeld realisiert, doch dann gerieten Löwinger und seine Mitstreiter in Verzug, weil plötzlich einige Thalgaue Grundbesitzer, die vorher zugestimmt hatten, vorerst zurückzogen. Was vielfach mit Besuchen von Fahrern der zu diesem Zeitpunkt in Thalgau wiederholt auftauchenden Autos mit steirischen Kennzeichen zurückgeführt wurde. Auf jeden Fall: ein neuer, der heutige Standort des Salzburg-Ringes mußte gefunden werden. Auch die englische Geldspritze blieb letztlich aus, als 1968 die Exportbeschränkung für das englische Pfund die Zusage Mister Webbs ins Wanken und schließlich zum Umfallen brachte.

Der Wettlauf mit der Zeit zur Fertigstellung des Salzburg-Ringes wurde auch durch den Umstand belastet, daß die Steiermark bereits neben dem Weltmeisterschaftslauf für Automobile auch mit jenem für Motorräder rechnete, sollte Salzburg nicht rechtzeitig seine Rennstrecke realisieren können. Für den neuen Standort im Nesselgraben machte sich zunächst Bürgermeister Johann Schwaighofer aus Plainfeld, der finanzschwächsten Gemeinde der in Frage kommenden Region, stark. Auch die Gemeinde Koppl intervenierte für den Bau, als der Nesselgraben als Standort vorgesehen wurde.

Die Planung der Strecke geriet aber in Zeitnot, galt es doch, die Empfehlungen internationaler Motorsportgremien zu Streckenführung und -sicherung einzuholen. Wie sich jetzt zeigt, wurden aber damals von den sogenannten Experten die Grundsteine zu den später so kostspieligen Umbauten gelegt, weil einerseits gewisse Kreise den Salzburg-Ring als reine



Mit der Formel II kam auch Jochen Rindt im Team mit Graham Hill auf den Salzburg-Ring, eine Woche später verunglückte er in Monza tödlich.

Bild: Bertschinger

Hochgeschwindigkeitsstrecke konzipiert haben wollten, sich aber andererseits auch die Auflagen durch die internationalen Verbände immer wieder änderten.

Der Schwede Joakim Bonnier, Formel-1-Fahrer und gleichzeitig Streckenbegutachter des internationalen Automobilsportverbandes (FIA) schlug sich als ständiger Konsultant des Salzburg-Ringes vor — für 10.000 Dollar Honorar pro Jahr. Da jedoch die Ring-Proponenten und ihre Clans glaubten, selbst der Weisheit letzten Schluß gepachtet zu haben, wurde Bonnier ausgeladen. Ein gravierender Fehler! Denn mit Bonnier wären die dann folgenden, äußerst kostentreibenden Um- und Ausbauten sicherlich nicht, zumindest nicht in diesem Ausmaß vorgeschrieben worden.



Von Naturkatastrophen blieb auch der Salzburg-Ring nicht verschont: ein Wolkenbruch führte am 20. Juli 1981 zu sintflutartigen Überschwemmungen, im Fahrerlager-Restaurant zeugt die über fensterbretthohe »Pegelmarke« noch heute davon.

Bild: Spann

Inzwischen war die Salzburg-Ring-Ges.m.b.H. gegründet worden, der das Land und die Stadt Salzburg sowie die Gemeinden Koppl und Plainfeld als Vertreter der öffentlichen Hand, der ARBÖ, der SAMTC und der ÖASC als Vertreter der motorsportbetreibenden Organisationen und Porsche, Mercedes und Ford als Gesellschafter beitraten, während Porsche, Ford, Mercedes und Semperit als Kommanditisten folgten. Vorsitzender der neuen Salzburg-Ring Ges.m.b.H. und Co. KG wurde Österreichs Porsche-General Dr. Himmer. Porsche engagierte sich mit Hilfe des Computers der Stuttgarter Schwesterfirma für die, wie sich später zeigen sollte, viel zu schnelle Streckenführung. Aufgrund der Proponenten-Vorstellungen und des Porsche-Computers kam durch das beauftragte Architektenbüro der Entwurf der Strecke mit den entsprechenden Kostenvorschlägen, den Zuschlag zum Bau, dessen Kosten das Land Salzburg der Ring Ges.m.b.H. als Darlehen vorschob, erhielt die Firma STRABAG. Die Baukosten betragen für die

»nackte Strecke« zunächst etwa rund 20 Millionen Schilling und für die später noch mehrmals umgebaute Boxenanlage rund 6 Millionen Schilling. Erfreulicher Tropfen: Das Start- und Zielhaus wurde von der Wiener Tageszeitung »Kurier« erbaut und dem Ring geschenkt.

Nachdem noch im Herbst 1968 erfolgten Spatenstich gingen die Arbeiten im Nesselgraben zügig voran. Das Land hatte insge-

samt mehr als 42 Hektar Grund angekauft, der als Bauland für die Rennstrecke ausgewiesen wurde und knappe sieben Millionen Schilling kostete. Auch in diesem Zusammenhang wurden entscheidende Fehler gemacht. Der damalige Landesfinanzreferent Dr. Haslinger wäre durchaus bereit gewesen, den Grund für Rennstrecke und Zuschauerräume zur Verfügung zu stellen. In Kreisen der Ring-Proponenten jedoch



Zur Schneehölle wurde der Nesselgraben zum WM-Lauf-Termin 1980, das Rennen mußte abgesagt werden, alle Fahrer waren bereits da. Randy Mamola explodierte der überheizte Wohnwagen.

Bild: Spann



*In die Herzen der Zuschauer führen sich die Motorrad-Asse. Edi Stöllinger war praktisch »Hausherr«, er ist übrigens bislang noch immer Österreichs letzter WM-Lauf-Sieger (Spa 1979).*

Bild: Mayrhofer

meinte man, in der Hauptsache mit dem Grund für die Bahn das Auslangen zu finden und verhinderte damit, daß heute praktisch unbezahlbare Zuschauerhänge, die jetzt noch in Privatbesitz sind, zur Geländeverfügung der Ringgesellschaft kamen.

Somit ist es — ideell gesehen — heute unmöglich, Rennbahn inklusive Zuschauerraum entsprechend einzuzäunen, um wie bei einem Stadion nur gewisse Eingänge zu erhalten. Damit aber sind durch die freie Zugänglichkeit zur Rennbahn trotz intensiver Inkassobemühungen durch »Schwarzseher« in den vergangenen Jahren Veranstaltern und Ring Millionenbeträge entgangen, auch Anliegern, Gemeinden, Land und Bund.

Inzwischen eröffnete Zeltweg den Österreich-Ring bereits im Mai 1969 mit einem Rennen, um im Sommer dann den ersten Weltmeisterschaftslauf von Österreich als »Großen Preis für Automobile« durchführen zu können. Der Salzburg-Ring hatte damit den Wettlauf mit der Zeit verloren, umso mehr, als die OSK als nationale Sporthoheit auf nachdrücklichen Wunsch des steirischen Landeshauptmannes der STAMK-Sektion Knittelfeld als Veranstalter des Automobil-Grand-Prix die Vergabe dieses

Titels an den Österreich-Ring für zehn Jahre — und später weiter — garantierte.

Während des Jahres 1969 wurden die am Salzburg-Ring zu installierenden Sicherheitseinrichtungen, vor allem die Anbringung und Lage der Leitschienen am Rande der Strecke maßgeblich durch die Wünsche der FIA bestimmt, die gerade erst durch einen spektakulären

Unfall Graham Hills im spanischen GP verunsichert worden war und nunmehr in Negierung der Vorstellungen der FIM-Verantwortlichen die besonders für Motorradfahrer gefährlichen Leitschienen bis an die Ränder der Rennstrecke herandrücken ließ. So gesehen: der sich später mehr als Motorrad-Rennstrecke profilierende Salzburg-Ring wurde als Automobilkurs gestempelt, was in der Folge wiederholt zusätzliche Kosten durch Umbauten zur Angleichung an beide Motorsportdisziplinen forderte.

Der ÖASC mit Präsident Löwinger, der unbestritten einer der wichtigsten Animatoren für den Bau des Salzburg-Ringes war, lief noch immer dem Phantom des »davongeschwommenen« Automobil-GP nach, die Interessen der Motorradrennfahrer gingen in diesem Gerangel der beiden Rennstreckenprojekte fast völlig unter. In den frühen 70er Jahren gar wurde dem



*Fortgesetzt jetzt vom ARBÖ Salzburg die Tourenwagen-Tradition, die der ÖASC in den Nesselgraben gebracht hatte: 1976 winkte Rennleiter Hertz Patrick Nève als Sieger ab.*

Bild: Mayrhofer 13



Salzburg-Ring durch die CSI der FIA für ein paar Monate die Bahnlizenz entzogen, weil die immer wieder geänderten Auflagen hinsichtlich Sicherheit, die unter anderem auch den Bau der Kurvenfolge nach dem Fahrerlagerbogen und die Versetzung der Boxen verursachten, nicht rechtzeitig erfüllt wurden.

Trotz aller Schwierigkeiten ging schließlich noch im September 1969 als Eröffnung das erste kombinierte Automobil- und Motorradrennen auf dem Salzburg-Ring in Szene, eine Gemeinschaftsveranstaltung der drei in der Ring-Gesellschaft vertretenen Motorsportklubs ARBÖ, ÖASC und SAMTC. Und 1970 gab es nach einem internationalen Probenrennen schließlich den ersten »Großen Preis für Motorräder« im Nesselgraben, der ein Jahr später dann tatsächlich mit dem Weltmeisterschaftslauf-Prädikat durch die FIM ausgezeichnet wurde. Damit waren die Bemühungen aller am Salzburger Motorsport interessierten Kreise vorläufig am Ende ihrer Durststrecke.

Die Gesamtkosten des Salzburg-Ringes, sein Bau und die während der Jahre aufgrund von Auflagen erfolgten Veränderungen, standen letztlich beim Land Salzburg, das insgesamt rund 52 Millionen Schilling in das Rennstreckenprojekt gesteckt hatte, als Forderung mit etwa 34 Millionen Schilling zu Buche. Diese Forderung konnte entgegen den Absichtserklärungen der Ring-Proponenten und der Gesellschaft aus den laufenden Einnahmen nie reduziert oder gar abgetragen werden. Die geschäftliche Gebarung erforderte im Gegenteil dazu vielmehr laufend neue Investitionen, die nur wieder auf dem Kreditweg finanziert werden konnten.

Mit der Absage des Finanzministeriums an die seinerzeitige



*Vor verschlossenen Toren standen die vielen Salzburg-Ring-Freunde im Frühjahr 1981 — dem IGMS Salzburg-Ring gelang es jedoch, wieder eine Öffnung zu erreichen, die Rennstrecke als deutlich lebensfähige Sportanlage zu betreiben und Zauderer sowie selbst Gegner zu überzeugen.* Bild: Spann

Gründungsform als sogenannte Abschreibegesellschaft wurde der Salzburg-Ring von der Wirtschaft, die aus Investitionen keinen steuerlichen Nutzen mehr sah, mehr und mehr fallen gelassen wie eine heiße Kartoffel. Womit sich die Last der Zuschüsse gänzlich auf die öffentliche Hand überzuwälzen schien. Dies führte schließlich am 23. März 1981 in der Sitzung der Salzburger Landesregierung zu deren Beschluß, keine öffentlichen Mittel mehr zur Verfügung zu stellen. Aufgrund dieses Beschlusses stimmten dann Land, die Gemeinden Plainfeld und Koppl sowie die Ring-Gesellschaft überein, die Rennstrecke nach einer Auslaufzeit zu schließen und die Gesellschaft selbst zu liquidieren.

Nach rund hundert Minuten Sitzung faßte Landeshauptmann Haslauer damals zusammen: »Die finanzielle Situation

ist nicht mehr zu bewältigen, daher kam es zur einvernehmlichen Beschlußfassung, daß der Rennbetrieb mit Ende 1982 eingestellt wird, sofern nicht andere wirtschaftliche Ereignisse eine frühere Schließung notwendig machen!« Und ab sofort wurden Publikums- und Testfahrten verboten, nur die großen Motorsportveranstaltungen sollten für dieses Jahr noch durchgeführt werden. Im Bewußtsein, daß der Entscheidung der Landesregierung falsche, zumindest aber unvollständige und nicht nach tatsächlichen Erfahrungswerten gemessene Unterlagen zugrunde lagen, bildete sich schon zwei Tage nach der Regierungssitzung eine Gemeinschaft motorsportinteressierter Salzburger und Bayern, die den Salzburg-Ring retten wollte. Wie die derzeitigen Gegebenheiten beweisen: Sie konnten es!

ELAN ester KS

ELAN ester KS

ELAN

**ester**

ELAN

Kraftstoff  
**KS**  
sparaktiv

DIE NEUE MOTORÖLGENERATION MIT SYNTHETIC ESTER  
FÜR SUPERSCHMIERUNG UND LEICHTEN MOTORLAUF

Das neue  
Spitzenmotoröl von **ELAN**

# INT. GROSSVERANSTALTUNGEN 1985 AUF DEM SALZBURG-RING

23. und 24. Februar

## ELEFANTENTREFFEN

Int. Winter-Motorradtreffen des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V.,  
Frankfurter Straße 12, D-6204 Taunusstein

10. bis 12. Mai

## EUROPAMEISTERSCHAFTSLAUF FÜR MOTORRÄDER UND INT. MOTORRAD-FESTIVAL

in den Klassen 80, 125 und 250 ccm

Veranstalter: ARBÖ Salzburg, Münchner Bundesstraße 9, A-5020 Salzburg

30. Mai bis 2. Juni

## GROSSER PREIS VON ÖSTERREICH LAUF ZUR MOTORRAD-WELTMEISTERSCHAFT DER FIM

in den Klassen 125, 250, 500 ccm und Beiwagen

Veranstalter: ARBÖ Salzburg, Münchner Bundesstraße 9, A-5020 Salzburg

28. bis 30. Juni

## EUROPAMEISTERSCHAFTSLAUF FÜR TOURENWAGEN DER FIA

Veranstalter: ARBÖ Salzburg, Münchner Bundesstraße 9, A-5020 Salzburg

27. und 28. Juli

## 3. INT. ADAC-BAYERNPREIS

Int. Motorradrennen — österreichische und deutsche Meisterschaftsläufe in allen Klassen

Veranstalter: ADAC Südbayern, Ridlerstraße 35, D-8000 München 2

31. August und 1. September

## INT. ADAC-ALPENTROPHÄE FÜR AUTOMOBILE

Veranstalter: RG Rosenheim, Postfach 351, D-8200 Rosenheim

und

## EUROPAMEISTERSCHAFTSLAUF FÜR HISTORISCHE GT-WAGEN

Veranstalter: Sportclub Salzburg-Ring, Postfach 43, A-5400 Hallein

7. und 8. September

## OLDTIMER-GRAND-PRIX FÜR MOTORRÄDER UND AUTOMOBILE

Veranstalter: Motor-Veteranen-Club Salzburg, Thorakstraße 22, A-5026 Salzburg-Aigen

22. September

## KARTRENNEN MIT MEISTERSCHAFTSLÄUFEN IM FAHRERLAGER

Veranstalter: 1. Salzburger Kart-Rennclub, Santnergasse 9a, A-5020 Salzburg

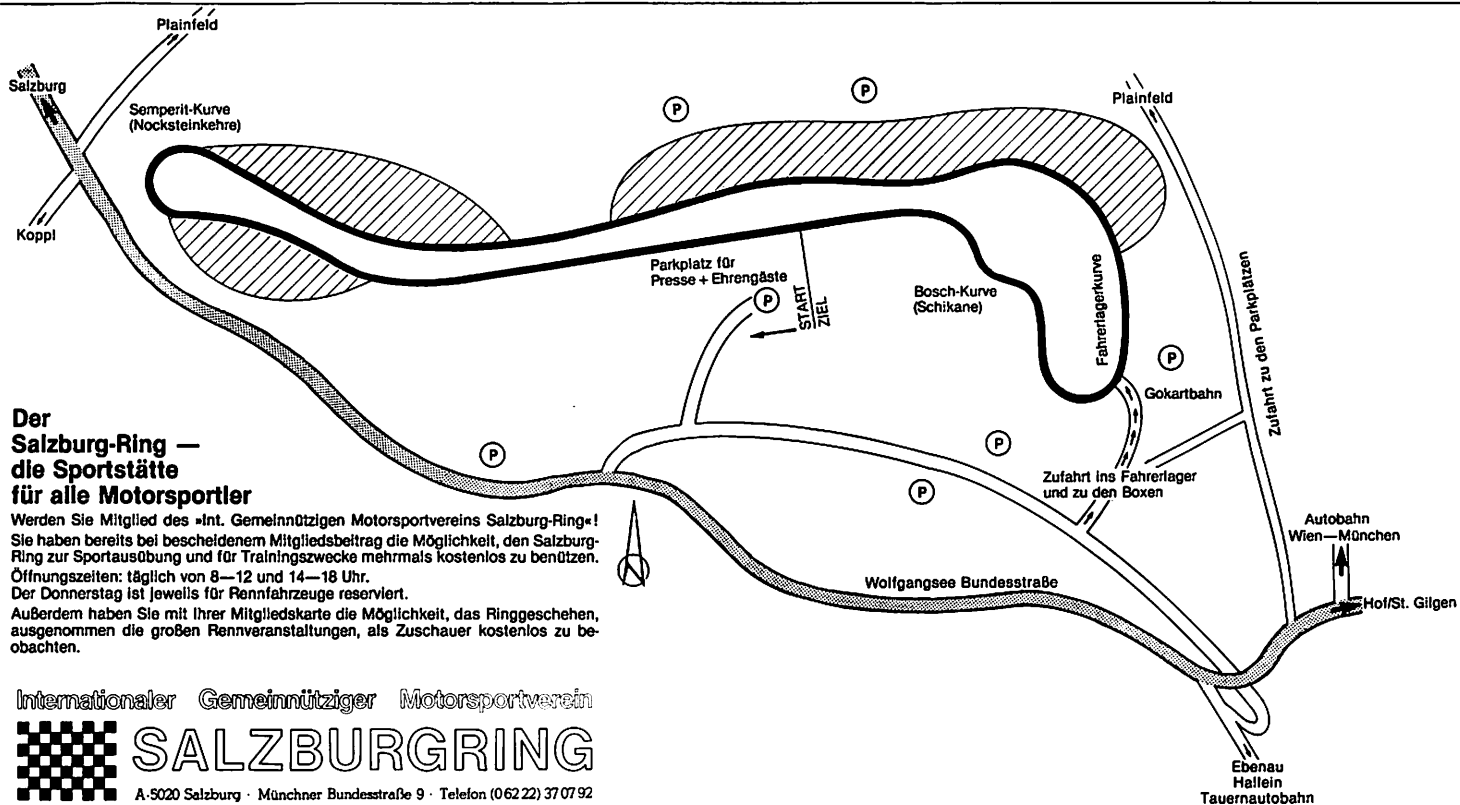
5. und 6. Oktober

## SAISONFINALE FÜR DEN AUTOMOBILRENNSPORT

Veranstalter: ÖASC, Hütteldorfer Straße 2b, A-1150 Wien und

Formel-Ford-Club Austria, Tiefbrunnau 31, A-5324 Faistenau.

(Den vorläufigen Gesamt-Terminplan für die Saison 1985 auf dem Salzburg-Ring mit allen Clubveranstaltungen, Lehrgängen oder Sicherheitstraining usw. entnehmen Sie bitte auf Seite 78).



## Der Salzburg-Ring — die Sportstätte für alle Motorsportler

Werden Sie Mitglied des »Int. Gemeinnützigen Motorsportvereins Salzburg-Ring«! Sie haben bereits bei bescheidenem Mitgliedsbeitrag die Möglichkeit, den Salzburg-Ring zur Sportausübung und für Trainingszwecke mehrmals kostenlos zu benutzen. Öffnungszeiten: täglich von 8—12 und 14—18 Uhr. Der Donnerstag ist jeweils für Rennfahrzeuge reserviert.

Außerdem haben Sie mit Ihrer Mitgliedskarte die Möglichkeit, das Ringgeschehen, ausgenommen die großen Rennveranstaltungen, als Zuschauer kostenlos zu beobachten.

Internationaler Gemeinnütziger Motorsportverein



# SALZBURGRING

A-5020 Salzburg · Münchner Bundesstraße 9 · Telefon (06222) 37 07 92



Für alle  
Ihre  
Geldgeschäfte

# Salzburger Sparkasse

In Salzburg –  
für Salzburg



●  
●  
● *Werden Sie Mitglied,*  
● *denn unsere Erfahrung*  
● *ist Ihr Vorteil!*

● Pannenhilfe — Technische Überprüfung Ihres Fahrzeuges — Begutachtung nach Paragraph 57a KFG (Pickerl) — Ankaufsüberprüfung und Beratung — Rechtsberatung — Information — Touringservice — AT-Clubmagazin — Clubgabe.

● Gut beschirmt im In- und Ausland mit dem ÖAMTC-Schutzbrief und  
● Reiseversicherungen zu günstigen Bedingungen.

● **SALZBURGER AUTOMOBIL-,  
● MOTORRAD- UND TOURING-CLUB**

● 5020 Salzburg, Alpenstraße 102—104,  
● Telefon 20501\*0

● Dienstzeiten:  
● Montag bis Freitag, 8 bis 16.30 Uhr, durchgehend  
● Pannenhilfe täglich 7 bis 19 Uhr, Telefon 120  
● (ab Mitte März)



● **SAMTC-Stützpunkte:**

● Lungau — Tamsweg, Zinsgasse  
● Pongau — St. Johann, Reinbach 160  
● Pinzgau — Zell am See, Brucker Straße  
● Prüfstelle Hallein — Gamperstraße 15

● Ihre Reise buchen Sie im ÖAMTC-Reisebüro  
● am Schalter im SAMTC-Haus

● Fordern Sie das Leistungsprogramm  
● des SAMTC an!



**Der Sieg hat viele Väter.  
Castrol ist der Vater vieler Siege.**



# Die Rettungsleine wird zum Anker für den Ring

Erstaunen, ja teilweise sogar Ratlosigkeit, als sich im Sommer 1981 die Interessengemeinschaft (IG) Salzburg-Ring als Vorgängerin des Internationalen Gemeinnützigen Motorsportvereines Salzburg-Ring (IGMS) anbot, die Betriebsführung der Rennstrecke zu übernehmen und positiv — allerdings bei Deklaration des Salzburg-Ringes als landeseigene Sportstätte und damit Verzicht auf Darlehensrückzahlungen an das Land — zu erledigen. Politiker und Landesbeamte schüttelten den Kopf, konnten sich dies nicht vorstellen.

Nicht nur, daß die Potenz des heimischen Motorsportinteresses, das dann mit insgesamt weit über 30.000 Unterschriften von Befürwortern der Rennstrecke nachdrücklichst dokumentiert wurde, unterschätzt worden war, sich unvollständige Blickwinkel auf Ursachen und Wirkung im Geschehen rund um das Salzburg-Ring-Problem ergeben und schließlich sicherlich auch gewisse Resentiments gegen frühere Ge-

schäftsführungen bei Politikern und Landesbeamten eingenistet hatten, auch die Materie selbst blieb über anzweifelbares Zahlenmaterial hinaus fremd. Erst allmählich erfolgte ein Umdenken, denn die Beharrlichkeit der IG-Vertreter wirkte überzeugend.

Kurzum, die so erfolgreiche Unterschriftenaktion und wohl auch der Umstand, daß Landesinvestitionen im Nesselgraben in Höhe von rund 52 Mil-

lionen Schilling verloren, ja sogar noch Liquidationsaufwendungen in Höhe von rund 20 Millionen zu leisten wären, bewog die Landesregierung, den Vorschlägen der IG zu folgen. Die Auflagen des Landes dazu: Verzicht auf Zuschüsse aus der öffentlichen Hand, die Rechtsnachfolge der Gesellschaft annehmen und alle Verpflichtungen im Rahmen der Auflagen der Behörden und der Sportverbände erfüllen, ein Pacht-schilling bei Durchführung des Motorrad-WM-Laufes von 150.000 Schilling (plus MwSt.) jährlich, die Pachteinnahmen aus dem Fahrerlager-Gaststättenbetrieb fortan ebenfalls direkt an das Land.

Die IG konnte in den Verhandlungen und Gesprächen mit Politikern und Beamten, vor allem in Aussprachen mit dem damaligen Sportressortzuständigen LHStv. Dr. Moritz, Finanz-Landesrat Dr. Bonimaier und »seinem« Hofrat Dr. Schernthanner als Leiter der Abteilung VIII des Amtes der Landesregierung, aber auch den anderen Regierungsmitgliedern LR Oberkirchner, LR Radlegger, LR Baumgartner, LHStv. Dr. Katschthaler sowie LH Haslauer die für den Ring lebenswichtige Zusage erreichen: Sie könne bei plus-minus null beginnen, das noch der Gesellschaft in Rechnung gestellte Darlehen würde, da die Renn-



Eine für die Entstehung des IGMS entscheidende Runde im Valvoline-Bus im Fahrerlager: TAGBLATT-Redakteur Peter Bertschinger, ARBÖ-Landespräsident Hofrat Dr. Franz Bauer, der damalige Landeshauptmann-Stellvertreter Dr. Herbert Moritz und der frühere Landessportsekretär Schorsch Kopp sowie (nicht im Bildwinkel) Ing. Ernst Kussin und ARBÖ-Landessekretär Peter Angermayr besprechen 1981 Möglichkeiten zur Erhaltung der Rennstrecke.

Bild: Mayrhofer





verstanden werden. Nicht zuletzt sei hier auch die Werbung für Salzburg durch Übertragungen von und Berichten über die Veranstaltungen auf dem Salzburg-Ring angesprochen, zumal sich nicht nur die Reportagen europäischer Berichterstatter häufen, sondern mit der Kontinuität der Veranstaltungen eine breite Interessensnahme auch in Übersee erzielt wird.

Begonnen hat die Geschichte der IG bzw. des dann daraus entstandenen IGMS bereits zwei Tage nach dem Beschluß der Schließung des Salzburg-Ringes am 23. März 1981. Denn beinahe schicksalhaft hielt am 25. März der Club der Streckenfunktionäre seine alljährliche Jahreshauptversammlung ab. »Entweder wir verhalten uns wie typische Österreicher, maulen und schimpfen, aber unternehmen nichts, oder wir lassen uns ein Zusperrn auf dem Salzburg-Ring nicht gefallen!« legte damals TAGBLATT-Sportchef Peter Bertschinger der Jahreshauptversammlung klar. Manfred Kessler, Otto Bäuml und der übrige CDSF-Vorstand sowie alle anwesenden Mitglieder und Dieter Lode als Gast vom AC-Bavaria stimmten zu, als erste Maßnahme wurde eine Unterschriftenaktion unter dem Titel »Ja zum Salzburg-Ring« ins Leben gerufen. Der SC Salzburg-Ring und der 1. Salzburger Kart-Rennclub schlossen sich ebenfalls sofort an.

Nachdem der Versuch des Landes Salzburg, den Ring einer anderwertigen Verwendung (Karl-May-Festspiele, Industrieansiedlungen, Wohnungen usw.) zuzuführen, gescheitert war, trat man seitens der Landesregierung dem vorläufigen Fortbestand des Rennbetriebes auf dem Ring durch die Interessengemeinschaft doch wieder näher. Dkfm. Dr. Helmut Krackowitzer wurde als partei-



*Durch die Bemühungen des IGMS ist der Salzburg-Ring wieder zum Treffpunkt der Aktiven, der »Früheren« und der vielen Fans geworden. Hier: Kenny »King« Roberts begrüßt den Bad Ischler Max Wiener, der selbst jahrelang im Halbblüter-Motorradgeschehen mitgemischt hatte. Bild: Mayrhofer*

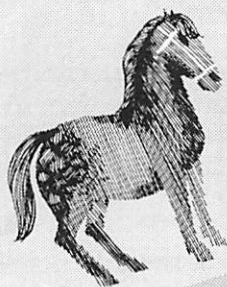
politisch unabhängiger Fachmann zum Vorsitzenden des neugegründeten Vereines gewählt. Vornehmlich er, Krackowitzer und Hofrat Dr. Franz Bauer, Rennfahrer-Haugeden Ing. Ernst Kussin und Tagblatt-Sportchef Peter Bertschinger führten die zum Erfolg führenden Gespräche mit der Landesregierung, wobei auch Dr. Greindl als letzter Ges.m.b.H.-Geschäftsführer dieses Bemühen tatkräftig unterstützte. Es kam zu einem vorerst probeweisen Vertrag zwischen dem Land Salzburg und der IG, da noch ein Vertrag mit einem betroffenen Grundeigentümer seit dem Bau des Salzburg-Ringes ausständig war.

Durch den Einsatz der Bürgermeister von Plainfeld und Koppl war es mit den Mitgliedern der IG dann letztlich möglich, auch die meisten Gegner und Kritiker des Salzburg-Ringes von der Notwendigkeit der Fortführung dieser Motorsportstätte zu überzeugen und eine positive Vereinbarung zu erwirken.

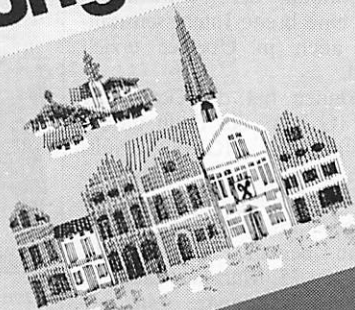
Um als juristische Person einen besseren Stand zu haben, nannte sich die IG schließlich in Internationaler Gemeinnütziger Motorsportverein Salzburg-Ring (IGMS) um und durfte bei ihren Bemühungen um den Fortbestand des Salzburg-Ringes mehr und mehr auf freundliche Unterstützung aus allen mit der Problematik des Vereines und der Rennstrecke befaßten Personen, Behörden und Institutionen zählen.

»Wir werden uns mit ganzer Kraft dafür einsetzen, daß der Salzburg-Ring weiterhin ein fester Bestandteil in den internationalen Motorsportkalendern bleibt!« erklärt Ing. Kussin, der als IGMS-Geschäftsführer vorrangig den Bemühungen um die Rennstrecke nachkommt. Nicht zuletzt durch Bau- und Verwaltungssünden vergangener Jahre sieht sich Ing. Kussin vor Aufgaben gestellt, die — wenn schon nicht bereits zum Ursprung selbst — längst gelöst sein sollten.

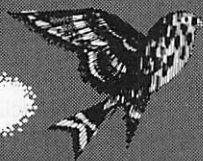
\*



**leistungsstark**



**ortsverbunden**



**unabhängig**



**Raiffeisen.  
Die Bank  
der Salzburger**

# Arbeiten für Sicherheit der Rennfahrer — CDSF

»Eine Superidee!« gratulierte Jochen Rindt — im August 1970, anlässlich des Rennens um den »Festspielpreis« wurde der Club der Streckenfunktionäre als SAMTC-Sektion auf dem Salzburg-Ring geboren. Idee, Buch und Regie: Manfred Kessler. Und Jochen Rindt sagte zu, Präsident zu werden, die Motorsportenthusiasten des Clubs zu gewissenhaften Streckenposten zu schulen. Doch eine Woche später verunglückte Rindt in Monza tödlich. Idee und Club lebten weiter, wurden 1973 eigenständig. Und Niki Lauda übernahm die Präsidentschaft.

Jochen Rindts Gedanke war, in dem Club eine kleine, aber schlagkräftige Gruppe zu bilden, die als ständige Streckenposten zu allen GP-Rennen reisen sollte. Dieses Vorhaben wurde zwar durch Rindts Tod gesprengt, doch auch in Österreich — nicht nur am Salzburg-Ring — zeigte sich schnell, wie sehr eine Institution wie der CDSF bisher gefehlt hatte. 1971 betreute der Club bereits 15 Veranstaltungen, Rallyes, Bergrennen, Skijöring und natürlich die Rennstrecke.

Wie ernst es den Streckenfunktionären mit ihrer Sicherheitsarbeit ist, zeigt nicht nur die alljährlich vor Beginn der Rennsaison stattfindende Einsatzübung mit Feuerwehr und Rettung, die Clubleitung informiert sich auch immer wieder über den neuesten Stand bei Experten und auf anderen Rennstrecken (Monza, Monaco, Zeltweg, Brand Hatch z. B.).

Auch die Einnahmen aus »gesellschaftlichen Ereignissen« — 1973 wurde das erste »Gschnas der Motorsportler« durchgeführt, das längst eine ständige Einrichtung ist und immer wieder PS-Stars und ihre Fans zusammenbringt — werden zu Aufbau und Verbesserung der Sicherheitsausrüstung verwendet.

Der gute Ruf, den sich der CDSF innerhalb kürzester Zeit

erarbeitete, mündete in ehrenvolle Berufungen. Nicht nur, daß sich Niki Lauda von der Tätigkeit der Klubmitglieder sehr angetan zeigte, just im Jahr der Präsidentschaftsübernahme durch Lauda weitete sich die »Auslandsarbeit« des CDSF aus: Rutzenmoos, Sonntagsberg, Flugplatz Innsbruck und gar Bergrennen Landshut. Auf Grund des tödlichen Un-

falls von Piers Courage in Zandvoort forderten Niki Lauda und Jackie Stewart den CDSF auf, zusätzlich Streckenposten für den Österreich-GP für Automobile auf dem Ö-Ring zu stellen. Der Club, dessen Arbeit beim Motorrad-WM-Lauf auf dem Salzburg-Ring längst anerkannt war, wurde zur Institution, zu einem Teil der Motorsportszene.



Ehrenplatz, in der Chronik des Clubs der Streckenfunktionäre: Jochen Rindt gibt 1970 seine Erfahrungen und Vorstellungen an die Mitglieder weiter. Eine Woche später verunglückt er tödlich in Monza.



# Mit kühlem Kopf auf zu höheren PS-Plattformen

Der Wohnwagen Alex Reiners im Fahrerlager, zu Zeiten, als er noch seine Dolomite-Tourenwagen trieb, war einige Jahre hindurch die Brutstätte, diese Idee war schließlich der Geburtshelfer: Zusammenfassung der Salzburger Motorsportpotenz, Durchführung und Förderung motorsportlicher und sonstiger Veranstaltungen auf dem Salzburg-Ring, Zusammenarbeit und Hilfe für den Betrieb der Rennstrecke, Wegbereiter für PS-Aufsteiger — am 16. April 1977 wurde schließlich der Sportclub Salzburg-Ring (SCSR) aus der Taufe gehoben.

Der SCSR als Sammelbecken für heimische Motorsportler, vor allem aber für Fahrer der Automobil-Abteilung, machte einen ruhigen, jedoch umso gesünderen Aufbau durch, hob damit zweifelsohne seinen Stellenwert im Gegensatz zu anderen Vereinigungen, bei denen das Feuer des Startenthusiasmus nur allzusehr wieder verpuffte. Für diese Entwicklung zeichneten die Clubführungen verantwortlich, in die Obmann Reiner — jetzt auch Präsident des IGMS — immer wieder besonnene Mitarbeiter ziehen konnte.

Heute kann der SC Salzburg-Ring auf rund 150 ordentliche Mitglieder verweisen. Darunter auch auf 15 aktive Rennfahrer mit den entsprechenden Lizenzen. Die Tatsache, daß der SCSR für Fahrer von Automobilen und von Motorrädern als Bewerber auftritt, öffnete vielen den Weg zu nationalen und internationalen Rennveranstaltungen. Hoffnungsvollster SCSR-Mann ist im Moment wohl Martin Ragginger, der 1984 in der Deutschen Meisterschaft der Super-Ford 2000 sehr erfolgreich kämpfte und vorne mitfuhr, in Österreich

den Super-Ford-Goldpokal für sich entscheiden konnte.

Eine entscheidende Rolle darf der SC Salzburg-Ring in den Bemühungen der Jahre 1981/82 um den Fortbestand der Rennstrecke für sich beanspruchen. Nicht nur, daß die SCSR-Mitglieder sich nach dem Club der Streckenfunktionäre und der AC-Bavaria-Mannschaft um Dieter Lode als erste tatkräftigst in die Aktion »Ja zum Salzburg-Ring« einschalteten und mit persönlichem Einsatz eine erkleckliche Anzahl von Befürworter-Unterschriften sammelten, der Club stellte sich



Mit dem EM-Lauf für Historische GT-Wagen tritt der SCSR auch auf die größere Veranstalterbühne. Ein Gusto-stückerl unter vielen ist dabei der Jaguar D.

Bild: SCSR



Aus der Lizenzfahrer-Abteilung des Sportclubs Salzburg-Ring ist der Walser Martin Ragginger der hoffnungsvollste Automobil-Pilot.

Bild: Mayrhofer

auch in die vorderste Reihe beim Zustandekommen des späteren IGMS Salzburg-Ring, zu dessen sechs Gründungsmitgliedern er zählt. Es war eine Selbstverständlichkeit!

Neben dem vollen Einsatz für die Erhaltung des Salzburg-Ringes kamen jedoch auch andere Klubaktivitäten nicht zu kurz. Durch Fahrerlehrgänge, Autoslalom, Clubtage und nicht zuletzt durch die Clubabende wurde das Gemeinschaftswesen des Salzburger Motorsports akzentuiert und mitgeholfen, die Auslastung der Rennstrecke bei Bedacht auf sportliche Eigeninteressen und Möglichkeiten zu erweitern.

In diesem Zusammenhang war es nur logisch, daß der SC Salzburg-Ring anfangs, sich für die Durchführung größerer Veranstaltungen zu erwärmen. So steuerte der SCSR im August des Vorjahres zur Int. ADAC-Alpentrophäe in Zusammenarbeit mit der RG Rosenheim den Europameisterschaftslauf (FIA-Cup), für historische Rennfahrzeuge bei. Trotz schlechter Witterungsbedingungen war dieses Rennen sportlich gesehen ein voller Erfolg und fand bei Fahrern wie Publikum entsprechenden



Bild: Mayrhofer

Fachsimpeln hinter dem Schutzzaun: IGMS-Präsident Alex Reiner, Automobil-Weltmeister Niki Lauda und Bosch-Rennleiter Graf Schönborn.

Nachhall. Mit der einwandfreien Abwicklung bei schwierigen Bedingungen und guter Organisation hat der SCSR seine Feuertaufe als Veranstalter damit hervorragend bestanden.

»Natürlich sind wir auch heuer wieder mit diesem EM-Lauf für Historische Rennfahrzeuge im Rahmen der Alpentrophäe am 31. August und 1. September mit von der Partie. Wir werden heuer sicherlich nahezu 100 Meldungen für Oldtimer-Rennfahrzeuge der Baujahre 1945 bis 1965 erwarten können!« meint Alex Reiner. Denn im kontinuierlichen Aufbau hat sich der SC Salzburg-Ring nicht nur die Aufgabe gestellt, Förderer der motorsportlich Aktiven durch direkte Unterstützung zu sein, er ist auch bereit, jene Veranstalterplattform zu erklimmen, die den Aktiven die Ausübung ihres Sportes erst garantiert.

Was ja neben dem ideellen auch einen erheblichen finanziellen Einsatz bedingt. »Und da gibt es halt Sportarten, die man nicht unter Dach verbannen kann, die nur im Freien zu realisieren sind — da ist das Risiko halt noch höher!« philosophiert Reiner seinem Mitarbeiterstab vor. Er muß es ja wissen — als früherer Coach der österreichischen Skidamen.

## Watschenduell

Die Ereignisse, mit denen der Salzburg-Ring in die Schlagzeilen kam, waren natürlich in der Hauptsache sportlicher Natur. Der erste große Titel anderen Genres lautete »Watschenduell im Nesselgraben« — in einer Auseinandersetzung zwischen ÖASC-Präsident Willy Löwinger und Le-Mans-Sieger Masten Gregory waren die Hände recht nachdrücklich als Diskussionshilfen eingesetzt worden.



Zuzug erhielt der SC Salzburg-Ring natürlich auch aus dem Lager der Renault-Cup-Treiber (Bild oben). Mit zehnjährigem Bestand wurde der Renault-Cup zur am längsten aufrecht erhaltenen Markenformel für die Vierrad-Talente von morgen. — Längst den Weg aus dem Talenteschuppen nach oben gefunden haben die beiden Walser Motorradrennfahrer Thomas Bacher und Beppo Hutter (Bild unten). Für ambitionierte Motorsportler wie sie wurde zum Beispiel der SC Salzburg-Ring erst ins Leben gerufen.

Bild: Mayrhofer





Hotel der Luxusklasse

## Hotel Hubertushof

Fam. Hager - A-5421 Adnet/Waidach  
Telefon 00 43 / 62 45 / 21 72

Herrliche Lage am Waldrand mit Blick auf den Untersberg.  
Gemütliche Komfortzimmer mit Dusche/WC, Farb-TV,  
Minibar und Telefon.

**Hallenschwimmbad, Freibad, Unterwassermassage,  
Sauna, Solarium.**

Vielfältige Freizeitangebote für jeden Geschmack.



# Alpentrophäe wieder im Zeichen heißer Boliden

»Klar, ist ja unsere Hausstrecke!« setzte Hans-Joachim Stuck ohne zu zögern seine Unterschrift unter die Aktionslisten »Ja zum Salzburg-Ring«, als die Rennstrecke im Nesselgraben 1981 von der Schließung bedroht war. Ins gleiche Horn stießen Toni Mang und Martin Wimmer. Die bayrischen Motorsportler hatten den Ring längst als bayrische Strecke okkupiert. Und nach dem AC Bavaria ist jetzt der ADAC Gau Südbayern im IGMS und sitzt damit an einer Veranstalter-Schaltstelle für seine Abteilungen und diversen Vereine.

So auch wieder am 31. August/1. September, wenn eine stattliche Anzahl wertvoller Prädikate im Mittelpunkt der Internationalen ADAC-Alpentrophäe auf dem Salzburg-Ring steht. Im Mittelpunkt der einzigen Wagen-Rennsport-Veranstaltung auf permanenter Rennstrecke »im süddeutschen Raum«.

Mit der Europameisterschaft für Historische Fahrzeuge wartet das Programm mit einem besonderen Schmankerl auf, ist dies doch — wie die Rallye-Gemeinschaft Rosenheim betont — für die interessierten Motorsportfans »heuer in unserem Raum die einzige Möglichkeit, die Oldies in echter Rennauseinandersetzung auf einem Rennkurs in Aktion zu sehen«.

Darüber hinaus lassen zu diesem Termin die Formel 3 mit

einem Wertungslauf zur Deutschen Meisterschaft, Läufe zur österreichischen Staatsmeisterschaft, Markenpokalrennen und natürlich die brandheißen Superkarts ein packendes Motorsport-Wochenende erwarten, das sogar noch die vorjährige Alpentrophäe übertrumpfen könnte.

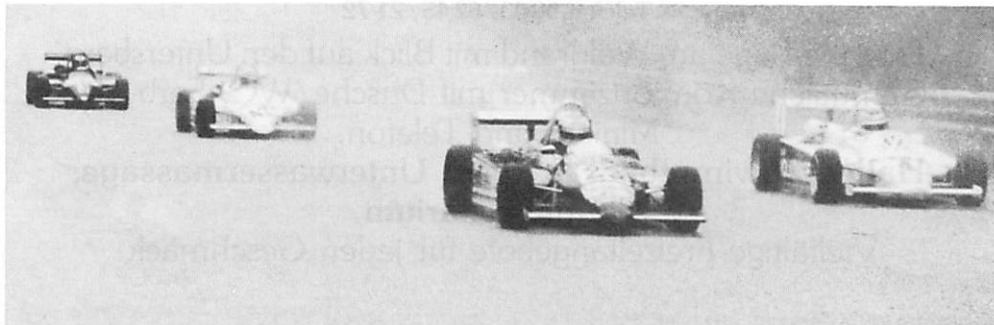
Es war ein Top-Programm, das da im Vorjahr geboten wurde, aufgestellt von der RGR Rosenheim mit Rennleiter Dieter Mauritz und dem SC Salzburg-Ring. Heuer wird kein Schrittbreit abgegangen, im Gegenteil: »Nur eines spielte leider nicht mit — das Wetter. Heuer müßte der Himmel blau sein!«

Wenn auch auf Petrus als Stimmungsmacher sicherlich nicht hundertprozentig Verlaß ist, heiße Stimmung vom Renngeschehen her wird sicherlich auch auf den Rängen der Na-

turtribüne des Salzburg-Ringes zu spüren sein.

## ADAC-Fahrerlehrgang auf dem Salzburg-Ring

Er ist zu einer Traditionsveranstaltung geworden, der ADAC-Fahrerlehrgang auf dem Salzburg-Ring. Heuer lädt der ADAC Südbayern alle Wagenfahrer dazu für 13./14. April ein. Für ADAC-Mitglieder ist die Teilnahme-Gebühr ermäßigt. Ziel des Lehrganges ist es, das Fahrkönnen der Teilnehmer in Einzelschulungen — und entsprechend dem Fahrzeugtyp — zu verbessern. Das Programm bietet dazu Kurventechnik, Slalom und theoretische Fahrphysik. Neben anderen namhaften Instruktoren wird Georg Weber, der bekannte Aktive von Berg- und Rundstrecke, seine Wissenskiste aufmachen. Infos und Ausschreibung: ADAC Südbayern, Sportabteilung, Ridlerstraße 35, 8000 München 2, Telefon 089/5195/101.



Die Meute auf der Zielgeraden — um Meisterschaftspunkte geht es für die heuer sicher wieder brandheiße deutsche Formel 3.

Bild: RGR



Bei der Siegerehrung im Vorjahr hatten trotz Regens alle gut lachen: Siegfried Münich (2.), Martin Wimmer (1.), Toni Mang (3.) und ACM-Präsident Uli Wagner (von links).

Bild: AMC

# Das Fahrerlager platzt dabei aus allen Nähten

Das Gedränge im Fahrerlager und auf der Bahn ist bereits angesagt: Alles, was in der Zweiradzene der Nachbarländer Deutschland und Österreich Rang und Namen hat, wird am 27./28. Juli am Start des größten süddeutschen Motorrad-Renns erwartet — beim 3. Internationalen ADAC-Bayernpreis.

Die Erstauflage des Bayernpreises wurde auf dem Salzburg-Ring 1983 zu einem Volksfest. Und schon ein Jahr später konnte der gemeinsam mit dem ADAC Südbayern das Rennen veranstaltende Automobil-Club München die Flut der Nennungen nur mühsam in den Griff kriegen. Aber schon wieder ist für den 3. ADAC-Bayernpreis heuer eine weitere Steigerung zu erwarten! Der Automobil-Club München, 1903 gegründet und da-

mit der älteste ADAC-Club überhaupt, hält bereits seit 1978 seine Fahrerlehrgänge auf dem Salzburg-Ring ab, auch seine Clubmeisterschaften werden hier ausgetragen. Was Wunder, daß der ACM dann 1983 den ersten Bayernpreis als motorsportliche Festveranstaltung seines Jubiläumsjahres hier in vertrauter Umgebung auflegte. Und diese Premiere wurde ein rauschender Erfolg. Erinnern wir uns: Weltmeister Toni Mang kehrte 195 Tage nach sei-

nem Skiunfall auf die Asphalt-piste zurück und begeisterte mit seinem klaren Start-Ziel-Sieg die Zuschauer.

Erfolg strahlt aus, und so gab es bei der Zweitaufgabe im Vorjahr einen enormen Fahrerandrang. Wäre es zeitlich möglich gewesen, das Rennprogramm entsprechend zu strecken, die Veranstalter hätten locker 600 Starter aufnehmen können. »Leider gelang es auch nicht, den Wettergott unter Vertrag zu nehmen!« schrieb ACM-

Präsident Uli Wagner in die Chronik. Im Regen setzte sich Martin Wimmer ähnlich souverän durch wie Toni Mang im Jahr zuvor.

Für heuer ist jetzt bereits eine Prognose möglich: Der Fahrerandrang wird noch gewaltiger als im Vorjahr sein. Und ein mit Prädikaten gespicktes Programm — Deutsche Meisterschaft und österreichische Staatsmeisterschaft in allen Klassen sowie dazu noch die beliebten Markenpokalrennen — wird sicherlich dafür sorgen, daß sich zur Masse auch die Klasse gesellt. So wie sich der Int. ADAC-Bayernpreis auch in den vergangenen Jahren präsentiert hat.

Von Österreichs Motorrad-Rennfahrern werden die Bayernpreis-Aktivitäten auf dem Salzburg-Ring herzlich begrüßt. Gibt es doch damit für die rotweißroten Gasgriffdreher die spektakuläre Möglichkeit, sich mit den deutschen Zweirad-Stars zu messen, praktisch einen Länderkampf auszutragen. »Viel können wir in so einem Länderkampf nicht herausholen, aber für diese oder jene Überraschung sind unsere Leute immer wieder



Zum »Länderkampf« mit den deutschen Motorradassen stellen sich die Österreicher, wie hier der Walser Sepp Ragginger, beim »Bayernpreis« mit viel Elan.  
Bild: Lenzenweger

gut!« nimmt vor allem Gustl Auinger den Fehdehandschuh auf. Er selbst hat ja bereits mehrmals die Achttellert-Trumpfkarte gespielt, aber auch Siegi Minich, der im Vorjahr Wimmer jagte und Mang versetzte, Erich Klein, das Salzburger 250er-Kleeblatt Thomas Bacher, Beppo Hutter, Stefan Klabacher und Bertl Neumaier, das heuer noch durch Honda-Cupsieger Lindner verstärkt wird, Sepp Ragginger, Karl

Truchsess und die anderen — der deutsche Maßstab setzt für die heimischen Titeljagden wieder besondere Akzente.

Darüber hinaus aber ist der Bayernpreis nicht nur eine willkommene Bereicherung der heimischen Motorradszene, er ist auch ein Eckpfeiler der durch Absagen und dubioses Nichteinhalten angemeldeter Termine nur allzuoft gebeutelten Staatsmeisterschaft, um auch für »gefährdete Klassen« die Mindestanzahl von punktebringenden Rennen zusammen zu bekommen. »Mit den vollen Feldern derartiger Veranstaltungen und den heißen Auseinandersetzungen, die im Pulk an der Tagesordnung sind, wird den Zuschauern ehrliche, harte Motorradkost geboten!« freut sich beispielsweise Thomas Bacher. Und Sepp Ragginger ergänzt: »Für uns eine gute Gelegenheit, Erfolgserlebnisse herauszufahren! Denn starke deutsche Fahrer zu schlagen, das zählt für uns schon einiges!«



Bild: Mayrhofer

Toni Mang, seines Zeichens »Ewigkeits-Weltmeister« der 350er-Kategorie, ist einer der großen Stars im deutschen Motorradsport-Aufgebot.

Toni Mang, Martin Wimmer, Manfred Herweh und all die anderen BRD-Spitzenrads, sie haben Vorbildfunktion für österreichische Fahrer.

# SUPERSPORT85

in Saalbach Hinterglemm Salzburger Land  
1.033 m — 2.100 m

6. — 9. 6. 1985

Super-Zehnkampf mit bekannten  
Stars am europäischen  
Sporthimmel.

## TENNIS TOTAL

Von Trainingswochen bis zum  
Generationencup alles  
was das Tennisspielerherz  
höher schlagen läßt.



## JOLLY JOKER

Eine Woche Sport-Erlebnis  
mit Ex-Schirennläufer  
Bartl Gensbichler

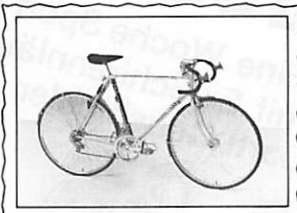


## Kinder Wunderland

Auf unsere Gäste-Kinderschar  
warten der Märchenwald,  
Bergbach-Spiele  
+ ein Indianerwald.

Nähere Informationen: Fremdenverkehrsverband Saalbach-Hinterglemm, A-5753 Saalbach, Telefon 065 41/72 72, Telex 66507, 66749.

# Die Zuverlässigen, Sicherer und Schnellen der 80er Jahre



# SACHS

SACHS Kleinmotorräder · Mofas · Hercules-Fahrräder  
A-5020 Salzburg · Teisenberggasse 25 · Telefon 0662/38694



# Eine Idee setzte sich durch

Da staunte selbst die Fachwelt: Der Salzburger Newcomer Gerd Kafka sorgte 1984 auf seiner 80-ccm-Sachs bei WM- und EM-Läufen für hervorragende Placierungen, verblies so manche arrivierte Piloten dieser Klasse. Wie auch Karl Truchsess, Willi Hörhager oder Johann Lindner, die »schwerer geworden« sind, kommt Kafka aus der »Lechner'schen Vollgasschule«. Aus dem österreichischen Sachs-Cup. 1980 hatte Erwin Lechner, Geschäftsführer von Sachs-Zweirad Austria, die Idee, jungen, sogar noch nicht führungsberechtigten Leuten die Möglichkeit einzuräumen, erste Rennsporen zu verdienen. Ein Jahr später gab's den Sachs-Cup für 16- bis 18jährige Buschen. Auch heuer wird er wieder gefahren.



*Das Aushängeschild von Sachs sollte heuer wieder der Salzburger Gerd Kafka sein, der im Vorjahr alle überraschte.*

Bild: Sachs-Austria

# Für »Ganslhaut« ist gesorgt

Gerade der Salzburg-Ring war ein Grundstein für die hohe Popularität. Als einander vor einigen Jahren Hans-Jörg Kröll und Thomas Bacher im Vorprogramm des WM-Laufes im Honda-Cup-Rennen einen Millimeterkampf auf Biegen und Brechen lieferten, zog der frenetische Beifall zehntausender Zuschauer selbst Cup-Vater Fredl Ganglberger die Gänsehaut über. Und die Cupkonkurrenz der 500er-Maschinen gleicher Leistung, in der dem fahrerischen Können noch ganz besonderes Gewicht zukommt, hatte bei Publikum und Rennsportaspiranten gleichermaßen einen dicken Stein im PS-Brett. Im Stahlbad der Jagden mit serienmäßigen Maschinen profilierten sich Fahrer, die auch in Rennklassen erfolgreich sind.



*Die verwegenen Jagden im Pulk serienmäßiger Maschinen, mit denen die Fahrer herausgefordert sind, begeistern immer.*

Bild: Mayrhofer 35

Pro-Link \* Anti Dive TRAC \*  
Rechteckrohrrahmen \*  
luftunterstützte Federung \*  
Testen und  
erleben Sie die über-  
legene Honda-Technik



  
**HONDA**  
**VF500F**  
90°V4 · 70PS · 205km/h

**TECHNIK der WELTMEISTER**

# Salzburg wurde schnell Hochburg im Kart-Sport

Vor nunmehr 20 Jahren kam ein neues Renngerät von den USA über die BRD zu uns nach Österreich — das Go-Kart. Inzwischen nur noch Kart genannt. Und Salzburg wurde sehr schnell zur österreichischen Kart-Hochburg. Von 1967 bis 1984 gingen nicht weniger als 15 der insgesamt 27 vergebenen Meistertitel an Salzburger Fahrer. Karl Deinhammer und Toni Zöserl buchten dabei mit je vier Titeln den Hauptanteil. Auf dem Salzburg-Ring dröhnten erstmals 1977 die Kart-Zweitaktmotoren — das Fahrerlager ist ihre Heimstatt geworden.

Das war nicht immer so! Franz Schönbauer, heute Präsident des 1. Salzburger Kart-Rennclubs, fuhr als erster Rennen und löste damit eine Kettenreaktion aus, die bereits im Jahre 1966 zur Gründung des Clubs führte, an der neben Schönbauer noch Herbert Paar und Karl Deinhammer den größten Verdienst hatten. Vorerst schlug der Club sein Quartier auf dem ÖAMTC-Verkehrsübungsplatz auf, legte hier große Aktivitäten vor — aber der Wunsch nach einer eigenen Strecke wuchs.

Mit der Übersiedlung auf den Salzburg-Ring war ein großes finanzielles Wagnis eingegan-

gen worden, hatte der Club doch unter erheblichem Aufwand für einen neu asphaltierten Kurs im Fahrerlager gesorgt — diese schöne, 650 Meter lange Strecke steht seit 1977 den Kartsportaktivisten zur Verfügung. »Sorgen waren das, als von der Stilllegung des Ringes gesprochen wurde! Schließlich hatten wir erhebliches, noch nicht abgedecktes Kapital investiert!« erinnert sich Martin Urbaneck.

Waren die Karts der Kategorien 100 und 125 ccm im Nesselgraben also schon längst fest verankert, so gab es im Vorjahr eine Premiere auf dem Salzburg-Ring: Die Formel I des Kart-

sports, die Klasse E 250 ccm, gab ihren Einstand auf dem großen Kurs. Geschwindigkeiten von 250 bis 260 km/h und Rundenzeiten im Bereich der Rennmotorräder oder der Formel Ford 2000 beeindruckten dabei.

Daß der Kartsport mit seiner Möglichkeit, bereits ab dem 14. Lebensjahr Motorsport zu betreiben, einen idealen Einstieg in die Rundstreckenszene darstellt, beweist eine Vielzahl von Formel-I-Piloten mit Kart-Vergangenheit. Derzeit verfügt der 1. SKRC über 14 aktive Fahrer. Kontaktadresse für Interessenten: 5020 Salzburg, Santnergasse 9a.



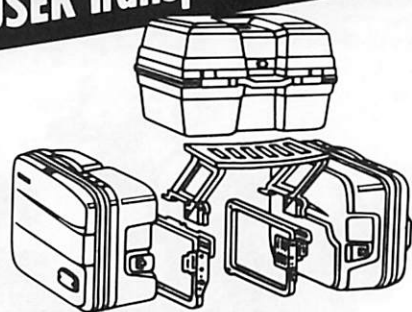
Auf der ständigen Bahn im Fahrerlager — der Kartsport ist die günstige Möglichkeit, Motorrennsport zu betreiben.

**Wer baut das perfekte Transport-System?  
Wer ist der größte Motorrad-Koffer-Hersteller der Welt?  
Wer baut die System-Verkleidung für die BMW K 100?  
Wer baut Verkleidungen für die BMW Boxer?  
Wer sponsert Rennfahrer?  
Wer baut Rennmaschinen für Privatfahrer?**



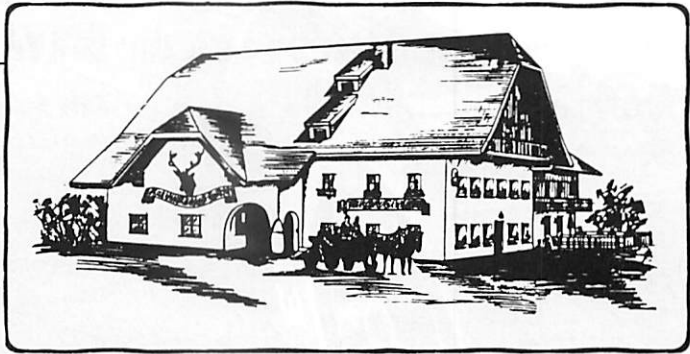
**KRAUSER.  
Wer sonst!**

**Pack das Pack-Problem:  
KRAUSER Transport-System!**



KRAUSER  
Kfz.-Zubehör-Vertriebs GmbH  
Hörmannsberger Straße 18, 8905 Mering  
Telefon 08233/1053

**KRAUSER®**



Der Jagdhof, ein wunderschönes Bauernhaus aus dem 17. Jahrhundert, bietet rustikale Gemütlichkeit und ländliche Stille. Aber auch exquisite Gastronomie, jeden Komfort und stilvolle Tagungsräume.

Jagdhof Fuschlsee. Zum Jagen und Tagen, um sich zu unterhalten, oder ganz abzuschalten.

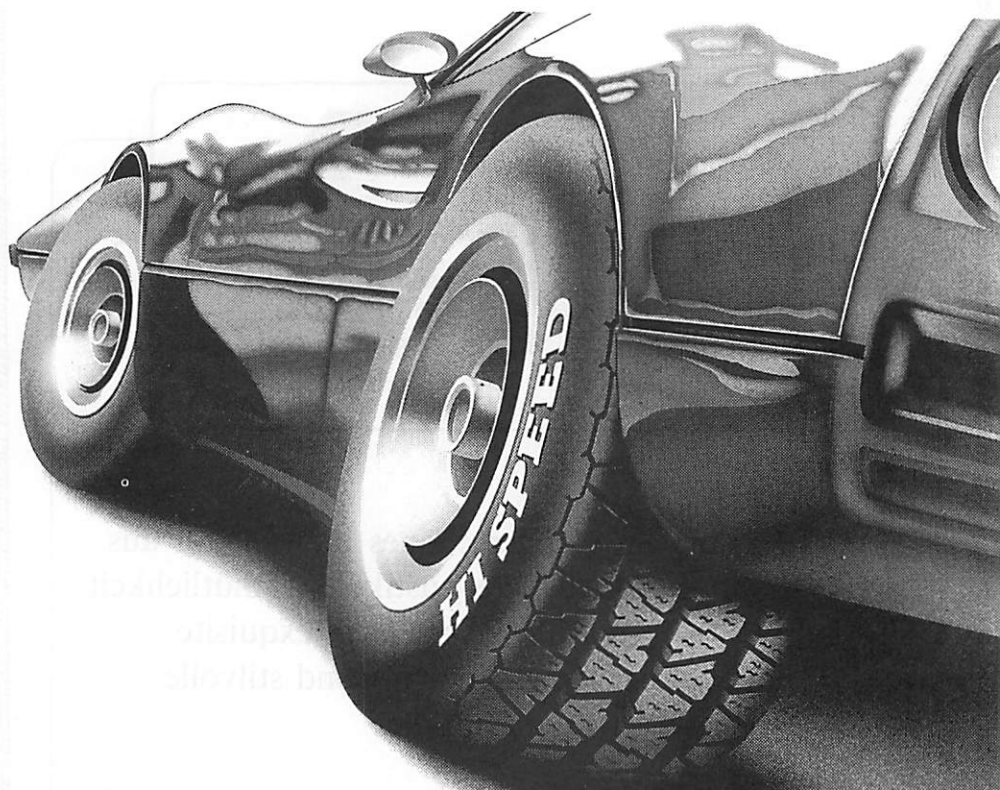
Jägerstüberl, große Terrasse,  
Kleinkaliberschießanlage, Kegelbahn, Jagdmuseum,  
Minigolf, Wildpark.



Jagdhof  am Fuschlsee

A-5322 Hof bei Salzburg, Telefon 06229/253 Serie, Telex 63 34 54





# Sicher breiter

Die neue Reifentechnologie

**HI-SPEED**

**SEMPERIT**



# Auch »Elefanten« haben Interessensvertretung!

Das Elefantentreffen ist seit sieben Jahren auf dem Salzburg-Ring zu Hause. 1985 ist das Jahr des 30. großen Winterfestes der Motorradfahrer Europas. Doch das Elefantentreffen ist nicht das Einzige, was der deutsche Bundesverband der Motorradfahrer e.V. (BVDM) für die zwei- und dreirädrigen Gesellen macht. Gefährliche Leitplanken, glatte Fahrbahnmarkierungen, Kanaldeckel und Dehnfugenplatten, Überholverbot, freie Wahl des Fahrstreifens innerorts, Sperrungen für Motorräder, Stufenführerschein sind Dauerbrenner!



Vergängliches Denkmal — Wahrzeichen des Elefantentreffens aus Schnee, kunstvoll im dichtgedrängten Lager aufgebaut.

Bilder: Orłowski (2)

»Dauerbrenner in unserem Bemühen, die Interessenvertretung für Motorradfahrer zu sein. Bei einer Podiumsdiskussion 1978 im Ratssaal zu Bensberg haben wir unsere Sorgen dem Leiter der Abteilung Straßenverkehr im Bundesverkehrsministerium ausführlich erläutert. Auch danach haben wir keine Gelegenheit versäumt, an diese Gefahren und Ungereimtheiten zu erinnern. 1983 waren wir zu einem informellen Abendessen bei Bundesverkehrsminister Dr. Werner Dollinger, seinem Staatssekretär und einigen seiner Beamten eingeladen und haben dort Gehör für unsere Wünsche und Vorschläge gefunden!« erläutern die BVDM-Verantwortlichen.

Auch so verschiedene Dinge wie die Gestaltung des »Tages des Motorradfahrers«, den der BVDM seit 1981 jährlich zum Saisonbeginn durchführt, Unterschriftenaktionen gegen diskriminierende Verkehrsbeschränkungen für Motorradfahrer und gegen gefährliche Lei(d)tplanken oder den Abschluß einer Vereins- und Veranstalterhaftpflichtversicherung für alle angeschlossenen Vereine ist Interessensvertretung.

Im BVDM dürfen natürlich auch der nicht genehmigungspflichtige Sport und die Touristik nicht zu kurz kommen. Seit

1971 gibt es einen Jahrestouristikwettbewerb. Aber auch Vorträge und Seminare und nicht zuletzt die Gespannfahrer-Lehrgänge und der »Leitfaden für Freunde des Gespannfahrens« zeigen die vielfältigen BVDM-Aktivitäten für die Motorradfahrer.

Zusammengefaßt: Mit den sportlich-touristischen und den administrativen Bemühungen um den Motorradfahrer und sein Umfeld schließt der Bundesverband Deutscher Motorradfahrer eine Anbotslücke.



Wenn es gar nicht mehr weiter zu gehen scheint — auch für Zweirädrige gibt es »Schneekettens«. Sicher ist sicher, hat sich der Gast aus dem sonnigen Süden wohl gedacht.

CAFE RESTAURANT  
**TABASCO**  
IM FORDHOF

Wir bieten eine verschiedenartige  
Fülle aus dem gastronomischen  
Angebot:

Frühschoppen, gepflegter  
Mittagstisch, Café mit  
Plauder- und Mußestunden  
am Nachmittag sowie  
das stilvolle Dinner am Abend.

Salzburg, Rainerstraße 25

tägl. geöffnet von 9 bis 24 Uhr  
Tischreservierung Tel. 77260



Jeder, der bei uns seinen  
neuen **SCHNITZER BMW** abholt,  
ist schon am Ziel seiner Träume,  
bevor er auch nur einen Meter  
gefahren ist.

50 Jahre Autohaus Schnitzer

BMW Neu- und Gebrauchtfahrzeuge,  
Service, Großteilleger, Tuning, Rennzubehör



**SCHNITZER**

GmbH

Reichenhaller Straße 39, 8228 Freilassing  
Telefon (08654) 2034-2035

Unsere Erfahrung — Ihr Vorteil!

# Elefantentreffen aus der Sicht eines Erstbesuchers

## »ELE FAN TÖS«

Donnerstagmorgen flog ich so um 7 Uhr bei meinem Kumpel Sloggi und seinem »Alten« ein. Es wurde noch geführstückt und aufgerödelt. Um halb neun setzten sich dann das Guzzi- und das BMW-Gespann in Richtung Salzburg in Bewegung. Da die Kuh nicht richtig in die Hufe kam, gab's die erste Schrauberpause gleich erstmal in Göttingen! Nachdem der Benzinhahn seiner Verengung entledigt war, ging es ohne Probleme bei kaltem, aber trockenem Wetter bis nach Dachau (Ankunft 18 Uhr). Hier verbrachten wir bei zwei Freunden eine schöne warme Nacht.

Am nächsten Morgen ging es dann auf nassen, schneemat-schigen Voralpenstraßen über Ebersberg, Wasserburg, Freilassing und Salzburg zum Ring. Hier war schon ein reges Treiben! Überall brummt Motoren, wurden Zelte aufgebaut, wurde geflucht, wenn die Solomaschinen zu Hunderten — keine Übertreibung! — auf den schneeglatten Straßen wegrutschten und mit abgebrochenen Blinkern usw. mit vereinten Kräften wieder aufgehoben werden mußten, damit der ständige Zufluß weiterer Neu-



Ein Heerlager im Nesselgraben — Motorrad-Freunde aus aller Welt beim Elefantentreffen des BVDM richten sich auf dem Salzburg-Ring selbst im tiefsten Schnee noch häuslich ein.

Bild: Orlowksi

ankömmlinge nicht ins Stocken geriet.

Obwohl ich große Treffen kenne, klappte mir erstmal die Kinnlade runter. So gewaltig war der Anblick von tausenden Motorradfahrern, die sich in diesem meterhoch verschneiten Talkessel zusammendrängten. Nach dem sie sich auf spiegelglatten Straßen, zum Teil auf Motorrollern 5500 km von Südspanien über die Alpen und von Norwegen oder England hierher gequält hatten, ging der nächste Kampf los. Aus dem hohen Schnee mußten sie einen Platz für Zelt, Maschine und Lagerfeuer ausgraben!

Einigen war das wohl zu blöd und sie bauten sich kurzentschlossen ein Iglu in einen großen Schneeberg. Nachdem wir uns mit einer bodenständigen Zwei-Pfund-Schweinschaxe mit Kraut, Semmeln und Bier den

Bauch vollgeschlagen hatten, begannen wir den ersten Rundgang. Welche eigentümlichen, primitiven, komfortablen, schönen, alten und neuen Wintermotorräder es zu bestaunen gab, würde den Rahmen dieses Berichtes sprengen. Man könnte ein Buch darüber schreiben. Den Samstag verbrachten wir dann mit viel Essen und langen Rundgängen zum Schauen. Kunstvoll gebaute Schneeelefanten, ganze Burgen mit Türmen und Zinnen aus Schnee, Spanschweine, die über dem Feuer darauf warteten, daß es Abend wird. Ein Typ hatte als Maskottchen sein schwarzes Huhn mitgebracht. Es wurde auf der Schulter überallhin mitgenommen und in der Schneeberg hatte es ein geschütztes Plätzchen mit Heu zum Kuschneln, damit es morgens auch sein Ticke legt!

**Bundesverband  
der Motorradfahrer e.V.**



Wieder andere hatten ein richtiges Wigwam, mit Feuer im Inneren. So gab es noch viele andere Kuriositäten, die es bei herrlichem Sonnenschein zu betrachten gab. Selbst einige »Grüne Elefanten« und Wehrmachtsgespanne waren da und ließen die Tradition hochleben. Der Abend war jedoch das Erlebnis schlechthin auf dem Elefantentreffen. Am Lagerfeuer eines Freundes, direkt neben der Rennstrecke, konnten wir den ganzen Talkessel überblicken. Er war übersät mit flackernden Lagerfeuern, in die zum Teil rotes und grünes »Bengalfeuer« geschüttet wurde. Dann setzte sich der riesige Fackelzug der Gespanne auf der schneeglatten Strecke zur Erinnerung an die im letzten Jahr verunglückten Motorradfahrer in Bewegung. Es herrschte eine selten erlebte Atmosphäre mit viel Gejubel und großer Einträchtigkeit. An die am verfrorensten aussehenden Leute verteilten wir Becher mit Glühwein, Zigarettenzüge und freundliche Worte. Alle MZ-Gespanne wurden mit lautem »räng-täng-täng«, alle Goldwings mit »Kalter Fuß« und alle BMW mit »muh-muuhh« begrüßt. Fast alle verstanden den Spaß und stimmten mit ein.

Nachdem wir literweise selbst angesetzten Glühwein, Strohrum und Whisky, große Mengen Hausmachersülze, Bier-

schinken und Frühstücksfleisch mit Brot gemeinsam mit den bayerischen, österreichischen und Schweizer Freunden vertilgt hatten, gingen wir schwankend und rutschend auf der Eispiste »nach Hause«.

Sonntag morgen um halb 10 war alles wieder aufgerödelte und wir wummerten mit den Gespannen los. Bis die Guzzi kurz vor Salzburg nur noch auf einem Zylinder wummerte. Auf einem Zylinder erreichten wir den Grenzübergang und fingen an zu schrauben. Nachdem nach 2 Stunden nichts gefunden worden war, fuhren wir mangels Alternativen erstmal mit halber Kraft weiter. Schneller als z. B. ein MZ-Gespann waren wir ja noch immer. Nach 'ner halben Stunde schaute ich mich zufällig mal um ... der »Alte« mit der Kuh war weg!! Also anhalten, rechts ran und warten. Aus Langeweile haben wir dann gleich noch mal den rechten Vergaser zerlegt und gereinigt. Aber nach 1½ Stunden war der »Alte« immer noch nicht da. Umdrehen und auf der mit Motorrädern überfüllten Bahn suchen, erschien uns aussichtslos. Also fuhren wir ohne ihn mit halber Kraft weiter. Da der marode Motor doch mehr verbrauchte, blieben wir mitten auf der Bahn liegen.



Ein Gespannfahrer zog uns zur nächsten Tankstelle. Am Abend mußte er dann noch durstiger geworden sein. Mitten in der Botanik blieben wir liegen. Ein im Dunkeln besorgter Kanister Super half bis zur Tankstelle.

Wir entschlossen uns, nonstop nach Hause zu fahren und kamen nach einigen Kaffee- und Aufwärmepausen so um 22.30 Uhr wieder daheim an. Unsere wartenden Frauen erzählten dann, daß der »Alte« angerufen hat. Hat 'n Kolbenfresser, braucht dringend seine Kolben per Expreß. Er hat es sich ansonsten bequem in einer Dorfkeipe eingerichtet.

Elefantentreffen, ein anstrengendes aber unvergeßliches Motorradwochenende! Ich grüße schon, wie ich das nächste Mal wieder hinkomme!

Ein BVDM-Mitglied

Wer mehr über den Bundesverband der Motorradfahrer e. V. und die Vorteile einer Mitgliedschaft im BVDM — für Einzelmitglieder und für Motorradclubs — wissen will, der schreibe an:

BVDM-Geschäftsstelle  
Frankfurter Straße 12  
D-6204 Taunusstein 4  
(Telefon 061 28/86 191)



Die gute Laune ist nachzufühlen — Spanferkel am Spieß, Leckerbissen bei den Gesprächen am Lagerfeuer im Kreis der Freunde.

Bild: Orłowski



---

# Das Kraftpaket

## Der neue Golf GTI



Verbrauch:  
Stadt: 10,9 l  
bei 90 km/h: 5,7 l  
bei 120 km/h: 7,5 l





Das war der Premieren-Start der Oldtimer auf dem Salzburg-Ring im Mai 1974: In der ersten Reihe auch der Münchner »Schorsch« Maier (Nr. 1), Europameister 1939 auf der Kompressor-BMW, Ivan Rhodes (Nr. 11) auf seiner Werks-Velocette des Jahres 1937.

Bilder: Dr. Krackowizer (5)

# Die Oldtimer schrieben ihre Motorsport-Kapitel

Es geht eine kaum erklärbare Faszination aus von diesen Zeugen der Entstehungs- und Entwicklungsgeschichte der Automobile und Motorräder, die da zumeist nur in Museen zu bewundern sind — oft mit Seilen umzäunt und nicht selten noch mit dem Zusatz »Bitte nicht berühren!« Dem Motor-Veteranen-Club Salzburg (MVCS) gelingt es nun seit einigen Jahren anlässlich seines Oldtimer-Grand-Prix, die guten, alten Stücke, die Motorsportgeschichte schrieben, auf den Salzburg-Ring zu bringen — zum Sehen, Hören und Anfassen!

»Man kann sie wieder, wie vor-zig Jahren hautnah erleben — Salzburg war schon immer ein guter Boden für den Motorsport!« faßt denn auch MVCS-Obmann Dkfm. Dr. Helmut Krackowizer zusammen. Das erste Motorsport-Großereignis fand hier genau zur Jahrhundertwende statt: die Fernfahrt Salzburg — Linz — Wien am 1. und 2. Juni 1900. Zwei Jahre später war Salzburg ein Etappenziel des Städte-Rennens Paris — Wien. Und nach dem 1. Weltkrieg kamen die großen Bergrennen.

Nach dem Tauernrennen wurde ab 1929 das Gaisbergrennen auf den Salzburger Hausberg gefahren. 1935 gab es das erste Großglockner-Rennen, das 1938 und 1939 »Großer Bergpreis von Deutschland« war. Nach dem 2. Weltkrieg begann der Motorsport in Salzburg mit einem Bahnrennen und dem Straßenrennen in Nonntal. Die Fortsetzungen fanden am Autobahnast bei Lieferung statt. Daraus entstand das Rupert-Hollaus-Gedächtnisrennen, das 1958 »Großer Preis von Österreich« wurde. Auch am Gais-

berg wurde jahrelang der »Große Bergpreis von Österreich« gefahren, 1969 übersiedelte schließlich das Salzburger Renngeschehen auf den neuerbauten Salzburg-Ring. Mit der zeitlichen Distanz zum früheren Motorsportgeschehen entstand der Wunsch, die Vergangenheit wieder lebendig zu machen. Dieses Anliegen ist der Leitgedanke des 1967 gegründeten Motor-Veteranen-Clubs Salzburg, in dem sich Liebhaber und Freunde alter Automobile und Motorräder vereinen. Ihr Clubgeist wird weder nach

## Im Gedenken an Alfred Neubauer

Zur Tradition war es geworden, daß der jeweilige Automobil-Weltmeister die mit dem Namen des wohl größten und populärsten Rennleiters aller Zeiten verbundene »Alfred-Neubauer-Trophäe« erhielt. Neubauer überreichte selbst 1964 die Trophäe an John Surtees. Legendäre Motorsportnamen wie Jackie Stewart, Jim Clark oder Jochen Rindt sind ebenso mit dieser Trophäe verbunden wie Niki Lauda, der eine seiner beiden Trophäen als Wanderpreis für den Oldtimer-GP auf dem Salzburg-Ring zur Verfügung stellte.

Es war nämlich schon immer der Wunsch von Alfred Neubauer, daß nach seinem Ableben diese Trophäe nicht mehr an die Weltmeister vergeben werden sollte. Als Alt-Österreicher fühlte er sich seiner Heimat so verbunden, daß er auf die Anregung, seine Trophäe jedoch für den Oldtimer-GP auf dem Salzburg-Ring zu stiften, gerne einging. 1982 verstarb Neubauer.



Fahrleiter Kurt Rakus, MVCS-Vize, und Präsident Dr. Helmut Krackowicz kontrollieren als Organisatoren die Startkarten.

Alter noch Besitz von Motor-Veteranen gemessen, sondern ausschließlich am Interesse an dem gemeinsamen Hobby. Aus dieser Einstellung heraus entstanden die vielfältigen Aktivitäten des Clubs, die im »Oldtimer-Grand-Prix« gipfeln. So veranstaltete der MVCS bisher zwei große internationale

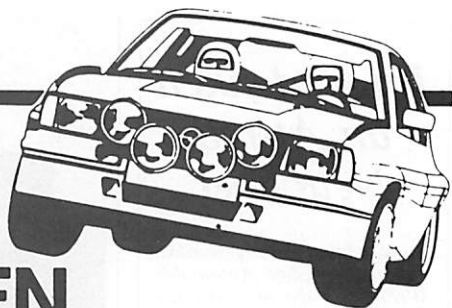
Veteranen-Rallyes (1970 und 1975). Ab 1974 kam die zunächst nur für Motorräder ausgeschriebene »Castrol-Austria-Trophäe« auf dem Salzburg-Ring hinzu, die zahlreiche alte und berühmte Rennfahrer und Fahrzeuge wieder zur Aktivität weckte.

Sie wurde 1975 wiederholt und erstand 1976 als selbstständiger »Oldtimer-Grand-Prix«, als Veranstaltung für Automobile und Motorräder. Historische Automobile der Baujahre 1920 bis 1960 konkurrierten um den erstmals ausgetragenen »Mercedes-Benz-Cup« und die Motorräder zum dritten Mal um die »Castrol-Austria-Trophäe«. Ab 1977 füllen die faszinierenden Fahrten alter Autos und Motorräder ein volles Wochenendprogramm — der »Oldtimer-Grand-Prix« gehört seitdem zum ständigen Veranstaltungsprogramm des Salzburg-Rings.

1979 erreichte der Oldtimer-GP einen unvergeßlichen Höhepunkt. Star des Automobilteils



Beim »Oldtimer-Grand-Prix« 1981 war auch Niki Lauda am Start, hier jedoch unterhielt er sich mit Prof. Dr. Max Reisch, der mit seinem Asien-Steyr 100 in den Nesselgraben gekommen war.



# VERTRAUEN



## MX

- ausgezeichneter Nässegriff
- weniger Rollwiderstand
- mit der Michelin-Laufleistung

## MXL

- breit und sportlich
- spurtreu auch bei Nässe
- energie-optimiert

## MXV

- für schnelle, sportliche Wagen
- ausgezeichnete Naßlaufeigenschaften
- hochkultiviertes Abrollen

Michelin-Reifen haben Sicherheitsreserven, auf die Sie vertrauen können. Erprobt auf härtesten Rallye-Einsätzen und täglich rund 60.000 Testkilometern.

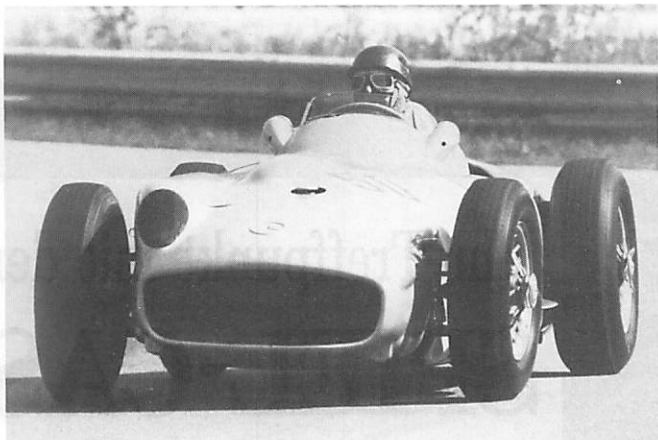


# MICHELIN

Vertrauen Sie auch auf unseren Rat als Reifenfachmann:

war der fünffache Ex-Weltmeister Juan Manuel Fangio im Mercedes-Benz-Grand-Prix-Rennwagen W 196 aus 1954 und im Motorradteil gab der legendäre »Schorsch« Meier aus München eine unvergeßliche Abschiedsvorstellung. Seiner großartigen Fahrkunst war der Auftritt der Ex-Weltmeister Bill Lomas (England) und Luigi Taveri (Schweiz) ebenbürtig. Rund 200 Motorräder und 70 Automobile füllten damals den Salzburg-Ring mit großartig restaurierten Fahrzeugen und mit echter, nostalgischer Atmosphäre.

1981 waren erstmals auch der sechsfache Motorrad- und spätere Automobil-Weltmeister John Surtees und Österreichs bisher dreifacher Formel-I-Weltmeister Niki Lauda am Start. Der MVCS bemüht sich, zum diesjährigen »Oldtimer-Grand-Prix« am 7. und 8. September ebenfalls wieder Fahrer und Fahrzeuge mit berühmtem motorsportgeschichtlichen Hintergrund an den Start zu bringen, um allen Teilnehmern, aber auch allen Besuchern ein bleibendes Erlebnis zu vermitteln. Dr. Krackowizer: »Tradition verpflichtet!«



*Der Star im Star — der fünffache Automobil-Weltmeister Juan Manuel Fangio auf dem Salzburg-Ring im Mercedes-Benz-GP-Rennwagen aus dem Jahre 1954. Für den Argentinier war es der erste, aber sicherlich auch der letzte Auftritt in Österreich.*

## Fünf Klassen bei den Oldtimern

Genauso wie es im Automobil- und Motorrad-Sport ein internationales Reglement mit genau beschriebenen Gruppen oder Kategorien von Fahrzeugen wie Tourenwagen, Grand-Tourisme-, Sport- oder Rennwagen gibt, kümmert sich die FIVA (Federation Internationale des Voitures Anciennes) um den Motor-Veteranen-Sport — wenn für diese Bestätigung mit

alten Kraftfahrzeugen das Wort Sport richtig am Platz ist. Vielmehr ist es doch eine Art Hobby oder Steckenpferd, das bei seiner Darstellung in der Öffentlichkeit dann sportlichen Charakter annehmen kann.

Die FIVA, der internationale Dachverband der Motor-Veteranen-Clubs, beschäftigt sich in erster Linie mit den Richtlinien für alte Automobile. Da es jedoch länderweise in den Motor-Veteranen-Clubs unterschiedliche Interessen gibt, hat sich auch bei Motorrädern die fast gleiche Einteilung der altersmäßig abgegrenzten Kategorien eingebürgert.

Diese kennt folgende Klassen:

1. Die Antikwagen: Jene aus der Urzeit des Automobils bis einschließlich des Jahres 1904.
- 2. Veteranen: Die im engeren Sinn — die Fahrzeuge von 1905 bis 1918.
- 3. Die Vintage-Cars: Automobile der Jahrgänge 1919 bis 1930.
- 4. Die Post-Vintage-Cars: Von 1930 bis 1944 (Motorräder 1931 bis 1947).
- 5. Die Classics: Automobile 1945 bis 1960 (Motorräder 1948 bis 1960).



*Weltmeisterrunde der »Alten Garde« mit Dr. Krackowizer (mit Kamera) auf dem Salzburg-Ring: Luigi Taveri (Schweiz), Franta Stastny (CSSR), August Hobl (BRD), Bill Lomas (England) und John Surtees (England) — insgesamt 13 WM-Titel sind versammelt.*



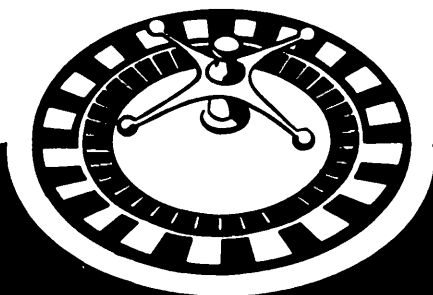
Ihr Treffpunkt mit dem Glück

# SPIEL-CASINO SALZBURG

im Café Winkler am Mönchsberg

Täglich ab 16 Uhr.  
Restaurant, Bar, Tanzmusik.  
Gratis-Parkplatz und Gratis-Lift.

American Roulette, Franz. Roulette, Baccara,  
Black Jack, Spielautomaten mit Super-Jackpot.



 casinos austria

*Ein Abend voller Charme und Chancen.*

# Deutlicher Meilenstein für den Weg nach oben!

Derek Warwick, Nigel Mansell, Thierry Boutsen, Stefan Johansson oder Stefan Bellof — viele der heutigen Formel-1-Fahrer haben ihre eigentliche PS-Karriere in der Formel Ford begonnen. Und Niki Lauda beispielsweise diente sich durch die artverwandte Formel V durch, die es jetzt nicht mehr gibt. Und war bei der Eröffnung 1969 auf dem Salzburg-Ring Dritter hinter Dieter Quester und Erich Breinsberg. Seit mehr als einem Jahrzehnt gibt es nun die Formel Ford in Österreich, seit 1980 den Formel-Ford-Club Austria (FFCA).



*Packende Duelle und Rundenjagden liefern einander immer wieder die Piloten der Formel-Ford-1600-Boliden in starken Feldern.* Bild: FFCA

Mit seiner Gründung war es dem FFCA, als dessen Präsident der selbst noch aktive Rennfahrer Walter Lechner fungiert, gelungen, ein erfolgshungriges Fahrerpotential zu sammeln und Publikum wie Veranstalter ein dicht gefülltes Starterfeld auf vier Rädern anzubieten. Auch heuer gibt es neben der Rennwagenmeisterschaft der OSK, die in einer großen (Formel 3 und Formel Ford 2000) und einer kleinen Division (Formel Ford 1600) ausgeschrieben ist, drei FFCA-Bewerbe.

Alle drei sind international ausgeschrieben, dies garantiert, daß sich die rotweißbroten Fahrer mit starken Ausländern auseinandersetzen müssen. Der FF-Klasse 1600 ist der Formel-Ford-Cup vorbehalten, in dessen Rahmen heuer erstmals die Amateur-Trophy für Fahrzeu-

ge bis einschließlich Baujahr 81 ausgefahren wird. Für die FF 2000 wiederum gibt es den Austria-Super-Ford-Goldpokal. »Die heutigen Formel-Ford-Fahrzeuge werden bereits auf einem hohen technischen Niveau wie in der Formel 1 konstruiert. Führende Marken sind zum Beispiel Lola, van Diemen oder Reynand!« meint Walter Lechner.

Nicht weniger als zwölf Rennen stehen heuer im Cupprogramm, fünf Mal ist der Salzburg-Ring dabei Station. Wobei es am 5./6. Oktober im Nesselgraben sogar zum Saisonfinale kommt. Warum nicht nur künftige Stars den Weg über die Formel Ford nehmen, ist für Lechner einleuchtend: die FF ist die billigste Möglichkeit, in den Formel-Rennsport einzusteigen, Talent und Klasse können in heißen Rennen erprobt werden, über nationale Meisterschaften geht's zu Euroserie und Worldcup.

Durch die FF-Staffelung in 1600er und Superford ist ja bereits innerhalb des FFCA ein Aufbau für die Hoffnungen von morgen gegeben.

Übrigens: FFCA (Walter Lechner), A-5324 Faistenau (Tel. 06228/586). Auch Nicht-Aktive sind herzlich willkommen!

## Die Kleinen und die Großen

In der kleinen Klasse wird ein Ford-Kent-Motor mit 1600 ccm und 110 PS verwendet, die Superford sind von einem OHC-Motor mit 2000 ccm und 140 PS angetrieben. Die 1600er müssen Profil-Gürtelreifen verwenden, in der großen Klasse sind Slicks und spezielle Regenreifen erlaubt. Bei den »Kleinen« sind aerodynamische Hilfsmittel nicht erlaubt, bei den Superford hingegen schon. Die 1600er wiegen 420 kg, die »Großen« müssen mindestens 440 kg bringen. In der Spitze steht das Verhältnis bei 220 zu 240 km/h. Gemeinsam: Einsitzige Monopost-Rennwagen mit Rohrrahmenchassis.

**von Ort  
zu Ort?**

**hygienisch im Freien!**

bei allen Veranstaltungen im Freien:  
an Badestränden, Skipisten und Loipen,  
bei Reit- und Rennsport, bei Volksfesten,  
auf Kundengebungen und Umzügen,  
auf Selbst-Erntefeldern, Spiel- und Park-  
anlagen, bei Rast- und Parkplätzen,  
auf allen Baustellen usw.

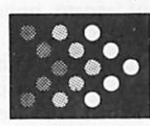


**zu vermieten!**

wir stellen auf,  
reinigen,  
versorgen,  
entsorgen,  
holen ab . . .



**ohne Wasser- und  
Kanalanschluß  
überall sofort  
aufstellbar!**



**JOHANN  
WIESER**

Umweltschutztechnik  
Zentrale:  
5020 Salzburg, Fischergasse 5  
Telefon 0 66 2 / 35 4 05  
Telex A 633 066

Baustellenabsicherungen, Verkehrssicherheits-Mietprogramm für Baustellen, Sportanlagenmarkierungen, Boden- und Baustellenmarkierung, Straßenausrüstung, HPS-Fugen- und Rissesanierung, Leitschienenmontage, Kommunalbedarf. Ölbindemittel, 3 M — reflektierende Folien, Betonschneiden, Betonbohren

# Seit Beginn Heimstätte auch für Motorsportler

Motorsport zu betreiben, das war der eigentliche Zweck, als Toni Magnus am 7. Juni 1950 die ARBÖ-Kraftfahrer-Ortsgruppe Salzburg-Stadt gründete. Und der Motorsport zieht sich dann weiter als dicker, roter Faden durch die Geschicke des ARBÖ-Landesverbandes Salzburg überhaupt, gipfelte 1971 in der Zuerkennung des Weltmeisterschaftsprädikates für das »1. Mai-Rennen« für Motorräder, das 1951 erstmals auf der Autobahn in Liefering durchgeführt und in den Folgejahren schließlich bis zur GP-Reife ausgebaut worden war.

Als Erstlingsveranstaltung organisierte Obmann Magnus mit seinem Verein bereits am 30. Juli 1950 im Stadion Itzling ein Geländegeschicklichkeitsfahren, im September folgte ein Aschenbahnenrennen und schon am 22. Oktober dieses Jahres führte der ARBÖ auf der Lieferinger Autobahn, die vorderhand zum Schauplatz der großen Rennen werden sollte, eine Konkurrenz für Sportmaschinen und Sportwagen durch. Der Elan blieb und im Jahr darauf wurden gleich fünf Rennen in die Welt gesetzt, Skijöring, Sandbahnenrennen für Autos, Speedway-Meeting, der Trabrennplatz in Aigen war dabei die Szene. Erstmals wurde der Termin 1. Mai, der soviel Motorsporttradition in Salzburg erhalten sollte, auf der Lieferinger Autobahn mit einem Motorradrennen besetzt — der Grundstein für den heutigen WM-Lauf war gelegt und die Motorsportentwicklung in ARBÖ-Reihen nahm immer mehr zu.

Der ARBÖ Hallein trat ebenfalls in Sachen Motorsport bereits 1951 heraus, 30 Teilnehmer für eine Glocknerfahrt für Fahrräder mit Hilfsmotoren (ein PS) waren eine Sensation, ein Jahr später kulminierte das Halleiner PS-

Geschehen bereits in einem Motorradrennen in diesen Jahren (1953 bis 1958) auch vom ARBÖ Mattighofen auf einem Dreieckskurs Mattighofen - Schalchen - Mattighofen. Kein Wunder, wenn als Folge dieser Aktivitäten die Begeisterung wuchs und wuchs.

Zudem lenkte noch Rupert Hollaus mit seinen aufsehenerregenden Erfolgen den Samen für viele Anhänger und der ARBÖ Salzburg beschloß

denn auch am 20. Juli 1954, dem Weltmeister das Ehrenzeichen in Gold zu verleihen. Rupert Hollaus konnte jedoch diese Auszeichnung nicht mehr entgegennehmen, er verunglückte in Monza — wie später auch Jochen Rindt — tödlich. In Anerkennung der Vorbildwirkung von Hollaus beschloß der ARBÖ-Vorstand daraufhin, das 1. Mai-Rennen als Rupert Hollaus-Gedächtnisrennen zu fahren. 1955 kam es zur Erst-



*Dr. Hans Deutsch, ARBÖ-Obmann und Initiator des »Großen Preises von Österreich« für Motorräder auf der Lieferinger Autobahn gratuliert dem Deutschen Ernst Hiller, der am 1. Mai 1958 das Halbliter-Rennen gewonnen hatte. Bürgermeister Bäck und ARBÖ-Sekretär Zallinger halten den Siegerkranz bereit.*



**Ihr Partner  
in Salzburg**

**Pannendienst - Prüfdienst - Abschleppdienst -  
Reparaturhilfe - Rechtshilfe - Information -  
Jährliche Klubgabe - ARBÖ-Klubjournal »FREIE FAHRT«**

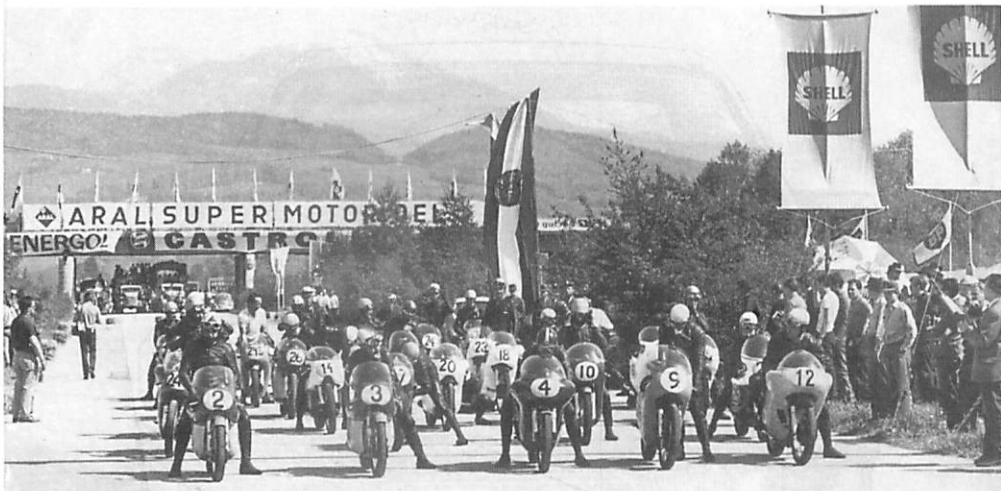
**ARBÖ-MITGLIEDSCHAFT - ARBÖ-SICHERHEITSPASS -  
VERKEHRSRECHTSSCHUTZ**

Die unentbehrlichen Begleiter für jeden Kraftfahrer

**ARBÖ-Landesorganisation Salzburg**

**5020 Salzburg, Müncher Bundesstraße 9  
Telefon 33 6 01, 33 6 31 — Technischer Dienst: 38 3 81**





1967 wurde zum zweiten Mal auf dem Autobahnast Anif gefahren.

Bild: Dr. Krackowizer

auflage, die international ausgeschrieben war. Der nächste Schritt in Richtung WM-Lauf war damit getan.

Seit 1952 hatte Obmann Dr. Hans Deutsch die Motorsportgeschicke gelenkt. Am 1. Mai 1958 sah er seinen Einsatz und seine Bemühungen um den Aufbau der heimischen Motorradszene belohnt: Das Mai-Rennen konnte erstmals unter dem Titel »Großer Preis von Österreich« gefahren werden. Am 23. September dieses Jahres verstarben Dr. Deutsch und der damalige ARBÖ-Landessekretär Heinrich von Zallinger als Opfer eines Verkehrsunfalles. Die Basis war jedoch geschaffen, die motorsportlichen Aktivitäten fielen auf fruchtbaren Boden. Motocross-Bewerbe auf dem Gaisberg, Moped-Straßen- und -Bahnrennen für die Jugend waren dann bereits unter Obmann Dr. Franz Bauer Ausweitungen des Programms.

Und 1962 schaffte der rührige ARBÖ Hallein eine Landespremiere: erstmals wurde ein (Go-)Kart-Rennen durchgeführt. Im Jahr darauf führte

der ARBÖ Salzburg eine derartige Konkurrenz am Flughafen Maxglan durch – rund 2000 Zuschauer kamen zu den spektakulären Miniboliden. Die ARBÖ Ortsgruppe Saalfelden und Zell am See schlossen sich mit Motocross-Bewerben stärker dem Motorsportreigen an.

Das ganz große Ziel für das immer wieder von vielen Zuschauern besuchte 1. Mai-Rennen schaffte der ARBÖ in dieser Zeit allerdings nicht: Prädikatisierung durch den internationalen Verband FIM als Weltmeisterschaftslauf. Von der FIM wurde vor allen Dingen darauf hingewiesen, daß durch die verschiedenen Belagsdecken (Beton, Asphalt, Granitpflaster) ein WM-Qualifikation der Strecke nicht gegeben sei.

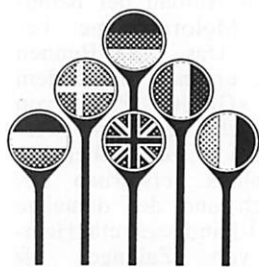
Auch wurde es von Jahr zu Jahr schwieriger, die Autobahn in Lieferung und auch später den Autobahnast in Anif für die Motorrad-Rennen gesperrt zu bekommen – die Motorisierungswelle war in Österreich angelaufen, der Tourismus kam auf Hochbetrieb. Zwar konnte nicht zuletzt mit Bedacht auf die da-

mals sicherlich noch wichtigere Umwegsrentabilität das Rennen immer wieder durchgeführt werden, doch mit dem 1. Mai 1965, dem 11. Int. Hollaus - Gedächtnisrennen, war das Lieferinger Kapitel zu schließen, die Autobahn wurde Richtung Osten weitergebaut, es gab keine Genehmigung mehr, der Anifer Autobahnast wurde zur Ausweiche.

Angesichts dieser Kalamitäten wurde der ARBÖ Salzburg natürlich zu einem eifrigen Befürworter des Baues des Salzburg-Ringes, auf den 1970 noch unter GP-Vorzeichen übersiedelt wurde, aufgrund der neuen Rennstrecke gab es jedoch für 1971 endlich das lang angestrebte WM-Prädikat für das Traditionsrennen des ARBÖ Salzburg. Die übrigen Motorsportaktivitäten waren in diesen Jahren nicht eingeschlafen, wurden zuletzt noch poliert: mit dem Bergrennen Krispl (1981) für Motorräder zwar gescheitert, aber Mattighofen hat seit 1977 jährlich einen Enduro-Lauf, der ARBÖ Salzburg kehrte ins Tourenwagen-Geschehen zurück.



# Der neue Kadett. Das Auto des Jahres '85.



**Der Kadett**  
AUTO DES JAHRES '85



**Ihr Autopartner No. 1 in Salzburg**



**öfag**

Salzburg - Innsbrucker Bdstr. 128  
Telefon: 0 662 / 44 5 01

Salzburg - Franz-Josef-Straße 26  
Telefon: 0 662 / 77 177

**Mit den offiziellen Vertragspartnern und Verkaufsstellen:** Abtenau: O. Neumayr; Adnet: F. Gimpl; Bad Aussee: H. Obermeyr; Badgastein: J. Lugger; Bad Ischl: H. Schwaiblmair; Bad Mitterndorf: M. Nemetz; Berndorf: Braumann KJ; Bischofshofen: Autohaus Pongau OHG; Ellmau: St. Breitheld; Eugendorf: M. Achtneder; Golling: K. Siller; Gosau: F. Garmisberger; Hallein: W. Heimböcker; Haf. Karelh. Mondsee: W. Berger; Neuland: G. Meuninger; Oberndorf: J. Hofmeister; Pöham: P. Ortner; Reindorf: K. Esser; Salzburg: Decker Ges. n. b. R.; Schleierdorf: F. Binder; St. Gilgen: Unimontage Ges. m. b. H.; St. Michael: H. Neubauer; Tamsweg: OFAG Ges. m. b. H.

# Von den Premierenstars steigt noch Nieto auf!

Der »Große Preis von Österreich«, Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft der FIM ist der Saisonhöhepunkt auf dem Salzburg-Ring. Veranstalter ARBÖ Salzburg serviert aber nicht nur die großen Stars und ihre Herausforderer, er denkt mit seinem EM-Lauf und dessen Rahmenprogramm besonders an die Talente von morgen und die Möglichkeit, der heimischen Garde damit beste internationale Vergleiche zu liefern, den jährlich immer wieder durch Absagen schwankenden österreichischen Meisterschaftskampf zu stabilisieren.

Genau 20 Jahre hatte es gedauert, daß die kontinuierliche Aufbauarbeit des ARBÖ Salzburg mit der Zuerkennung des WM-Lauf Prädikates für das am 1. Mai 1951 auf der Lieferinger Autobahn erstmals gefahrene Rennen, das spätere Hollaus-Gedächtnisrennen, belohnt wurde. Nachdem 1970 noch eine WM-Generalprobe auf dem neuen Salzburg-Ring durchgeführt worden war, traten am 9. Mai 1971 in Salzburg erstmals die großen Fahrer dieser Zeit geschlossen um Weltmeisterschaftspunkte an. Und zur WM-Premiere in Österreich wurden auch noch alle sechs Klassen ausgefahren: Jan de Vries (50 ccm),



Dreimal »Doppelsiege« für Giacomo Agostini auf dem Salzburg-Ring: 1971 und 1972 noch auf MV Agusta, 1974 dann nach verkorkster 73er-Saison schließlich auf Yamaha.

Bild: Preissler



Die Nummer 1 im Honda-Rennstall ist Freddie Spencer, der nach der Verletzungsserie der vergangenen Saison heuer wieder den WM-Titel zurückhaben möchte.

Bild: Honda

Angel Nieto (125 ccm), der spanische Dauerbrenner, Silvio Grassetti (250 ccm), Giacomo Agostini (350 und 500 ccm), der 1967 erstmals in Salzburg seine legendäre MV Agusta an den Start auf der Autobahn geschoben hatte, und Butscher/Huber (Sw) fuhren die ersten WM-Lauf-Siege im Nesselgraben heraus. Als einzige Österreicher rasten damals Hans Hummel (8.) und der Straßwalchner Harald Bartol (9.) bei dieser rotweißroten Premiere in WM-Punkteränge; noch bei den »Schnapsgläsern«. Barry

**Jaguar-Sovereign 4,2**

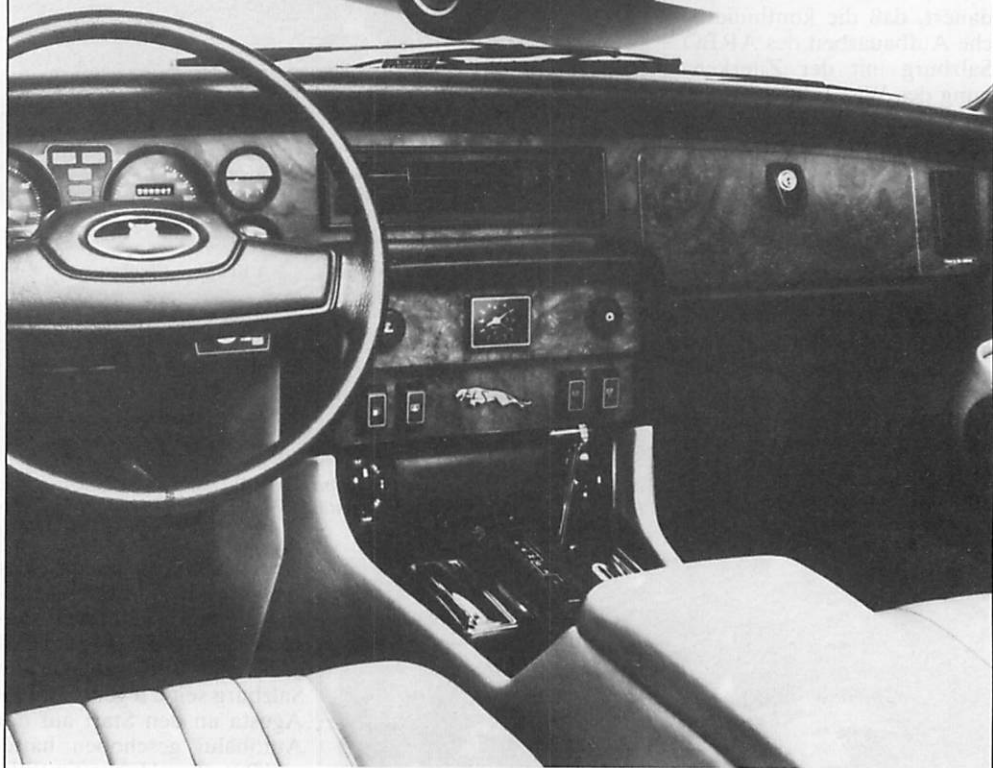
6 Zylinder, 4199 ccm, 151 kW (205 PS)

**Jaguar-Sovereign HE**

12 Zylinder, 5345 ccm, 217 kW (295 PS)

**Jaguar-XJS 3,6 Coupé**

6 Zylinder, 3590 ccm, 168 kW (228 PS)



Autohaus

**FIEBER & CO.**

5020 Salzburg, Wasserfeldstraße 15, Tel. 066 2/50 6 31

**JAGUAR-LANDESHÄNDLER**



Offiziell der schnellste Mensch auf zwei Rädern auf dem Salzburg-Ring ist Randy Mamola: 1983 fuhr er hier einen absoluten Motorrad-Rekord von 1:18,11 (195,443 km/h).

Bild: Mayrhofer

Sheene, der große Engländer, der heuer leider seinen Rücktritt als Aktiver erklärt hat, stand am Beginn seiner langen Laufbahn, wurde in der Achttelliter-Kategorie Dritter. Mit Sheenes Rücktritt ist klar: von jenen Piloten, die 1971 auf dem Salzburg-Ring den WM-Einstand bestritten, ist nur noch Angel Nieto weiterhin aktiv.

Logisch, daß er im Nesselgraben bisher die meisten Punkte aller hier gestarteten Fahrer herausgeholt hat: 120 in der Viertelliter-Klasse (bei sechs Siegen) und 12 in der 50er-Kategorie. Mit diesen 132 Zählern aus Salzburger WM-Läufen liegt er klar vor Giacomo Agostini, der 95 Punkte im Nesselgraben eroberte (50 bei den 500ern, 45 bei den 350ern) und dabei insgesamt sechs Siege feierte. Seine Doppelsiege (350 und 500 ccm) 1971 und 1972 hatte »Gino nationale« noch auf MV Agusta herausgefahren, nachdem 1973 Phil Read ins MVA-Team geholt worden war, wechselt Agostini zu Yamaha und trumpfte 1974 auf dem Salzburg-Ring wieder mit einem »Doppelsieg« auf.

Sein zweiter Platz in der Salzburg - Ring - Punktebestenliste ist jedoch in Gefahr: Rolf Biland, der Seitenwagen-Kaiser aus der Schweiz, im Vorjahr von maschinellen Problemen verfolgt, hält bereits bei 93 in Salzburg eroberten Punkten (bei 5 Siegen), könnte beispielsweise mit einem achten Platz bereits Agostini verdrängen. Nietos



Mit seinem Sieg in Salzburg über Spencer und Mamola hatte Eddie Lawson im Vorjahr in Salzburg einen Grundstein für den Halbliter-Weltmeistertitel 1984 gelegt.

Bild: Marlboro 59

Position in der Salzburg-Ring-Bestenliste hingegen ist wohl für Jahre nicht in Gefahr, nimmt man die weitere Reihenfolge hinter Agostini und Biland: 4. Bianchi 86, 5. Sheene 73, 6. Schwärzel 71, 7. Lazzarini 67, 8. Kanaya 66, 9. Andersson 60, 10. Saarinen 58.

Erfolgreichster österreichischer WM-Punktesammler auf dem Salzburg-Ring ist nach wie vor Harald Bartol, der in den Klassen 50 und 125 ccm hier insgesamt 36 Zähler herausgefahren hat – doppelt so viele, als Gustl Auinger als bislang zweitbesten heimischer Vertreter im Nesselgraben auf sein WM-Konto häufen konnte. Zum Sieg hat es für einen Österreicher auf dem Salzburg-Ring in einem WM-Lauf noch nie gereicht, zweite Plätze gab's allerdings bereits durch Bartol (2 x), Auinger und Max Wiener, der 1977 im Halbliter-Rennen des des vom Todessturz des Hans Stadelmann (Schweiz) überschatteten WM-Programmes hinter Jack Findlay eingekommen war.





„Jedes  
Jahr packt sie mich wieder,  
die Salzburger Seen-Sucht...“

Wer Urlaub im Sinn hat-

**Salzburger  
Land**

Stadt Salzburg · Flachgau  
Tennengau · Pongau  
Pinzgau · Lungau

Gratis Info-Paket vom  
Landesverkehrsamt  
A-5010 Salzburg  
Mozartplatz 1/1

☎ 0662/  
41 561-26 05  
Auch Ihr  
Reisebüro  
berät Sie  
gerne.

# Sechs Österreicher kletterten auf das WM-Lauf-Stockerl

1971	1972	1973	1974
<p><b>50 cem:</b> 1. de Vries 2. Nieto 3. Kunz <b>125 cem:</b> 1. Nieto 2. Parlotti 3. Sheene <b>250 cem:</b> 1. Grassetti 2. Bartusch 3. Marsowszky <b>350 cem:</b> 1. Agostini 2. Pfirter 3. Ellis <b>500 cem:</b> 1. Agostini 2. Turner 3. Offenstadt <b>SW:</b> 1. Butscher/Huber 2. Auerbacher/Hahn 3. Wegener/Heinrichs</p>	<p><b>125 cem:</b> 1. Nieto 2. Parlotti 3. Andersson <b>250 cem:</b> 1. Jansson 2. Saarinen 3. Dodds <b>350 cem:</b> 1. Agostini 2. Kanaya 3. Pasolini <b>500 cem:</b> 1. Agostini 2. Mandracci 3. Granath <b>SW:</b> 1. Enders/Engelhardt 2. Luthringshauser/Cusnik 3. Venus/Gundel</p>	<p><b>125 cem:</b> 1. Andersson 2. Jansson 3. Nieto <b>250 cem:</b> 1. Saarinen 2. Kanaya 3. Länsivuori <b>350 cem:</b> 1. Drapal 2. Villa 3. Länsivuori <b>500 cem:</b> 1. Saarinen 2. Kanaya 3. Newcombe <b>SW:</b> 1. Enders/Engelhardt 2. Gawley/Sales 3. Vaneste/Vaneste</p>	<p><b>125 cem:</b> 1. Andersson 2. Nieto 3. Buscherini <b>350 cem:</b> 1. Agostini 2. Mortimer 3. Braun <b>500 cem:</b> 1. Agostini 2. Bonera 3. Sheene <b>SW:</b> 1. Schauzu/Kalauch 2. Schwärzel/Kleis 3. Luthringshauser/Hahn</p>
<p><b>1975</b></p> <p><b>125 cem:</b> 1. Pileri 2. Bianchi 3. van Kessel <b>350 cem:</b> 1. Kanaya 2. Ekerold 3. Celso-Santos <b>500 cem:</b> 1. Kanaya 2. Länsivuori 3. Read <b>SW:</b> 1. Steinhausen/J. Huber 2. Pantellini/Mazzari 3. Prügl/Kussberger</p>	<p><b>1976</b></p> <p><b>125 cem:</b> 1. Bianchi 2. Pileri 3. Buscherini <b>350 cem:</b> 1. Cecotto 2. Villa 3. Dodds <b>500 cem:</b> 1. Sheene 2. Lucchinelli 3. Read <b>SW:</b> 1. Steinhausen/J. Huber 2. Schwärzel/A. Huber 3. Schauzu/Kalauch</p>	<p><b>1977</b></p> <p><b>125 cem:</b> 1. Lazzarini 2. Bianchi 3. Bartol <b>350 cem:</b> abgebrochen nach Unfall Stadelmanns <b>500 cem:</b> 1. Findlay 2. Wiener 3. George <b>SW:</b> 1. Biland/Williams 2. O'Dell/Robson 3. Michel/Lecorre</p>	<p><b>1978</b></p> <p><b>125 cem:</b> 1. Lazzarini 2. Bartol 3. Bianchi <b>350 cem:</b> 1. Ballington 2. Uncini 3. Katayama <b>500 cem:</b> 1. Roberts 2. Cecotto 3. Sheene <b>SW:</b> 1. Biland/Williams 2. Hobson/Birch 3. Michel/Collins</p>
<p><b>1979</b></p> <p><b>125 cem:</b> 1. Nieto 2. Bartol 3. Bender <b>350 cem:</b> 1. Ballington 2. Ekerold 3. Mang <b>500 cem:</b> 1. Roberts 2. Ferrari 3. Hartog <b>SW B2A:</b> 1. Brodin/Gällros 2. Schauzu/Puzo 3. Steinhauser/Arthur <b>SW B2A:</b> 1. Biland/Waltisparg 2. Holzer/Meierhans 3. Sprengel/Booth</p>	<p><b>1980</b> wegen Schneechaos abgesagt.</p> <p><b>1981</b></p> <p><b>125 cem:</b> 1. Nieto 2. Reggiani 3. Bianchi <b>350 cem:</b> 1. Fernandez 2. Mang 3. Ekerold <b>500 cem:</b> 1. Mamola 2. Grosby 3. Kawasaki <b>SW:</b> 1. Taylor/Johansson 2. Biland/Waltisparg 3. Michel/Burkhard</p>	<p><b>1982</b></p> <p><b>125 cem:</b> 1. Nieto 2. Auinger 3. Bianchi <b>350 cem:</b> 1. Saul 2. Mang 3. Fernandez <b>500 cem:</b> 1. Uncini 2. Sheene 3. Roberts <b>SW:</b> 1. Biland/Waltisparg 2. Michel/Burkhard 3. Schwärzel/A. Huber</p>	<p><b>1983</b></p> <p><b>125 cem:</b> 1. Nieto 2. Lazzarini 3. Bianchi <b>250 cem:</b> 1. Herweh 2. de Radigues 3. Espié <b>500 cem:</b> 1. Roberts 2. Lawson 3. Mamola <b>SW:</b> 1. Biland/Waltisparg 2. Schwärzel/A. Huber 3. Streuer/Schnieders</p>
<p><b>1984</b></p> <p><b>80 cem:</b> 1. Dörflinger 2. Abold 3. G. Waibel</p>	<p><b>250 cem:</b> 1. Sarron 2. Mang 3. Pons</p>	<p><b>500 cem:</b> 1. Lawson 2. Spencer 3. Mamola</p>	<p><b>SW:</b> 1. Streuer/Schnieders 2. Schwärzel/Huber 3. Kumano/Diehl</p>

# ZURÜCK AUS "DER HÖLLE"

Mit Spitzentechnik, fahrischem Können und Teamwork gewann DAF Trucks die Schwerlastwagenwertung der berühmten Rallye Paris-Dakar 1985.

In der Gesamtwertung erreichte DAF Trucks Platz 15 und liess damit Motorräder, Sport- und Personenwagen hinter sich. Nur 56 von 554 gestarteten Teilnehmern überstanden die mörderischen Strapazen für Mensch und Material. Das DAF

Team übernahm sofort nach dem Start die Führung in der Schwerlastwagenwertung und gab sie bis zum Ende der 14.000 km langen Strecke nicht mehr ab.

Jan de Rooy, Thierry de Saulieu, Martien Ketelaars und das Service-Team mobilisierten für die Rallye die Reserven des serienmässigen DAF 3300. Zwei 11,6 l Turbo Intercooling Motoren mit zusammen 760 ps treiben das Fahrzeug an. Die Höchstgeschwindigkeit: 175 km/h.

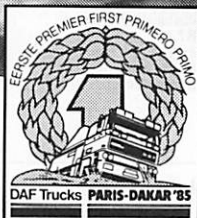
Die Rallye Paris-Dakar ist eine Herausforderung. Für die besten Fahrer und die besten Trucks.

**DAF hat sich dem Wettbewerb gestellt und gewonnen. Durch Kreativität, Flexibilität und Qualität.**

## DAF Trucks



**DAF TRUCKS. ERSTER IN DER SCHWERLASTWAGENWERTUNG PARIS-DAKAR 1985.**



DAF NUTZFAHRZEUGE HANDELSGES. M.B.H., INDUSTRIEZENTRUM NO SÜD, STRASSE 10, OBJECT 39, 2351 WIENER-NEUDORF. 02236-26192.

# DAF Trucks siegt bei der Paris — Dakar '85

Die härteste Rallye der Welt ist entschieden. Nach 15.000 km quer durch die Sahara, durch Nord- und Westafrika, durch Staub, Hitze und die tropischen Wälder im Senegal belegte der DAF Truck mit Jan de Rooy am Steuer in der Endabrechnung den ersten Platz der Schwerlastwagenwertung über zehn Tonnen.

Das von DAF TRUCKS Holland genannte Fahrzeug ist ein Prototyp mit zwei 11,6 l Turbo-Intercooling-Motoren, die durch ein 16-Gang-Spezialgetriebe gleichzeitig geschaltet werden. Ein Motor mit 420 PS treibt die Vorderachse an, einer mit 340 PS die Hinterachse. Der 760 PS starke Rallye-DAF kommt auf 175 km/h Spitze.

Die letzten 750 Kilometer im Senegal beschreibt Jan de Rooy als die »härteste Strecke, die ich je mit einem LKW fuhr«. Die Etappe führte durch Urwälder und Dickicht, das seit Menschengedenken nicht mehr von einem Auto passiert wurde. Entsprechend brutal waren die Auswirkungen auf den bis dahin unbeschädigten und wie ein Uhrwerk laufenden DAF. De Rooy: »Vor dem Finale war unser Truck wie neu. Doch am vorletzten Tag mußte ich einige Bäume umfahren, um nicht im Dschungel stecken zu bleiben.«

Der DAF Sieg geht voll in Ordnung. Der Nächstplazierte in der Schwer-LKW-Wertung (DB 1936 AK mit 470 PS) wurde um einige Stunden distanziert, die meisten anderen gestarteten Gegner (Renault, Pegaso Iveco, Astra) fielen unterwegs aus.

Zurück aus der Hölle, war die Freude der holländischen Equipe beim Ziel in Dakar entsprechend groß. Denn nur 56 von 554 in Paris gestarteten Teilnehmern »überlebten« diese Gewalttour, als 15. im Gesamtklassement schlug der DAF Truck zahlreiche Motorräder und Rallye-PKW. Die große Zuverlässigkeit der LKW Marke DAF wurde damit in dieser einmaligen Härteschlacht eindrucksvoll bewiesen.

**DAF NUTZFAHRZEUGE HANDELSGES.M.B.H.**

# Die Jäger werden zu Gejagten im Kampf um Tourenwagen-EM!

Der Salzburg-Ring war seit seiner Eröffnung am 20./21. September 1969 ein treuer Begleiter des Tourenwagen-Rennsports. Auf nationaler, besonders aber auf internationaler Ebene. Die TW-Schlachten anfang der 70er Jahre, für die noch der ÖASC zuständig war, sind Legende. Sogar Niki Lauda war da am Steuer eines BMW-Alpina mit von der Partie, fuhr trotz demoliertem Heck als Dritter aus. Nunmehr hat aber der ARBÖ Salzburg, der erstmals 1976 in Alleinregie ein Automobil-Rennen durchführte, die Fortsetzung übernommen.



Aus dem Jäger wurde der Gejagte: die 1400-kg-Schlachtschiffe der Jaguar-Flotte müssen heuer ihren EM-Glanz verteidigen. Bild: Mayrhofer

»Die Tourenwagen – mit diesen Fahrzeugen kann sich der Normalverbraucher, der Zuschauer am besten identifizieren. Er kann für jene Marke, die er zu Hause in der Garage stehen hat, die Daumen drücken. Und im Verständnis um die Leistungen dieser Wagen schätzt der Zuschauer das fahrerische Können umso mehr!« philosophierte einmal Ing. Sepp Schnitzer. Er – leider viel zu früh verstorben – und sein Bruder Herbert hatten den Salzburg-Ring als Schnitzer'sche Hausstrecke

betrachtet, hier im Nesselgraben besonders am Image der Geschoße aus der Freilassinger BMW-Tuningküche poliert. Die Schnitzer-BMW gegen die Alpina-BMW und diese BMW-Meute wiederum gegen die Kölner Ford-Macht mit Dieter Glemser an der Spitze der Capri-Armada; das gab Zunder.

Mit dem Abgang des ÖASC auf den Österreich-Ring schien die Automobil-Szene auf dem Salzburg-Ring endgültig im Schatten des Motorrad-Geschehens zu verschwinden.

Doch 1976 wagte sich der ARBÖ Salzburg, der bei der Eröffnung im Nesselgraben 1969 in der Veranstalter-Dreieinigkeit mit ÖASC und SAMTC den Motorrad-Part übernommen hatte, erstmals alleine an die »Vierrädigen« und stellte damit die Weichen für seinen Einstieg in die Tourenwagen-Europameisterschaft, den er dann 1982 tatsächlich vollzog.



Hausrecht auf dem Salzburg-Ring hatte die Schnitzer-Crew. Hier überwachten Ing. Sepp Schnitzer und Vittorio Brambilla den Motoreinbau. Bild: Mayrhofer



Inzwischen aber füllte der AC Bavaria mit seinen Läufen der Deutschen Rennsportmeisterschaft die Automobili-Lücke im Nesselgraben auf, die Turbos sorgten für glühheiße Rundenmusik. Hans-Joachim Stuck, Hans Heyer, Manfred Winkelhock, Bob Wollek, Rolf Stommelen, John Fitzpatrick, Harald Ertl, Klaus Ludwig, die Porsche aus den Rennställen Kremer und Jöst gegen die Ford-Capri der Zakowski-Schmiede, die Schnitzer-BMW gegen Capri und Lancia – die »Kleinen« waren nicht selten die »Großen«. Auch auf dem Salzburg-Ring! Leider fand diese Deutsche Meisterschaft, die vom motorsportlichen Moment her von nicht weniger PS-Insidern sogar über die Formel 1 gestellt wurde, mit Ausnahme in den Salzburger Medien in den österreichischen Sportnachrichten wenig Widerhall. Weil es eine »Deutsche« war? Oder weil sich gewisse Formel-1-Anbeter nicht eingestehen wollten, daß anderes »Im-Kreis-Fahren« oft noch mehr Dramatik und Brisanz bringt. Jedenfalls, als auch noch Petrus bei den DRM-Rennen nicht mitspielte, mußte die Station Salzburg ausgelassen werden.

Die Tourenwagen-Europameisterschaft hat ihr ganz eigenes Reglement, um auch den »Kleinen« eine Chance zu geben. So werden jeweils in den Klassen gleichviel Punkte vergeben, Zusatzzähler gibt es für die ersten sechs des Tagesgesamtklassements. Und so kam es vor, daß sich in der großen Division die Schlachtschiffe der Rennställe erbitterte Kämpfe lieferten, die Tagessieger unter sich ausmachten, aber Alfa Romeo mit der Vielzahl der Punkte aus den Wertungen der kleineren Kategorien den EM-Titel im Markenklassement



Mit viel Prominenz rückte Ford zu den ersten TW-Läufen im Nesselgraben an: Diesen Capri RS 2600 pilotierte Jochen Mass. Bild: APF

holte. Bei der Fahrerwertung lief es oft nicht anders, konstante Leistungen in den unteren Abteilungen brachten oft mehr ein, da »oben« die gnadenlose Materialschlacht nur allzuoft Punktezuwächse verhinderte.

Solange es – nach dem Ford-Rückzug – eine BMW-Prozession war, spielte dies nicht allzuviel Rolle. Mit der endgültigen Rückkehr der englischen Jaguar-Raubkatzen wurde dies aber anders. Dieter Quester, Helmut Keleners, Umberto Grano, die BMW-Großen wurden von der Walkinshaw-Truppe ge-

stellt und im Vorjahr entthront. Und nun, da das Coupé 635 kaum noch konkurrenzfähig ist und die Stückzahlen des vierventiligen M-635 derzeit für eine Homologation nicht ausreichen, hat sich BMW werkseitig sogar aus der Tourenwagen-EM zurückgezogen. Volvo ging mit dem Schweizer Tuner Eggenberger eine Sport-ehe ein und will heuer als Jaguar-Jäger auftreten. Neben den immer stärker werdenden Rover-Vitesse, die aber auch unter Walkinshaw-Kommando fahren. Auf einen Ford Sierra Turbo wird gewartet – die Kölner kommen wieder!



Das erste Jaguar-Comeback vor sechs Jahren – Fitzpatrick hier im Duell mit BMW-Routinier Xhenceval – war nicht nach Wunsch geraten, erst Walkinshaw brachte Standfestigkeit mit. Bild: Mayrhofer

# Lebensstandard Pensions-Versicherung



„... auch in der Pensionspartei  
gut beraten.“

Coupon: \_\_\_\_\_

Ich ersuche um unverbindliche Information, wie ich privat besser vorsorgen kann:

Name \_\_\_\_\_ Geb.-Datum \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

Persönlich erreichen Sie mich unter der Tel.-Nummer \_\_\_\_\_

Bitte schicken Sie diesen ausgefüllten Abschnitt in einem Briefumschlag an Austria Versicherungen,  
5021 Salzburg, Hubert-Sattler-Gasse 3, Postfach 73.

Frankieren ist nicht erforderlich – das Porto zahlt die AUSTRIA!

**BC Wagen - Armbrust**  
**Schießstand**  
**Verleih**

*Josef Kreuzer 4873 Frankenberg*  
*Roßhauptberg 18 ☎ 07682/7363*

# Bosch hält, was der Name verspricht.

*AUTOELEKTRIK UND AUTOELEKTRONIK, EINSPRITZAUSRÜSTUNG, HYDRAULISCHE UND PNEUMATISCHE KFZ-AUSRÜSTUNG, SPRECHFUNKGERÄTE, AUTOTELEFON, ANTENNEN, BLAUPUNKT AUTORADIOS, FARBFERNSEHGERÄTE, VIDEOGERÄTE UND HIFI-ANLAGEN, HAUSHALTSGERÄTE UND*

*EINBAUGERÄTE UND EINBAUKÜCHEN, KÜHLSCHRÄNKE,*

*GEFRIERGERÄTE, ELEKTROHERDE, ELEKTROGERÄTE,*

*STAUBSAUGER, WASCHMASCHINEN, GESCHIRRSPÜLER, MIKROWELLENHERDE,*

*JUNKERS GASGERÄTE, WÄRMEPUMPEN, HEIZKESSEL, THERMOSTATE, BADMÖBEL-PROGRAMM, ELEKTRO- U. DRUCKLUFTWERKZEUGE, KFZ-WERKSTÄTTENAUSRÜSTUNG, FERNSEHANLAGEN, NOTSTROMERZEUGER, KLIMAAANLAGEN, STEUERUNGSSYSTEME, MEDIZINISCHE GERÄTE.*

*SPRECHFUNKANLAGEN, INFORMATIONSSYSTEME,*

*PRODUKTIONS- UND*

*OBJEKTÜBER-*

*WACHUNGS-*

*ANLAGEN,*

*GLEICH-*

*STROM-*

*MOTOREN,*

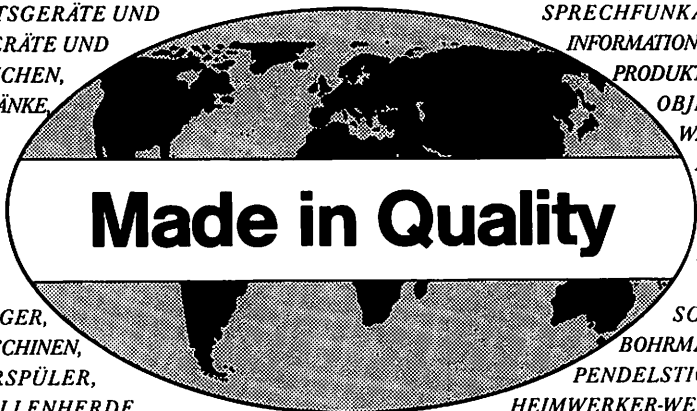
*WINKEL-*

*SCHLEIFER,*

*BOHRMASCHINEN,*

*PENDELSTICHSÄGEN,*

*HEIMWERKER-WERKZEUGE,*



**Made in Quality**

Sie haben mehr mit Bosch zu tun, als Sie denken: Im Auto, im Haushalt, am Arbeitsplatz. Überall finden Sie Produkte von Bosch, bei welchen Qualität an erster Stelle steht. Denn der Name Bosch ist ein Versprechen, das weltweit zu absolut identischer Qualität verpflichtet. Überall, wo Bosch produziert, gibt es die gleichen strengen Qualitätsnormen, die gleichen unbestechlichen Test- und Kontrollverfahren. Denn hinter allem, was Bosch macht, steht die gleiche Erfahrung, das gleiche Know-how, die gleiche Einstellung

zur Qualität. Anders hätte Bosch nicht einer der großen Hersteller der Welt werden können. Und anders könnte Bosch es nicht bleiben.

**ROBERT BOSCH AKTIENGESELLSCHAFT**  
Geiereckstraße 6, 1110 Wien, Tel. 0222/78 01-0.



**Eins ist sicher.**  
**BOSCH**

**Österreichs  
»neueste«  
Druckerei  
ist  
persönlicher**



**graphia  druck**

DRUCK-UND VERLAGSANSTALT GES. M. B. H. & CO. KG  
A-5013 SALZBURG, POSTFACH 20, FRANZ-SAUER-STR. 30  
TELEFON (0662) 31 576-0 TELEX 633362

# Optische Sicherheit schraubt die Risikogrenze weit hinauf

**Nicht weniger als 244 Stürze gab es 1984 in den Rennen zur Motorrad-Weltmeisterschaft der FIM. Die erste statistische Auswertung — ab dieser Saison hat jeder GP-Veranstalter einen genauen Plan abzuliefern, wo die Stürze passiert sind — hat auf ihren 20 Seiten einen heißen Diskussionsstoff ergeben: Die sturzanfälligste Strecke ist just der eben erst neuerbauete Nürburgring, der als sicherste Rennstrecke der Welt gepriesen wird. Der Salzburg-Ring liegt in Sachen Sturzhäufigkeit erst an vorletzter Stelle!**

Tatsache: Die meisten Stürze hat es im Vorjahr auf dem Nürburgring gegeben (46, davon 17 mit Verletzungsfolgen), die wenigsten beim GP von Italien in Misano. Nun mag es sein, daß die Italiener im Erfassen der Stürze recht locker zur Sache gegangen sind, aber Peter Angermayr als ARBÖ-Rennleiter hat die FIM-Aufforderung nach Buchführung der Stürze sicherlich ganz ernst genommen. Und trotzdem führt nichts daran vorbei: Salzburg ist — obwohl hier mit die größten Durchschnittsgeschwindigkeiten gefahren werden, während beispielsweise in Misano der Halbliter-Sieger nur 139,520 km/h im Schnitt vorlegte — eine der am wenigsten sturzanfällige Strecke, womit einige der Greuelmärchen um der Gefährlichkeit des Nesselgraben-Kurses nicht nur bei sogenannten Experten wohl endgültig zu begraben sind. Die Zahlen der von Ing. Luigi Brenni, dem Präsidenten der Straßenrennsport-Kommission der FIM, in Auftrag gegebenen Statistik bestätigen vorerst einmal das optische Bild: Die meisten Stürze hat es in der Viertelliter-Klasse

gegeben (85). In jener Klasse, die auch die größte Leistungsdichte aufweist, in der die Zeitdifferenz zwischen den Trainingsersten und den Trainingsletzten am geringsten ist. Entsprechend härter, spektakulärer und ausgeglichener sind denn auch die Rennen — mehr Stürze sind die logische Folge.

Bei den 500er-Fahrern waren insgesamt nur 60 Stürze zu verzeichnen, 25 weniger als bei den 250er-Reitern. Wäh-

rend aber nur 19 Viertelliter-Fahrer Verletzungen erlitten, waren es in der Halbliter-Klasse deren 26. Weil die 500er schwerer und schneller sind, ist mit ihnen das Risiko höher. Das Sturzrisiko ist selbst für die großen Köhner der Branche beträchtlich. Im Vorjahr fielen von den Titelverteidigern unter anderem Nieto, Spencer oder Lavado. Für Spencer war der Sturz in Kyalami dabei sogar der Anfang vom Ende der Titelver-



*Rutschpartien sind auf dem Salzburg-Ring häufiger, bei den echten Stürzen steht der Ring in der Statistik aber weit hinten.* Bild: Mayrhofer 69



# HITPARADE DER STÜRZE

Total Unfälle	1984				1983				Nur 500- und 250er	Ø Sieger 500er, km/h				
	S	V	H	T	S	V	H	T		S	V	H	T	
1. Nürburgring	29	12	5	46	kein GP				1. Nürburgring	19	8	4	31	155,312
2. Silverstone	26	10	2	38	17/ 5/5	27			2. Silverstone	17	7	1	25	187,040
3. Jarama	25	3	1	29	11/ 5/0	16			3. Anderstorp	11	4	3	18	145,000
Anderstorp	14	7	8	29	2/ 0/2	4			4. Rijeka	11	1	0	12	162,513
5. Rijeka	20	3	0	23	17/12/3	32			Jarama	9	3	1	12	126,794
6. Paul Ricard	15	1	1	17	kein GP				6. Kyalami	9	2	1	11	130,390
7. Assen	12	0	2	14	4/ 0/2	6			7. Paul Ricard	9	1	0	10	168,166
8. Mugello	5	8	1	14	kein GP				8. Mugello	1	5	1	7	151,226
9. Kyalami	9	2	1	12	6/ 0/3	9			9. Assen	6	0	0	6	160,665
Spa	5	3	4	12	22/ 5/0	27			10. Spa	3	1	1	5	161,543
11. Salzburg	5	2	0	7	12/ 6/5	23			Salzburg	3	2	0	2	190,438
12. Misano	3	0	0	3	kein GP				12. Misano	2	0	0	2	139,520

Nur schwere Unfälle			S = Stürze ohne Verletzungen V = mit Verletzungen H = ins Spital überführt T = Total		
1. Anderstorp	8	5. Assen	2		
2. Nürburgring	5	6. Mugello	1		
3. Spa	4	Kyalami	1		
4. Silverstone	2	Paul Ricard	1		

teidigung. Und bei den 250ern kosteten gleich zwei Stürze Manfred Herweh im Kampf gegen Sarron den Titel.

»Die Philosophen am Gasgriff, jene, die das Risiko sorgsam abwägen und mit Köpfchen fahren, haben 1984 die größten Triumphe errungen!« schreibt Klaus Zaugg im Züricher »Sport«. Und untermauert: Christian Sarron (250) und Eddie Lawson sind dafür die besten Beispiele.

Lawson gelang es als erstem Halbbliter-Weltmeister überhaupt, in allen 12 WM-Läufen unter die ersten fünf zu fahren – die gesamte Saison über mußte er nur einmal absteigen: im Training zum GP von Belgien.

Zurück zum Nürburgring: Die sicherste Rennstrecke der Welt auch die gefährlichste? Wo doch hier soviel für Sicherheit getan wurde, die Sturzräume so großzügig wie sonst nirgendwo ausgebaut

sind? Die Erklärung ist einfach: Diese Sicherheit, die auch optisch bei der Fahrt um den Ring zu spüren ist, verleitet die Fahrer zu größeren Risiken. Daher: Sichere Rennstrecken allein garantieren nicht für weniger Unfälle. »Denn dort, wo man weiß, daß es gefährlich ist, wird vorsichtiger gefahren!« meint der Schweizer Rennfahrer Hans Müller.

Der Salzburg-Ring hat bisher bei seinen Motorrad-WM-Läufen, in seinen Motorrad-

## STÜRZE 1984 TRAINING UND RENNEN

	Ohne Verletzungen	Mit Verletzungen	Ins Spital überführt	Total	Durchschnitt pro Rennen
80 ccm (8 Rennen)	24	3	—	27	3,375
125 ccm (8 Rennen)	33	9	5	47	5,875
250 ccm (12 Rennen)	66	12	7	85	7,083
500 ccm (12 Rennen)	34	22	4 *	60	5,0
Gespanne (7 Rennen)	11	5	9	25	3,527
<b>Total</b>	<b>168</b>	<b>51</b>	<b>25</b>	<b>244</b>	
<b>Im Vorjahr</b>	<b>164</b>	<b>55</b>	<b>31</b>	<b>250</b>	

\* Kevin Wretton (Gb) in Spa an den Folgen seiner Verletzungen gestorben

Rennen überhaupt nur einen Todesfall zu beklagen: 1977 verunglückte der Schweizer Hans Stadelmann bei seinem Sturz im Übergang zu Fahrerlagerbogen, nachdem Franco Uncini hier einen Unfall ausgelöst hatte, viele Fahrer in der Folge den Gasgriff beim Passieren der Stelle gar nicht oder kaum zurückdrehen. Dieser Todessturz Stadelmanns erscheint daher von Unwägbarkeiten getragen zu sein, die am wenigsten mit der Rennstrecke selbst zu tun haben, wie ja denn auch die nachfolgenden GP-Rennen im Nesselgraben immer wieder zeigten. Ein Umstand ist hier dennoch noch anzuführen: Für Zuschauer ist der Salzburg-Ring, so sie sich nicht selbst der Gefahr aussetzen, durch seine Kessellage mit den weiten Naturtribünen eine der sichersten Rennstrecken überhaupt!

Ing. Brenni möchte, um die Sicherheit zu erhöhen, möglichst bereits 1986 erreichen, daß keine Durchschnittsgeschwindigkeiten von über 160 km/h auf den GP-Strecken mehr möglich sind. Dies will er unter anderem mit Auflagen zum Einbau von Schikanen erzwingen, weil Unfälle bei hoher Geschwindigkeit besonders schwer sind. Eine Einschränkung der technischen Entwicklung der Halbliter-Renner scheint hingegen für ihn nicht unbedingt notwendig zu sein – nicht die 500er würden immer schneller, sondern die unteren Klassen. So hätten beispielsweise die 250er ihren Rückstand auf die 500er – gemessen an den schnellsten Trainingsrunden – zuletzt wieder um 1,4 Prozent verringert. Und: »Nur die wirklich besten Fahrer gehören in einen WM-Lauf, die Landesverbände sollen für GP-Lizenzen höhere Maßstäbe anlegen!«

## Der IGMS Salzburg-Ring

Der IGMS Salzburg-Ring setzt sich aus ordentlichen, außerordentlichen und unterstützenden Mitgliedern zusammen. Ordentliche Mitglieder sind:

ARBÖ Salzburg, Motor-Veteranen-Club Salzburg, ADAC Gau Südbayern, Sportclub Salzburg-Ring, Club der Streckenfunktionäre und 1. Salzburger Kart-Rennclub, die alle Gründungsmitglieder sind, sowie den Gemeinden Plainfeld und seit der jüngsten Jahreshauptversammlung auch Koppl zusammen:

### Der Vorstand:

Präsident: Direktor Alex Reiner  
 Vizepräsidenten: Hofrat Dr. Franz Bauer  
 Dkfm. Dr. Helmut Krackowizer  
 Dkfm. Hermann Tomczyk

Finanzreferent: Reinhard Gaugl  
 Schriftführer: Peter Angermayr  
 Beisitzer: Ing. Ernst Kussin

Dieter Lode  
 Manfred Kessler  
 Herbert Heimberger  
 Peter Bertschinger  
 Bürgermeister  
 Ing. Walter Greisberger  
 Bürgermeister Johann Schmitzberger  
 Herbert Schäffel

Arbeitsausschuß:  
 Vorsitzender  
 Ing. Ernst Kussin

Geschäftsleitung IGMS Salzburg-Ring: Büro:  
 Münchner Bundesstraße 9, A-5020 Salzburg, Telefon 0662/370792. – Rennstrecke: A-5020 Salzburg-Koppl, Telefon 06221/7301.

\*

Der IGMS Salzburg-Ring hat 1981 die Rechtsnachfolge der Salzburg-Ring Ges.m.b.H. und Co.KG angetreten, die sich bei Gründung zusammensetzte aus den Gesellschaftern Land Salzburg (10 Prozent), Stadt Salzburg (10 Prozent), Gemeinde Koppl (5 Prozent), Gemeinde Plainfeld (5 Prozent), ARBÖ Salzburg (13,3 Prozent), ÖASC (6,7 Prozent), SAMTC (10 Prozent), Porsche (15 Prozent), Mercedes (15 Prozent) und Ford (10 Prozent) und als Kommanditisten Porsche, Ford, Mercedes und Semperit verzeichnete.

*Weißbier:  
champagnerklar oder hefetriüb*



*richtig, goldrichtig... Weizengold*

**Ihr Gastronomischer Betreuer am  
Salzburg-Ring**

# **Gasthaus Salzburgering**

**Joh. u. Th. Pertiller · Tel. 0 62 21/72 24**

Gutbürgerliche Küche und gepflegte Getränke  
bieten wir Ihnen auch in der »Imbißecke« Salzburg,  
Nelböckviadukt/Rainerstraße.

Besuchen Sie die Go-Kart-Bahn Einfahrt Fahrerlager  
— geöffnet von Mai bis Oktober —  
Ein Vergnügen für Jung und Alt.



Zum Ausgleich mit funkgesteuerten Miniboliden: Stuck.

Bild: Mayrhofer

## Rekord- runden

### MOTORRÄDER

#### Rennmaschinen:

**80 cm:** Stefan Dörflinger 1:36,22 (158,56 km/h) 1984.

**125 cm:** Angel Nieto 1:29,91 (169,79 km/h) 1983.

**250 cm:** Carlos Lavado 1:24,95 (179,59 km/h) 1984.

**350 cm:** Patrick Fernandez 1:24,30 (181,09 km/h) 1981.

**500 cm:** Randy Mamola 1:18,11 (195,44 km/h) 1983.

**750 cm:** Steve Baker 1:22,11 (185,92 km/h) 1977.

**SW:** Streuer/Schnieders 1:23,55 (182,60 km/h) 1984.

**Superbike:** Peter Robatto 1:33,83 (162,90 km/h) 1984.

**SM: bis 500 cm:** Rudi Scheiber 1:33,64 (163,03 km/h) 1978.

**SM: über 500 cm:** Toni Kraml 1/29,81 (170,00 km/h) 1983.

### AUTOMOBILE

**Formel II:** René Arnoux 1:14,90 (203,82) 1977.

**Formel III:** Peter Schindler 1:21,29 (190,64 km/h) 1981.

**Super-Vau:** Peter Heinzler 1:22,06 (186,05 km/h) 1979.

#### Spezialtourenwagen:

**Bis 1300 cm:** Alex Convalexius 1:33,52 (163,24 km/h) 1980. **Bis 2000**

**cm:** Hans Heyer 1:21,03 (188,22 km/h) 1981. **Über 2000 cm:** Bob Wol-

leck 1:15,15 (203,14 km/h) 1981.

**Sportwagen:** Vittorio Brambilla 1:12,45 (210,71 km/h) 1977, gleichzeitig gültiger absoluter Rundenrekord.

# Brambilla, Stuck und auch Gethin

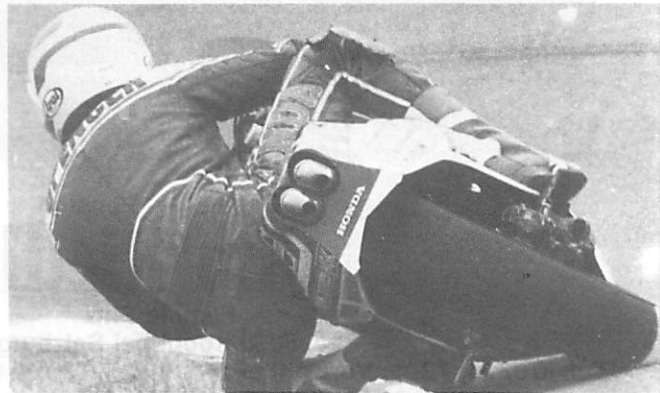
Inoffiziell ist der lange Bayer Hans-Joachim Stuck der schnellste Mann des Salzburg-Rings: im Training zum AC-Bavaria-Lauf zur Deutschen Rennsportmeisterschaft jagte er 1981 einen Schnitzer-BMW M1 Turbo in 1:12,21 (= 211,38 km/h) um den Kurs, im Rennen war aber diese Marke nicht wiederholbar. Somit noch immer absoluter Rekordrundler: Vittorio Brambilla.

Bereits 1977 hatte Brambilla seinen Alfa-Romeo-Sportwagen 3 Liter in 1:12,45 (Schnitt 210,708 km/h) über die Bahn gehetzt, die anscheinend so unantastbare absolute Rekordrunde für die nach dem Einbau der Kurvenfolge nach dem Fahrerlagerbogen 4.250 m lange Strecke vorgelegt.

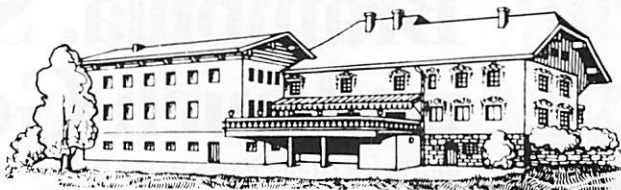
Trotz Stuck, trotz Brambilla – den bisher überhaupt höchsten Schnitt, der in den Annalen des Salzburg-Rings verzeichnet ist, hat der Engländer Peter Gethin auf seinem Konto. Noch vor dem Einbau der Kurvenfolge, die von der CSI verlangt worden war, weil die Fahrer mit unheimlichem Speed aus der Fahrerlager-

schleife auf die Start- und Zielgerade wischten, hatte Gethin bereits in der Startzeit des Ringes seinen Formel-5000-Boliden in 1:10,60 (= 225,72 km/h) um den damals um 22 Meter kürzeren Kurs dröhnen lassen.

Ebenfalls noch aus der »Urzeit« der Rennstrecke: auf Peugeot werden die diversen Diesel - Klassenrekorde der Zeit- und Streckendistanzen gehalten. Ewigkeitsrekorde, denn nach dem Einbau der Kurvenfolge waren diese Marken, die noch immer im OSK-Handbuch geführt wurden, nicht mehr anzutasten. Auto Frey Salzburg hatte sich zur Jagd nach diesen »Ewigkeitsrekorden« aufgerafft.



Reifenwalzen und tollkühne, akrobatische Fahrweise – bei den Motorrädern ist der 200 km/h-Rundenschnitt die Traummarke, an der Mamola, Spencer und Co. zuletzt nur noch knapp scheiterten. Bild: Honda



# GASTHOF Ebenauerhof

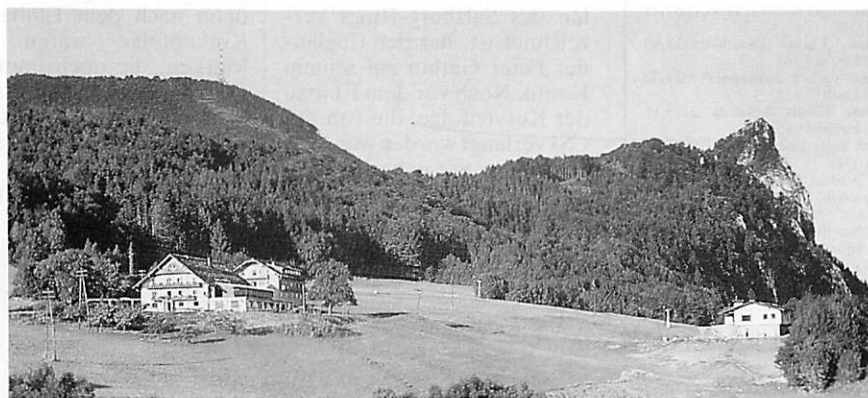
A-5323 Ebenau 26, bei Salzburg — Telefon 062 21/7227

Der Gasthof Ebenauerhof ist noch klein genug, daß wir persönlich um Ihr Wohl bemüht sein können, und groß genug, um die Annehmlichkeiten eines professionell geführten Gastronomiebetriebes zu bieten.

Vorzügliche Küche, gepflegte Getränke sowie gemütliche Gasträume, bis zu 350 Personen, ca. 40 Betten, DU/WC.

Es würde uns freuen, Sie in unserem Hause begrüßen zu dürfen.

Fam. Widroither



Gasthof — Pension

## Am Riedl

Familie Putz

A-5020 Koppl bei Salzburg

Tel. (0 62 21) 72 06; Vorwahl aus D, B, L, I, CH 00 43/62 21; NL 09 43/62 21

90 Betten — alle Zimmer mit Dusche/WC

Gutbürgerliche Küche, Gastgarten



# Salzburger Radsportler fuhren hier Titel aus!

Mit dem Salzburg-Ring hat das Land Salzburg sicherlich eine recht spezifische Sportstätte. Es würde jedoch heißen, an den Möglichkeiten der Anlage im Nesselgraben vorbeizugehen, würde hier ausschließlich Motorsport betrieben. Zu jenen Zeiten, in denen hier der Motorbetrieb ruht, steht der Salzburg-Ring allen jenen Sportarten, die ihn nutzen können offen — bei Bedarf sicherlich auch darüber hinaus. Und nicht wenige Disziplinen haben davon bereits Gebrauch gemacht. Wie überhaupt das Interesse für den Ring steigt.

Eine große Bewährungsprobe, die mit infrastrukturellen Verbesserungen verbunden gewesen wäre, hätte der Salzburg-Ring im nächsten Jahr bestehen müssen — wenn die an Österreich vergebenen Rad-Weltmeisterschaften vom Österreichischen Radsportverband nach den ursprünglichen Bewerbungskriterien vergeben worden wären. So aber machte Salzburg verständlicherweise bei einem »Einkauf« dieser WM, einer Lizitationspolitik gegenüber dem Verband nicht mit. Landesportreferent Dr. Raus weigerte sich mit bestem Gewissen, dem Beispiel anderer Bundesländer, die sich ebenfalls bewarben, zu folgen und den Verband mit Millionenbeträgen für dessen Tasche zu ködern.

Wenn auch nicht die Weltmeisterschaften, aber der Radsport hat auf dem Salzburg-Ring bereits ein Zuhause gefunden. Nicht nur durch das Volksradfahren, das jahrelang bei großer Beteiligung vom USV Plainfeld hier im Sinne des »zweiten Weges« durchgeführt worden war. Auf dem Salzburg-Ring wurden bereits mehrmals die Landesmeisterschaften der heimischen Pedaleure ausgetragen, die Österreich-Rundfahrt machte im Nesselgraben

vielbeachtete Station. Und nicht zuletzt steht die Anlage jeden Mittwoch ab 18 Uhr für Trainingsfahrten der Radamateure und für Hobby-Radsportler zur Verfügung. Ein Angebot, das auch die umliegenden Verkehrsvereine in ihren Bemühungen um den Gast zu schätzen wissen. Ein Angebot, das aber sicherlich noch ausbaufähig ist! Mangels geeigneter Flächen in der Stadt Salzburg hat sich im vergangenen Jahr eine in Salzburg noch junge Sportart den Übungsgelände erkoren: die Rollschuhfahrer. Nicht nur, daß Kindergruppen der »blau-gelben Schlümpfe« des Salzburger Athletik-Sport-

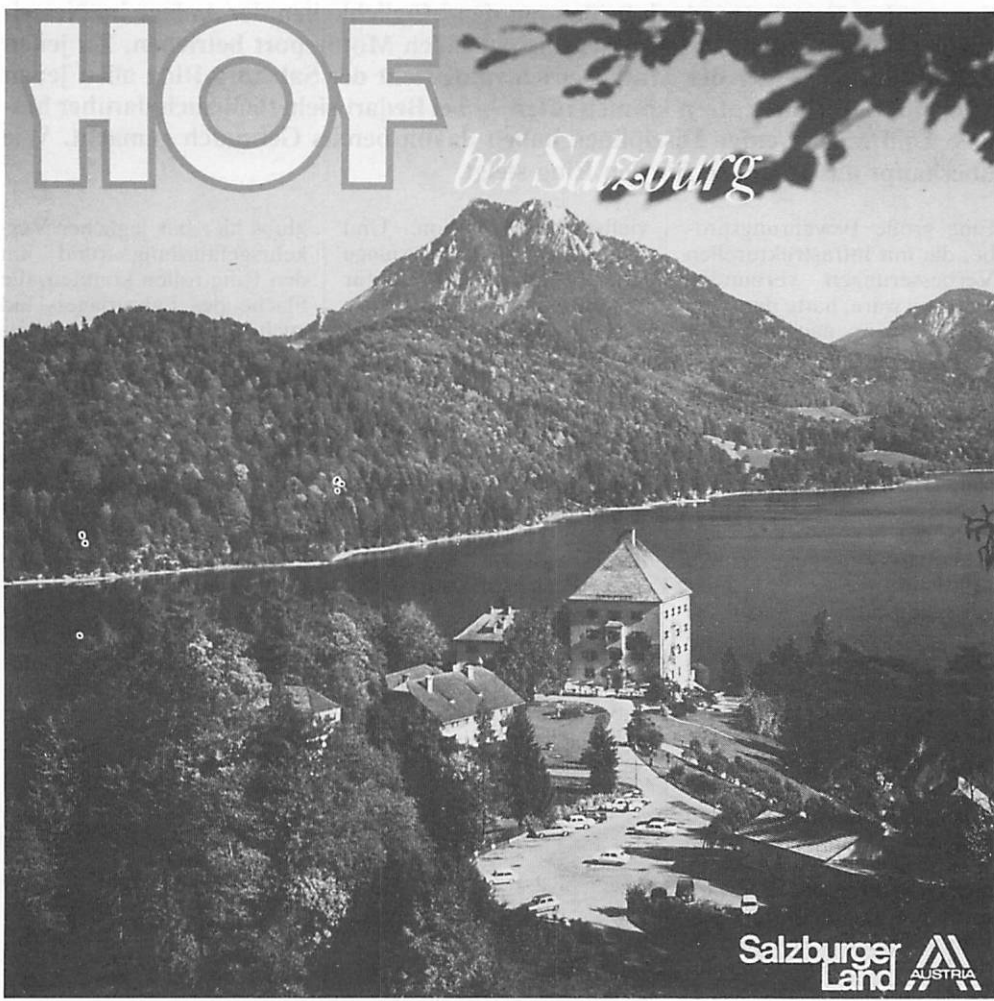
klubs hier bar jeglicher Verkehrsgefährdung rund um den Ring rollen konnten, die Fläche des Fahrerlagers lud auch die Rollschuh-Kunsläufer zu Trainingseinheiten ein. Für dieses Jahr ist — zumal sich der Rollschuhsport als Ergänzungsdisziplin der Eisläufer anbietet — mit einer Ausweitung des Betriebs zu rechnen. Auch Luftsportler machten im Nesselgraben Station. Abgesehen von den Fallschirmspringern, die zu spektakulären Anlässen auftraten, fand vom Salzburg-Ring aus auch bereits ein Ballonfahren statt. LA-Straßenläufe könnte man sich im Nesselgraben ebenfalls vorstellen.



Schon frühzeitig haben Salzburgs Radamateure die Möglichkeiten des Salzburg-Ringes für ihre Sportart erkannt.

Stimmungsgeladene Landschaften  
führen hier Titel aus!

Zu den schönsten Orten der Land Salzburg gehören eine recht spezielle



Salzburger  
Land  
AUSTRIA

# Bavaria-Leute sorgten auf dem Salzburg-Ring für Bayern-Einstand

Der AC Bavaria München, ein 1962 gegründeter Club im ADAC ist ein Club, der an seiner Mitgliederzahl gemessen — rund 70 — klein ist, aber groß in seinen motorsportlichen Unternehmungen. Nach den ersten Schritten auf dem Gebiet des Motorsports hat der ACB, wie er kurz genannt wird, sich sehr schnell einen Namen gemacht. Seine internationale Rallye Bavaria, die in diesem Jahr zum 23. Mal durchgeführt wird, ist in Rallyekreisen zu einem Begriff geworden. Nach den Erfolgen auf dem Rallye-Sektor entschloß man sich, auch auf die Rundstrecke zu gehen.

Was lag näher, als den herrlichen Salzburg-Ring ins Auge zu fassen. Im Jahre 1972 wurde das 1. Bavaria-Rennen auf dem Salzburg-Ring durchgeführt, damals noch in Zusammenarbeit mit dem ÖASC.

Nach dem guten sportlichen Erfolg hatten die ACBler Blut geleckt und Mut zu weiteren Taten gefaßt. Nochmals mit dem ÖASC wurde 1973 das nächste Rennen durchgeführt. Interessante Rennen und steigende Zuschauerzahlen veranlaßten den ACB, das Bavaria-Rennen zu einer bleibenden Einrichtung werden zu lassen.

Bereits 1975, als das 5. Rennen gestartet wurde, bekam der ACB fünf Prädikatsläufe zugesprochen. Die Zuschauer waren mit diesen Rennen auf der herrlichen Rennstrecke des Salzburg-Ringes sehr zufrieden, zumal 250 Teilnehmer aus 10 Nationen für spannende Rennen sorgten. Der ACB konnte erstmals ein Preisgeld von 36.000 DM ausschreiben.

1977 bekam das Bavaria-Rennen einen österreichischen Staatsmeisterschafts-

lauf zugesprochen. 1978 benötigten der bewährte Rennleiter Dieter Lode und der AC Bavaria eine kleine Ruhe- und Vorbereitungspause, um 1979 mit einem rennsportlichen Leckerbissen aufwarten zu können: Die Deutsche Automobil-Rennsport Meisterschaft kam erstmals auf den Salzburg-Ring. Um den »Großen Preis des Casino Salzburg« bewarben sich europäische Spitzenfahrer wie Harald Ertl und Hans Heyer auf dem Zakspeed-Turbo Capri, Manfred Winkelhock auf dem BMW-Turbo, Rolf Stommelen und Bob Wolleck auf dem Porsche Turbo. Der bayerische Ministerpräsident F.J. Strauß ließ es sich nicht nehmen, diese Spitzenveranstaltung auf dem Salzburg-Ring zu besuchen. Auch er war vom Ring begeistert.

Beim 8. Bavaria-Rennen waren Fahrer aus 12 Nationen am Start, was der beste Beweis für die Beliebtheit der Strecke und der Konkurrenz war. 1981 durfte der ACB den 100. Lauf zur Deutschen Rennsportmeisterschaft ausrichten. 8 Prädikatsläufe und 60.000 DM Preisgeld waren geboten und Klaus Ludwig als

Gesamtsieger konnte einen Teil des Geldes einstreichen. Beim 10. Bavaria Rennen 1982 um den »Großen Preis des Wienerwalds« starteten bei der DRM 22 Superautos mit zusammen rund 140.000 PS um 80.000 DM Preisgeld. Selbst der Dauerregen beim Training und beim Rennen konnte die Piloten nicht von spannenden Rennen abhalten, nur die Zuschauer hatte der Dauerregen abgehalten und der AC Bavaria benötigte eine Verschnaufpause, um die Kasse wieder aufzufrischen. Trotzdem wurde der AC Bavaria dem Salzburg-Ring nicht untreu. Mit der Rallye Bavaria und mit der Rallye Salzburgring — einer Leistungsprüfung — ist er ein ständiger Gast im Nesselgraben. Der AC Bavaria könnte sich ein Sportjahr ohne Veranstaltung auf dem Salzburg-Ring nicht vorstellen.

Der AC Bavaria München und der Salzburg-Ring gehören zusammen und es zieht die ACBler immer wieder zum Ring — sie wünschen sich noch viele Runden auf dieser landschaftlich herrlich gelegenen Rennstrecke fahren zu können.

# Der Salzburg-Ring ist PS-Mittelpunkt

Dieses Jahresprogramm – Änderungen vorbehalten – wurde bei Geschäftsführer Ing. Ernst Kussin angemeldet:

- 11.1.: Sicherheitslehrgang mit Autos nur im Fahrerlager – Fahrschule Stipek Hallein  
24.1.: Fahrtechnikkurs mit Autos nur im Fahrerlager – ÖAMTC Wien  
1.2.: Fahrlehrgang mit Autos – Verkehrsübung und Schulungszentrum Rheinland  
2.-3.2.: Fahrtechnikkurs mit Autos nur im Fahrerlager – ÖAMTC Wien  
9.-10.2.: Fahrtechnikkurs mit Autos nur im Fahrerlager – ÖAMTC Wien  
12./13./15. und 18.2.: Fahrtechnikkurs mit Autos nur im Fahrerlager – ÖAMTC Wien  
16.-17.2.: Fahrtechnikkurs mit Autos nur im Fahrerlager – ÖAMTC Wien  
22.-24.2.: »Elefantentreffen« trad. Wintertreffen der Motorradfahrer – Bundesverband der Motorradfahrer  
27.-28.2.: Sicherheitslehrgang mit Autos nur im Fahrerlager – Fahrschule Stipek Hallein  
26.3.: Fahrtechnikkurs mit Autos nur im Fahrerlager – Kuratorium für Verkehrssicherheit Wien  
6.4.: Clubveranstaltung – Autos und Motorräder – WAC Lindenberg  
7.4.: Motorradtag der Firma Starflinger  
13.-14.4.: Sportfahrerlehrgang – Autos – ADAC Südbayern  
20.-21.4.: Motorrad-Sicherheitstraining – Schorsch Meier  
22.-26.4.: Fahrerlehrgang im Fahrerlager – Landesgendarmeriekommando Salzburg  
27.-28.4.: Fahrtraining – BMW Club's Linz  
29.-30.4. und 2.-3.5.: Fahrerlehrgang im Fahrerlager – Landesgendarmeriekommando Salzburg  
1.5.: Clubveranstaltung – Autos und Motorräder – Sportclub Salzburgring  
4.5.: Clubveranstaltung – Autos und Motorräder – Motor-Veteranen-Club Salzburg  
5.5.: Motorrad-Veteranen-Bewerbumden »Ernst-Henne-Pokal« – RGR Rosenheim  
6.5.: Sicherheitstraining – Autos – Stuck + Partner  
10.-12.5.: Lauf zur Motorrad-Europameisterschaft und Motorrad-Festival – ARBÖ Salzburg  
16.5.: Clubveranstaltung – Maserati-Club Austria  
17.5.: Clubveranstaltung – MSC Schondorf  
18.-19.5.: Fahrerlehrgang für Autos – SPOR – Sicherheit, Perfektion, Organisation auf Rädern  
20.-21.5.: Aufbaulehrgang – Autos – ADAC Südbayern Rennsportschule  
23.5.: Fahrtechnikkurs mit Autos nur im Fahrerlager – ÖAMTC Wien  
31.5.-2.6.: »Großer Preis von Österreich« – Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft ARBÖ Salzburg  
6.6.: AC Bavaria Rallye Salzburgring – Autos – AC Bavaria München  
7.-8.6.: Sicherheitstraining – Autos – Ruf Automobile  
10.-14.6.: BMW Sicherheitstraining – BMW Austria  
15.6.: 13. Int. Porsche-Treffen Salzburgring – Porscheclub Salzburg  
16.-17.6.: Sicherheitstraining – Porsche Stuttgart  
20.6.: Fahrlehrgang mit Autos – Fahrlehrverband Baden-Württemberg  
22.6.: Clubveranstaltung – Motorräder – MSC Gilgenberg  
23.6.: Clubveranstaltung – Autos – Garo Racing Team Schweiz  
28.-30.6.: Lauf zur Tourenwagen-Europameisterschaft – ARBÖ Salzburg  
6.7.: Clubveranstaltung – Autos – Porscheclub für Sienland  
7.7.: Clubveranstaltung – Motorräder – Grand Prix Heinrich Zöggeler Bozen  
13.7.: Clubveranstaltung – Motorräder – MRC Bayreuth  
14.7.: Clubveranstaltung – Motorräder – MRC Kolbermoor  
20.7.: Clubveranstaltung – Autos – MSC Bavaria Pfaffenhofen  
21.7.: US-Car-Treffen – US-Car-Club München  
26.-28.7.: »Int. ADAC-Bayernpreis« – Int. Motorradrennen zur Deutschen und Österreichischen Meisterschaft – ADAC Südbayern  
3.8.: Clubveranstaltung – Motorräder – Ducati-Club Österreich  
4.8.: Clubveranstaltung – Motorräder – Motorradclub MC-Pramau  
11.8.: Clubveranstaltung – Motorräder – MRC Kopfung  
18.8.: Clubveranstaltung – »Besseres Fahren für Tourenwagenfahrer« – Gordini Club Schweiz  
24.-25.8.: Clubveranstaltung – Autos – N.A.V.C. Landesverband Südbayern  
30.8.-1.9.: »Int. ADAC-Alpentrophäe« – Automobilrennen – ADAC Südbayern  
30.8.-1.9.: Lauf zur Historischen GT-Europameisterschaft – Automobilrennen – Sportclub Salzburgring  
7.-8.9.: »Oldtimer-Grand-Prix« – Autos und Motorräder – Motor-Veteranen-Club Salzburg  
9.-13.9.: Fahrerlehrgang – Autos – Audi Ingolstadt  
14.-15.9.: Sicherheitstraining – Autos – Ruf Automobile  
16.-18.9.: Fahrerlehrgang – Autos – Audi Ingolstadt  
21.9.: Lamborghini Jahrestreffen am Salzburgring – Int. Lamborghini Owners Club  
22.9.: Clubveranstaltung – Motorräder – (nur Rennstrecke) ZV Steyr-Puch-Fahrer des ÖAMTC  
22.9.: Int. Club-Rennen im Fahrerlager – Erster Salzburger Kart-Rennclub  
23.-27.9.: Fahrerlehrgang – Autos – Audi Ingolstadt  
28.-29.9.: Fahrerlehrgang für Autos – SPOR – Sicherheit, Perfektion, Organisation auf Rädern  
5.-6.10.: Saisonfinale für den Automobilrennsport – Int. Automobilrennen – Formel Ford Club Austria  
12.10.: Slalom – Autos – nur im Fahrerlager – ARBÖ Bischofshofen  
13.10.: Clubveranstaltung – Autos – Garo Racing Team Schweiz  
19.10.: Clubveranstaltung – Autos – Porscheclub Berchtesgaden  
20.10.: Clubveranstaltung – Automobilclub München

Öffnungszeiten des Salzburgringes: täglich von 8 – 12 und von 14 – 18 Uhr

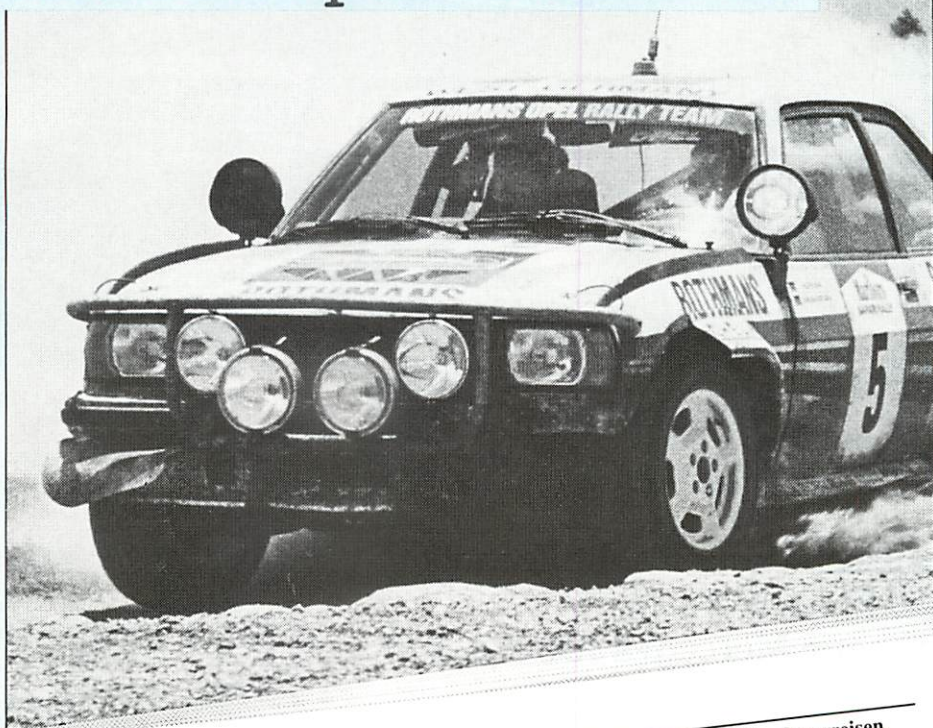
An veranstaltungsfreien Tagen steht der Salzburg-Ring seinen Mitgliedern für Trainings- und Testfahrten zur Verfügung.

Sämtliche Fahrzeuge müssen zum Straßenverkehr zugelassen sein!

Fahrzeuge die bezüglich der Lautstärke nicht der StVO entsprechen, haben nur jeweils am Donnerstag Trainingsmöglichkeit, sofern keine geschlossene Veranstaltung am Ring stattfindet.

Jeden Mittwoch nach 18 Uhr steht die Rennstrecke Rad- und Hobbyradfahrern für Trainingszwecke zur Verfügung.

Auch im Sport führend.



Der Blattlinie verpflichtet

Laut Mediengesetz und zur Leserorientierung veröffentlichen die SN heute die grundlegende Richtung der Zeitung. Seite 2

Die Zeitung der Salzburger

Leser in ganz Österreich dokumentieren die Bedeutung der Salzburger Nachrichten als Sprachrohr. Seite 5

Rekord bei den Leserreisen

Tausende Österreicher nutzen den SN-Reisedienst: Rückblick und Vorschau auf diesen beliebten Servicebereich. Seite 14

# Salzburger Nachrichten

Unabhängige Tageszeitung für Österreich  
Tag für Tag

(0 66 2) 77 5 91-0

Bergstraße 14

Aus Salzburg für Österreich

Die Zeitung der  
Salzburger.





**Sportlich-dynamische Technik  
in exklusiver Form.  
Der neue Mercedes 190 E 2.3-16.**

Jetzt ist er da: Der neue Mercedes 190 E 2.3-16. Die technische und formale Vollendung eines Hochleistungs-Automobils.

Schon vor seiner Vorstellung auf der IAA 1983 fuhr dieses Fahrzeug bei der Dauereprobung mehrere Weltrekorde.

Diese sensationelle, sportive Version der neuen Kompaktklasse ist exklusiv im besten Sinne des Wortes: nicht aufgesetzte Effekte, sondern höchste Vollendung in der Sache – in jedem Detail.

Das schafft die besondere Individualität dieser Hochleistungs-Konzeption, geschaffen für Menschen, die progressive und ausgereifte Mercedes-Technik im besonders sportlichen Sinn genießen wollen.

Einen so jungen, kraftvollen und superbeweglichen Mercedes hat es noch nie gegeben – aber Sportivität und Exklusivität sind eingebettet in alle klassischen Eigenschaften von Mercedes-Benz.

Die Formel 190 E 2.3-16.

185 PS (136 kW) von null auf hundert in acht Sekunden – besonders 2 Faktoren tragen dazu bei, daß die Beschleunigungswerte ganz oben liegen, und der Verbrauch verblüffend weit unten:

Das extrem geringe Leistungsgewicht durch die neuartige hochstabile Leichtbauweise von Mercedes und zum anderen der Luftwiderstandsbeiwert von 0,32 – eine Meisterleistung aus dem Windkanal. Denn schon allein Breitreifen vergrößern den Luftwiderstand. Und was die Luft so glatt zerschneidet, das sieht atemberaubend gut aus. Spoiler und Seitenverkleidung sind Original-Mercedes-Design.

Kommen Sie zu Ihrem Mercedes-Benz Partner. Er stellt Ihnen den neuen Mercedes 190 E 2.3-16 gerne vor.

**Mercedes-Benz**  
Ihr guter Stern auf allen Straßen.

