

Steirisch genial

*Aus der Laufbahn eines mehrfach
Beschleunigten, unter besonderer*

Berücksichtigung des Rennsports

und der Philosophie

VON HERBERT VÖLKER

Es pumpert um drei in der Nacht an der Hotelzimmertür. Dir wird klar, wo du bist, uggh: Tirgu Mures, Rumänien. Du hast keine großen Erwartungen.

„Was ist los?“

„I bin's, der Glavitza.“

„Oje.“

„Kemma bei dir schlofn?“

„Wieso?“

„Bahnschranken.“

„Ah so.“

Ich öffnete die Tür, und es begann die Feldforschung für diese Geschichte.

Berühmte letzte Worte: „Duck di!“ Es war nämlich so, daß der Bahnschranken aus einem rumänischen Eisenrohr bestand. Die Etappe der (heißgeliebten) Castrol-Rallye war knapp und glitschig gewesen. Der Citroën war dann flach und stand blöd auf den Schienen herum. Beifahrer Peter Huber gab noch vor dem Bahnpersonal seinen Rücktritt vom Rallyesport bekannt. Man konnte nur ins einzige Hotel der Stadt gehen, den Portier aufscheuchen und sich die Gästeliste zeigen lassen.

Der Mißerfolg indes hatte auch was Gutes. Er mehrte Erich Glavitzas damals noch bescheidenen Ruhm als Wildsau.

Um 1968 aufzufallen, mußte man einiges bieten. Jochen Rindt duellierte sich mit Brabham und Gurney, Helmut Marko fuhr Graz – Bruck/Mur in

14 Minuten, Quester brauchte fünf Sekunden vom Gerstner bis zum Stephansplatz und deutete seinen baldigen Rücktritt an, Lauda demütigte Lambert Hofer auf dem Dobratsch, links und rechts überkugelten sich ein paar völlig Bescheuerte in der Formel Vau (Pankl, Peter, Huber, Breinsberg, Schörg, diese Partie halt).

Glavitza: „Es sind immer die Trümmer geflogen, wenn wir irgendwo aufgetreten sind.“

Das imponierte besonders den Deutschen, denn dort war es eher politisch korrekt. Auch ergebnismäßig erstreckte sich flaches Land, Schumi war von seinen Eltern noch nicht einmal angedacht. Unsere Nachbarn hatten wirklich eine Durststrecke vor sich, und das spürten sie irgendwie.

Wer also im befreundeten Ausland an Autofahren & Wahnsinn dachte, dem fiel Österreich ein. Glavitzas Bahnschrankenummer war noch ganz frisch, als ein deutscher Produktionsleiter in Diensten einer britisch-amerikanischen Filmgesellschaft anfragen ließ:

„Sie können doch Auto-Überschläge machen, oder?“

„Wie oft wollen S?“

So kam Erich Glavitza zum Film.

Unser Held nennt in diesem Zusammenhang den Begriff „steirisch genial“. Wir kennen somit seine Herkunft und seine Demut.

Ein 26jähriger Bursch mit kapfen-

bergischer Weltläufigkeit bot den Columbia Pictures einen umfassenden Gesamtservice an. Bislang hatten sich seine finanziellen Verhandlungen auf „Borgst ma an Hunderter?“ beschränkt, nun nannte er ansatzlos die richtige Pauschalsumme, nicht zu knapp und nicht zu unverschämt, eben steirisch genial.

Es war ein James Bond, also ein kaufmännisch bedeutender Film. Der erste Bond ohne Sean Connery (nun George Lazenby), aber mit Diana Rigg, die damals als Emma-Peel-Figur ein großer Heuler war. (Wenn ich mich recht entsinne, war sie die letzte Prophetin der Keuschheit). Die Drehbuch-Vorlage war sowieso Weltklasse: Ian Flemings „Im Geheimdienst Ihrer Majestät“.

Die Guten und die Bösen würden winters in den Schweizer Alpen eine Verfolgungsjagd haben, dabei in eine Auto-Eisrennbahn (Flutlicht!) platzen und ins Rennen involviert werden, einander austricksen und demolieren, wie das Leben so spielt.

Man ahnte noch nicht, daß Firmen einmal dafür zahlen würden, um ihre Autos, Zigaretten, Whiskies und Geschirrspüler im Film unterzubringen, aber Glavitza war immerhin clever genug, Autos und Reifen und Spikes gratis zu kriegen. Und was die Truppe der Stunt Men betraf: Da mußte er nur seine Freunde rufen, die österreichischen Rallye- und Formel-Vau-Fahrer. Jeder wußte, wie man

ein Auto crasht und wie man es überschlägt, wie man den Nebenmann aushebt und aufsteigen läßt. Sie brauchten sozusagen nur Auto fahren wie immer.

Drei Wochen lang wurde gedreht, und Glavitzas Truppe demolierte sich voller Begeisterung. Nebenbei doublte Glavitz die Diana Rigg beim Autofahren, und auch das war eine lockere Übung: „Ich hab eigentlich nur a Pelzhaubn aufsetzen müssen.“

Übrig blieb, nach allen Spesen und Sub-Honoraren, eine siebenstellige Summe, die Glavitz mit seinem alsbaldigen Kompagnon Peter Huber (kaufmännischer Bereich und Rechtskunde) teilte. Alles Siebenstellige war damals steil wie der Nanga Parbat.

Glavitz und Huber gründeten die Firma STUNT LIMITED. Motto: „Knalleffekt – Spannung – Realistik.“

Sie machten kleinere und größere Sachen und wurden vor allem für eine wirkliche Top-Budget-Produktion verpflichtet: „Le Mans“ mit Steve McQueen, 1970.

Aus heutiger Sicht ist das unglaublich: Stunt Men waren doch eine amerikanische Erfindung, die hatten ein blühendes Gewerbe. Wieso brauchten amerikanische Filmher ausgerechnet den

Erich, der Film

Kino kann das Leben verändern, vor allem wenn es genug einbringt. Glavitz im Bond-Film mit Lazenby und Diana Rigg, als Rigg-Double (unten, der Vergleich macht Sie sicher) und in Aktion mit seiner Truppe, alles „Im Geheimdienst Ihrer Majestät“

Foto: Klinger



Foto: Klinger



Foto: RBD



Crashes, Rempfer, Überschläge, kein Problem: Die Freunde mußten bloß Auto fahren, wie sie es seit jeher gewohnt waren

PORTRAIT ERICH GLAVITZA

Glavitz aus Kapfenberg?

Der Kapfenberger: „Natürlich hat es international genügend Stunt Men gegeben, aber die haben sich nur in die Goschn ghaut oder sich einen Pfeil in den Buckel schießen lassen. Es waren die Typen mit den eingedrückten Nasen, die automäßig nur geradeaus in die Mauer fahren konnten. Bei ‚Bullitt‘ wurde ein Auto mit dem Katapult in die Tankstelle geschossen und das Dummy ist verbrannt, das war’s ungefähr.“

Stimmt schon, im Kino hat man damals den Schwachsinn der Autoszenen verdrängt. Als Jean-Louis Trintignant in „Ein Mann und eine Frau“ mit dem Mustang die Rallye Monte Carlo fuhr, mußten wir Reifenquietschen auf der Schneefahrbahn hinnehmen, und wenn Yves Montand in „Grand Prix“ ein Rad-an-Rad-Duell hatte, fletschten sie ein paar Sekunden lang die Zähne, und dann zischte einer ab, als hätte er einen Nachbrenner. Und der, dem der Felsen-Unfall in Monte Carlo geglückt ist, weiß



Glavitz, war vier Monate im Spital. Es mag also durchaus richtig sein, daß Glavitz und Huber die ersten waren, die stuntmäßiges Autofahren mit professioneller Renntechnik vortragen konnten.

Bei Steve McQueen waren sie goldrichtig, denn der war auf dem puristischen Trip und wollte Truman-Capote-mäßig Wahrheit und Fiction in einem verschmelzen. Drum wurde der Film auch entsetzlich fad und ein berühmter Kassen-Flop, trotz des Aufkaufs eines ganzen Le-Mans-Starterfelds und trotz der echtsten Rennszenen, die denkbar waren, mit einem Rudel 917er, mit Ferrari 512, Matra und GT 40.

Die Dreharbeiten dauerten, mit Unterbrechungen, ein ganzes Jahr, und unsere Kids ließen sich von der Motorradliebe des Steve McQueen infizieren. Der hatte acht Bikes an der Location und turnte damit herum, wann immer ihm fad war, also sehr oft. Glavitz und Huber wurden auch Bike-narrisch.

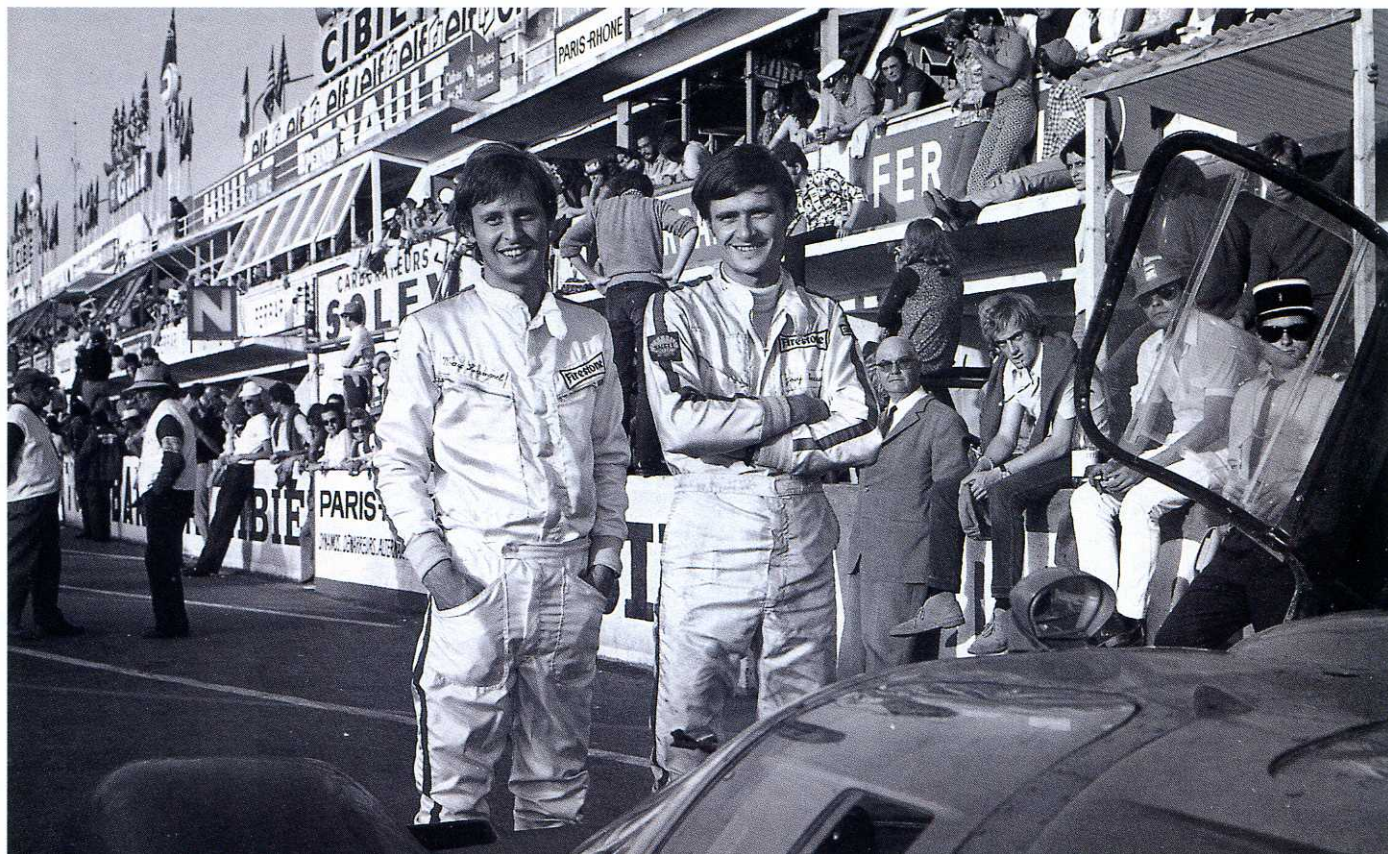
Eigentlich war alles Geld, das sie verdienten, nur dazu da, um tolle Rennkarrieren zu finanzieren, denn im Grunde drehte sich ja das ganze Leben nur ums Rennfahren. Dann kam jener September, in dem Jochen Rindt starb.

Glavitz: „Wir haben plötzlich keine Lust mehr gehabt. Rennfahren war nimmer so wie vorher.“

Die beiden Helden kamen auf die Idee, ihr Geld in einen ganz bürgerlichen Motorradhandel zu stecken. Durch einfaches Abzählen ließ sich feststellen, daß eine der großen Firmen noch keinen Importeur in Österreich hatte, das war Kawasaki. Sie schrieben einen Brief nach Japan, ungefähr: Dear Sirs, wir san die Größten.

Im April 1971 stand der Vertrag, die Firma MOTO wurde gegründet und handelte mit Kawasakis. Sie importiert sie heute noch, ist mittlerweile der längstgediente Kawasaki-Importeur der Welt. Glavitz besorgte Verkauf und Marketing, Peter Huber übernahm Einkauf und Finanzen. Ein erfolgreiches Geschäft, auch heute noch.

Kürzlich, vor zwei Jahren, stieg Glavitz aus, verkaufte seine Anteile an



Natürlich hat es schon vor uns genügend Stunt Men gegeben, aber die haben sich nur in die Goschn ghaut oder einen Pfeil in den Buckel schießen lassen

Huber. Mit dem Peter („wir picken seit 1959 zusammen, und heikle Unfälle hab' ich nur mit ihm gebaut“) hatte er sich nun doch einmal auseinandergeliebt.

Am Anfang der MOTO-Zeit hatten sie das Stuntgeschäft noch nebenbei weitergeführt, „da gab's noch eine Rauschgiftwuchtel und einen Derrick, aber irgendwie war es schon fad.“ Sie waren 30, als sie aufhörten mit Stunts.

Davor war Glavitzka noch Autocross-Staatsmeister geworden (sogar „der Cross-Matador Mitteleuropas“, Autorevue), es war die Hochblüte dieses Sports mit den wunderbaren US-Buggies, die Cucamonga oder Meyers Towd hießen.

Zwecks weiterer Feldforschung, après Tirgu Mures, rüstete ich die erste Expedition zur Arctic Rallye aus, Team Glavitzka/Völker auf Rallyekäfer. Die Rallye in ihrer damaligen Urgewalt (sie führte bis ans Eismeer, danach nie wieder) war heiligmäÙig schön, zum Niederknien, aber meine stärkste Erinnerung betrifft die Weiber, die sich vor unserem Hotelzimmer in Rovaniemi balgten. Sie balgten natürlich nicht wegen mir.

In Rovaniemi, am Polarkreis, ist es so, daß die Frauen eher ziemlich schön sind, blond und langhaxert. Die Männer indes neigen ein wenig zu Trunk und Dumpfheit. Dazu ist es winters nur vier Stunden am Tag halbwegs hell, man ahnt also ein Problem. Glavitzka war irgendwie der Mann, der die Lösung brachte, steirisch genial. Er hatte sich am Nachmittag von unserem Training auf dem Eissee entschuldigt, wegen eines kleinen Hausbesuchs.

Am gleichen Abend war schon die Hölle los. Als Erich den Speisesaal des „Hotel des Nordens“ betrat (immer Dinner mit Tanz), ging ein Gekreische

los, als käm' John Lennon. Es war nämlich so, daß Frau Hausbesuch ihre Freundinnen mitgebracht hatte, um sie das steirische Wunder schauen zu lassen. Jetzt wollten alle davon haben, was tiefer in der Nacht die eine oder andere Freundschaft hörbar zerrüttete.

Da es die Nacht vor dem Rallyestart war, war selbst für Glavitzka strikte Ruhe angesagt. Die Verkünderin des Steirerglücks, nunmehr tief gekränkt, doch voll des zärtlichens Sehns, richtete sich mit einer Flasche des beliebten „Finlandia“-Wodkas vor unserer Tür ein und pumperte alle paar Minuten mit der Flasche dagegen. Zwischendurch kamen ihre Freundinnen vom Tanzsaal und legten ein Schäufel nach, es knallten ein paar Watschen, dann pumperte wieder die Flasche.

Wen mag es wundern, daß der entervte Beifahrer, vom Start weg übermüdet, am zweiten Tag in der weißgrauen Wildnis einen weißgrauen Abzweig übersah. Wir siegten also nicht, doch der Ruhm unserer Mannschaft war so gewaltig, daß österreichische Arctic-Rallye-Fahrer noch Jahre später davon profitierten, und dann kam überhaupt Klaus Russling aus St. Veit



Real Thing Verschmelzung von Dichtung und Wahrheit war in Steve McQueens „Le Mans“-Film angesagt (links Peter Huber und Erich Glavitzka), im gleichen Jahr wurde Glavitzka Staatsmeister im damals höchst populären Autocross





Foto: Aleksandra Pausloff

an der Glan, aber das ist eine andere Geschichte.

Glavitz hat inzwischen längst geheiratet, ist glücklich mit Deda und drei schönen klugen Töchtern.

Etwa mit 40 beschloß Erich Glavitz, Philosoph zu werden.

Da arbeitete er im Hauptjob bei seiner Kawasaki-Firma, hatte Rallyes und Autocross hinter sich, danach noch ein paar Jahre Motocross eingeschoben, dann Enduros, nun war Platz für Theorie.

Einen schweren Hang zum Diskutieren hatte er immer schon. Er ist einer, der gerne die Welt erörtert.

Einige seiner Freunde sagten, der spinnt und sein Gequassel ist nicht zum Aushalten, andere indes fühlten sich hingezogen im gemeinsamen Streben, die Welt und ihre Wunder ein wenig besser zu begreifen.

Nichts fördert das Philosophische stärker als ein steirischer Mostheuriger. Da bist du der Wahrheit schon so nah, es fehlt nur wenig, aber doch. Ein Alzlerl.

Und als die Runde wieder einmal diskutierte, wie man beim Mostheurigen halt so redet, über Kant und Hegel, über deduktive Logik, kritischen Rationalismus und Sir Popper und damit natürlich auch über die evolutionäre Erkenntnistheorie, da verhedderten sie sich heillos, und einer sagte:

„Es nützt alles nix, einer von uns muß Philosophie studieren. Damit wir's genau wissen.“

Erich Glavitz trat vor.

Es war einiges nachzuholen, denn im ersten Bildungsweg war er nur durch alpträumhaftes Benehmen aufgefallen und aus jeder Schule rausgeflogen: Der Schrecken der Mürlfurche.

Also machte er nun erst einmal

Matura, dann sofort das Studium der Philosophie. In Bestzeit, mit Auszeichnung. Keine einzige Benotung anders als „Sehr gut“.

Glavitz: „Ich war ein Streber-Orsch.“

Erich Glavitz wurde zum Doktor der Philosophie promoviert. Als Dissertationsthema hatte er „Die Sprachentstehung in der Emergenztheorie“ gewählt.

Das bringt uns zu den Haifischen.

Als wir zwischendurch hörten, der Erich habe sich im Keller seiner prachtvollen Badener Jugendstilvilla ein Haifisch-Aquarium einrichten lassen, fehlte uns sozusagen der wissenschaftliche Konnex. Wir dachten, er spinnt.

Was wußten wir denn schon von der Emergenztheorie?

Unser hochangesehener Kommunikationsanalytiker, den schon lange keiner mehr „Sterzgams“ nannte, bereicherte die Wissenschaft um eine Versuchsreihe. Kurz gesagt geht es darum, ob jene Zeichen, mit denen sich Tiere verständigen, die Vorläufer der

Neben der evolutionären Erkenntnistheorie erforschte er auch das Gemeinsame zwischen Haifischen und Steirern. Beide neigen dazu, einen Kropf zu kriegen

menschlichen Sprache sind.

Gewiß hätte sich die interspezifische Kommunikation, also unter nicht gleichen Arten, auch mit Fliegen und Maikäfern erforschen lassen, aber Glavitz stand einfach mehr auf Haie und ihre Unterhaltung mit dem sogenannten Putzerfisch. Der putzt ihm

das Maul, jeden Zahn, die Kiemen, die Augen, und verzehrt als Gegenleistung die dort hausenden Parasiten. Bevor die beiden zur Sache kommen, verständigen sie sich, etwa dadurch, daß der Kleine gewisse Nickbewegungen macht und der Große ihn nicht frißt, sondern sich hinlegt zur Behandlung.

Ohne dies jetzt näher ausführen zu können (solche Dokumentationen sind ja Hunderte Seiten dick), sei gesagt: Glavitz stärkte mit seinen Untersuchungen jenen Flügel der Philosophie, den wir etwas salopp die Konrad-Lorenz-Partie nennen wollen.

Daneben erforschte er das Gemeinsame zwischen Haifischen und Steirern.

Beide neigen dazu, einen Kropf zu kriegen.

Das hängt mit Jodmangel zusammen, und Glavitz erfand ein System der Jodbeigabe im Aquarium, das unter allen Umständen die richtige Dosierung besorgt. Den Steirern wurde ja schon vorher geholfen.

Dr. Glavitz strebte nach der nächsten Stufe der Forschung.

Er ging in die Stadthalle zu einem Tauchkurs und reiste danach in die Karibik. Von einem Forschungsschiff aus mischte er sich unter seine Freunde, die Haie, kam ihnen nahe, so gut sie es zuließen, beobachtete sie stundenlang, arbeitete an Untersuchungen. Von seinem Vater hat er den unerschütterlichen Glauben übernommen, daß dir Tiere nichts tun, solange du dich nicht selbst erregst.

„Das mag bei Großkatzen ein Irrtum sein“, schränkt er ein, aber mit Haien ist alles paletti.

Glavitz ist 55. Dazwischen gab's noch Pistolenschießen. Staatsmeistertitel, abgehakt. Er hat noch das alte Kampfgewicht, rennt täglich, oder reitet, denn inzwischen gib'ts die Pferde und eine Alm im Raxgebiet. Er ist Veranstalter der „Kapfenberger Philosophischen Gespräche“, was irgendwie eine ausgleichende Gerechtigkeit ist für das, wie er früher war.

Glavitz hat eine Marketingfirma gegründet, man möchte fast sagen

hobbymäßig, denn um die Kohle kann's ja nicht mehr gehen. Er betreut so interessante Firmen wie den in der Formel 1 hochgeschätzten Hi-Tech-Laden des jungen Gerold Pankl, der der Sohn ist vom wilden Gerold Pankl, damals in der Formel Vau.

Das ist aber nur ein Teil des Wegs zurück.

„Es gibt zwar Sättigungsphasen, aber ganz kommt man von dem Zeug nicht mehr los“, sagt Glavitzka.

Das Zeug war immer der Rennsport, und mit zwölf hat er einen Brief geschrieben an „Alfred Neubauer, Mercedes-Benz, Deutschland“: Daß er Rennfahrer werden will, und der Herr der Silberpfeile hat den Brief nicht nur gekriegt, sondern auch geantwortet und Autogramme von Moss und Kling beigelegt, und ein Gruppenbild mit Taruffi, und daß der Erich brav lernen soll, damit er ein toller Rennfahrer wird.

Heuer will Glavitzka ein junges Rallyetalent, den Michael Brandner, profimäßig aufbauen, mit allem, was er weiß von Marketing, Psychologie und der Philosophie des vollen Hammers.

Aber eigentlich ist das viel zu wenig, hat er sich gedacht. Man denke: Jetzt bauen sie in Malaysia eine Grand-Prix-Strecke, die so angelegt ist, daß die Jumbos vom neuen Flughafen bei Kuala Lumpur direkt bis ins Fahrerlager rollen können. Die Formel 1 ist der komplexeste Hi-Tech-Beruf, den man sich vorstellen kann. Und wie bereiten sich seine wichtigsten Personen, die Fahrer, darauf vor?

Also wird Glavitzka gemeinsam mit dem Didi Mateschitz, auch so ein Steirer, mit dem er vor vierzig Jahren in der gleichen Schulbank gehockt ist, eine Privatstiftung gründen, die die erste vollwertige Rennsport-Akademie der Welt betreiben soll: Harvard für Vollgas. Und in einem berühmten Benediktinerstift unseres Landes wird ein Internat mit Leistungsgymnasium eingerichtet, auf die Art von Stams. Neigungsgruppe Motorsport, mit Matura. Mitte März werden die Details des Projekts vorgelegt.

„Ich muß immer was Frisches machen“, sagt Glavitzka, „ich hab so eine Unruhe.“ □

Foto: Aleksandra Panhoff

