Martin Pfundner

Die Alpenfahrt

1910–1973

Die großen Rallyes von anno dazumal

böhlau

46. Die Skandinavier hatten 1967 die Österreichische Alpenfahrt entdeckt, 1968 brachte dies für den regierenden Europameister (Gruppe 2) Bengt Söderström auf Ford Escort TC bereits den Gesamtsieg samt Tourenwagen-Alpenpokal.

Mit Streckenstrafpunkten und brillanten Sonderprüfungszeiten schob sich die Equipe Lasse Jönsson/Lasse Ericsson auf Saab V4 als Gesamtzweite und Gewinner des Alpenpokals der Tourenwagen zwischen die „Goldenen". Dasselbe gelang den Österreichern Richard Bochnicek/Günter Pfisterer (Citroën DS 21) mit Platz 3. In einer beispiellosen Aufholjagd war Walter Roser nach seinem Mißgeschick bis Platz 7 vorgestoßen.

Die Alpenfahrt zählte auch zur Europa-Rallyetrophäe für Nationalteams[6], eine von der C.S.I. über sowjetischen Vorschlag beschlossene Eintagsfliege. Hier setzte sich das schwedische Team mit Stig Blomqvist/L. Blomqvist (Saab 841 Sport), Jönsson/Ericsson, Arne Hallgren/R. Eriksson (beide Saab V4) und Roland Larsson/K. Jönrup (Volvo 122S) gegen Österreich und die Bundesrepublik durch. Die Kunde von der Alpenfahrt verbreitete sich schnell in Skandinavien und brachte in den nächsten Jahren reichen Zustrom aus dem Norden.

1968 wurde auch die Rallye-Europameisterschaft reformiert und das Verwirrspiel der letzten beiden Jahre mit drei Europameistern (einem pro Kategorie) beseitigt. Nun gab es eine saubere Trennung in eine Marken- und eine Fahrermeisterschaft, ein neues Konzept, das der Reglement-Ausschuß der C.S.I.[7] unter dem Vorsitz des Verfassers erarbeitete. Leider war 1967 auch die Geschichte der klassischen Französischen Alpenfahrt zu Ende gegangen. Glücklicherweise fiel dies mit der radikalen Erneuerung der Österreichischen Alpenfahrt zusammen, die nunmehr zur Markenmeisterschaft zählte. Man trennte sich von Velden als dem althergebrachten Hauptquartier und übersiedelte auf den Semmering, Austragungsort des traditionsreichen Semmering-Bergrennens in den Jahren von 1899 bis 1933. Die Alpenfahrt war nach dem Schwedensieg des Vorjahres (Nationalteam) ins Blickfeld der wilden Skandinavier gerückt, was sich in der Zusammensetzung des 70 Wagen starken Starterfeldes deutlich niederschlug. Die vier Werksmannschaften von Ford, Lancia, Saab und Škoda sollten weitgehend den Ton angeben. Nach 1914 km langer Fahrt versammelten sich die 32 ins Ziel gekommenen Fahrer

47. Walter Roser, ein Kämpfer „wider den tierischen Ernst". Der österreichische Parfüm-Importeur, überzeugte Amateur und brillante Ralleyfahrer errang 1968 auf Renault R8 Gordini den ausgezeichneten dritten Platz.

47.a. Das dramatische Sprungbild des Vorjahres von Hannu Mikkola (Lancia Fulvia) auf dem Titelblatt des Reglements 1969 war ein gutes Omen für den Finnen.

im Hotel Panhans und warteten gespannt auf die Verkündung der Ergebnisse. Und es ergab sich, daß Bengt Söderström/Gunnar Palm auf ihrem Ford Escort TC das gnadenlos geführte Duell gegen Hannu Mikkola/Anssi Järvi auf Lancia Fulvia HF gewonnen hatten. Die Österreicher kämpften untereinander erbittert um den dritten Platz, und erstaunlicherweise behielten hier Walter Roser/Roman Loibnegger (Renault R8 Gordini) die Oberhand gegen den werkspräparierten BMW 2002 von Dr. Arnulf Pilhatsch/Gustav Hruschka. Der zweite Lancia von Alcide Paganelli/Mario Manucci mußte sich mit Platz 5 begnügen. Über die als sehr alpenfahrttauglichen betrachteten Saab aber war ein reines Waterloo hereingebrochen. Carl Orrenius, Stig Blomqvist und Lasse Jönsson fielen aus, und nur Tom Trana/Sölve Andreasson kamen nach einem Überschlag in der Wildnis etwas zer- und bedrückt als Neunte ins Ziel. Zehnter und GT-Alpenpokalsieger wurde die Equipe Otto Karger/Dr. Peter Wessely auf Matra Djet 1300. Die drei Škoda-Werkswagen kamen intakt ins Ziel, gewannen den Team-Preis und die Klasse bis 1150 ccm. Es gab 14 Goldmedaillen.

Der Semmering als Standort der Alpenfahrt hatte sich bewährt, für 1969 wurde die Strecke auf 2072 km verlängert, die nunmehr 14 Sonderprüfungen über eine Distanz von 182 km einschloß. Man zog die Schraube straff an. Das taten leider auch die Gläubiger des stolzen Hotels Panhans, welches dem Konkurs entgegenzitterte. Das minderte den Komfort der Fahrer und paßte harmonisch zur Härte der Alpenfahrt. Seit dem Vorjahr hatte es in den Werks-Teams einige Fahrerwechsel gegeben. So saß der vormalige Lancia-Pilot Hannu Mikkola jetzt in einem Ford Escort TC, seine Hauptgegner bei

48. Auf Ford Escort umgestiegen, erkämpfte sich Mikkola 1969 den Sieg, den ihm Söderström im Vorjahr entrissen hatte, als der Finne noch auf Lancia unterwegs war.

Lancia (Fulvia HF) waren Harry Källström/Gunnar Häggbom, die in der Europameisterschaft führten. 65 Wagen wurden ins Rennen geschickt. Die erste Sonderprüfung am Seiberer gewannen Sobek Zasada/Zenon Leszczuk (Porsche 911S) vor Hannu Mikkola/Mike Wood. Die nächsten drei entschied Mikkola für sich, wobei er in der Sprintetappe Haruckstein-Nöchling Zasada mehr als 4 1/2 Minuten abnahm, weil die Polen just hier einen Reifenschaden beheben mußten, der ihnen auch Strafpunkte eintrug. Die Sprintetappe Lassing sah die Saab V4 von Carl Orrenius/Sölve Andreasson und Simo Lampinen/Arne Hertz vor Mikkola an der Spitze, der anschließend die Turrach vor Källström und Zasada für sich entschied. Nun kam endlich die erste Lancia-Bestzeit für Källström in Strassegg, gefolgt von einem Zasada-Sieg in Birkfeld. Mikkola schlug in Hasslach zum fünften Male zu, dann setzte sich Lampinen auf der Kirchschlag-Sprintetappe in Szene. Am Pfaffensattel lag Zasada vorne; sein dritter Sieg war Teil einer eindrucksvollen Aufholjagd. Auch Orrenius brachte es mit Bestmarken am Niederalpl und in Trofaiach auf drei Siege, dazwischen verbesserte Källström in Birkfeld sein Konto auf zwei Bestzeiten.

18 Wagen kamen in Wertung ans Ziel, sieben von ihnen ohne Streckenstrafpunkte, allesamt Tourenwagen. Mikkola war der klare Gesamtsieger vor Källström und der starken Saab-Brigade von Orrenius, Lampinen und Lasse Jönsson/Lasse Ericsson, welche die Plätze 3 bis 5 besetzte und für die Vorjahrsschlappe Revanche nahm. Den „Bus mit 150 PS", wie Gilbert Staepelaere seinen Ford 20 M RS nannte, brachte der Belgier auf den 6. Platz, begleitet von André Aerts. Dann folgten die Österreicher Richard Bochnicek/Sepp Kernmayer auf Citroën DS 21 vor Zasada, der die GT-Wertung samt Alpenpokal gewann. Gegen die etwas hochbeinigeren Tourenwagen hatten GT-Wagen auf den ruppigen Pfaden wenig zu bestellen. Das mußte auch der Safari-Held Joginder Singh erfahren, der auf einem 911S von Porsche Salzburg sein Glück bei der Alpenfahrt versuchte, aber bald ausfiel.

49. Richard Bochnicek genoß durch Jahre wirksame Citroën-Werksunterstützung. 1969 war er als Siebenter bester Österreicher (DS 21, im Bilde), im Jahr darauf gewann er den Alpenpokal der Serien-Tourenwagen.

50. Der brillante Ire Paddy Hopkirk wurde 1969 vom Werk auf einen Triumph 2500 PI gesetzt, mit dem nicht viel Staat zu machen war. Seine zwei Gesamtsiege in Österreich, gepaart mit drei Coupes des Alpes, stempeln ihn zu einem der ganz großen Alpenfahrer aller Zeiten.

Glücklos war auch der zweifache Alpenfahrtsieger Paddy Hopkirk, diesmal mit Tony Nash als Beifahrer. Sein Triumph 2.5 PI, ein Werkswagen von British Leyland, war einfach zu langsam. Schließlich erlöste ihn eine streikende Kupplung.

Die Hotelkrise am Semmering zwang zu einer Ortsveränderung – 1970 schlug man das Lager in Mönichkirchen auf. Die F.I.A. hatte die Alpenfahrt der umstrukturierten Internationalen Rallye-Markenmeisterschaft zugeordnet, gemeinsam mit Monte Carlo, Schweden, San Remo, Akropolis, R.A.C. und Safari, somit das gewichtigste Rallye-Paket auf der Welt. 22 weitere Rallyes bildeten die sekundäre Rallye-Europameisterschaft. Werksseitig wurde die europäische Rallye-Elite zur Alpenfahrt geschickt, ein respektgebietendes, ja schreckerregendes Aufgebot. Sogar das Škoda-Werk erklärte den Startverzicht für seine drei Wagen, nachdem diese bereits die Abnahme hinter sich gebracht hatten. „Wir wollen nicht unsere funkelnagelneuen Wagen ruinieren. Schließlich planen wir auch, noch bei anderen Rallyes zu starten." Ähnlich dachten auch viele österreichische Privatfahrer, die begriffen, daß die Alpenfahrt in ihrer neuen Ausrichtung für sie eine Nummer zu groß geworden war. Die Fahrer-EM-Läufe Semperit-Rallye und Rallye der 1000 Minuten boten ihnen attraktive Alternativen auf heimischem Boden.

So nahmen 54 Wagen an der Alpenfahrt teil, allen voran die Werkswagen von Ford, Lancia, Porsche, Renault Alpine und Saab. Wer sonst noch an Erfolgschancen glaubte, hatte sich zumindest Werksunterstützung gesichert oder verfügte über einen VW oder Porsche aus dem Stall von Porsche Salzburg. In den ersten Sonderprüfungen gaben schnelle GT-Wagen den Ton an, meist angeführt von Björn Waldegård/Lars Nyström auf einem Porsche 911 S vom Werk, der aber unter der Flagge von Svenska VW Aktiebolag segelte. Åke Andersson/Hans Thorszelius (911S), Bernard Darniche/Alain Mahé (Renault