

MIT JOCHEN RINDT IM 911ER ES WÜRD NICH WEHTUN...

Ort der Handlung: „Maxing Stüberl“, beliebte Kneipe in der Maxingstraße in Wien Hietzing, gleich neben dem Schlosspark Schönbrunn. Handelnde Personen: Jochen Rindt und Erich Glavitz beim gemeinsamen Abendessen. Am Tisch duftender Zwiebelrostbraten, zwei halbvolle Flaschen Mineralwasser. Reges Treiben im Wirtshaus. Rindt hatte eben von Porsche Salzburg einen orangefelben 911 S als Privatkutsche zur Verfügung bekommen.



Erster Akt:

Der Ungeduldigste unter den Ungeduligen

Jochen erzählte vom neuen 911er – der „ginge“ wie sein Formel-2-Rennwagen (Brabham BT23) beziehungsweise der „Neinöffa“ (Neunelfer) wäre kaum langsamer und somit ein sensationelles Auto, wie er sich noch Zwiebelrostbraten kauend ausdrückte.

Er merkte, dass ich ihm das nicht ganz abgenommen hatte und legte ein „Schäufelr“ nach: „Glaub ma, mit so was bist du noch nie g'foan“ (Glaube mir, mit so etwas bist du noch nie gefahren). Da konnte ich schwer widersprechen. Für gewöhnlich trieb ich Mutters gelben VW-Käfer bis zum Wahnsinn, und an diesem Tag war ich mit einem Testwagen von Daimler-Benz Österreich, einem Mercedes 200 D in mausgrauer Tarnbemalung gekommen. Man vergesse nicht, die Welt lag damals noch im so genannten Kalten Krieg – und Nikita Sergejewitsch Chruschtschow drosch mit einem Schuh im UNO-Hauptquartier auf's Podium, aber das ist eine andere Geschichte... Der Merz'l (Wiener Slang für Mercedes) verfügte über ein Lenkrad mit dem Dimensionen des Steuerrads der „Santa Maria“ von Christopher Columbus und einer atemberaubenden Beschleunigung – auf der „standing Quartermile“ hätte man einen Güterzug ohne mit der Wimper zu zucken Paroli bieten können.

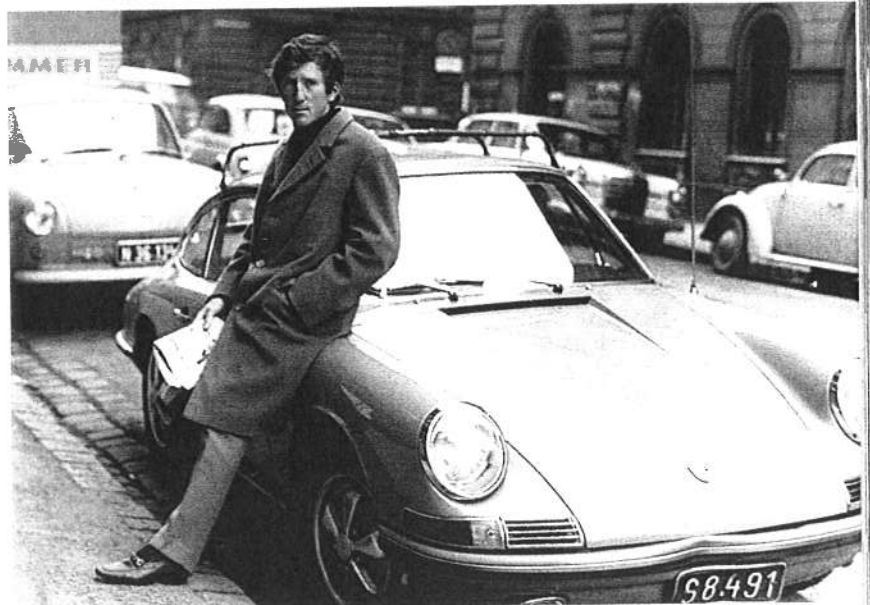
Jochen sah mich erstaunt an, schließlich hatte es vor mir noch niemand gewagt, ihn zum Thema Auto nicht Ernst zu nehmen. Er stand auf, wischte sich mit der Serviette den Mund ab, gab der Wirtin ein Zeichen, legte ein paar Scheine auf den Tisch – obwohl er nicht betrunken war, bezahlte er auch meine Zeche – und deutete mir ungeduldig alles am Tisch stehen und liegen zu lassen und ihm sofort und ohne dumme Fragen zu stellen zu folgen. Jochen war Zeit seines Lebens der Ungeduldigste unter den Ungeduligen dieses Planeten.

Dann ging's mit seinem neuen „Neinöffa“ Richtung Westautobahn, die damals dreißig Kilometer außerhalb Wiens ihren Anfang hatte. Obwohl nun runde fünfzig Jahre zwischen diesem Ereignis und heute liegen, spüre ich noch immer, als wär's gestern gewesen, das dumpfe Grollen des Sechszylinders in meinem Rücken, als wir recht flott den Wienerwaldsee und Purkersdorf im Tiefflug abhakten. Die Gendarmerie war damals erstens noch recht schütter unterwegs, und zweitens verfügte sie in den Weingegenden um Wien über eine Reaktionsschnelligkeit einer Weinbergschnecke. Es folgte ein glatter Drift durch die Rechtskurve auf die Autobahn – Jochens Korrekturen am Lenkrad waren minimalistisch, er ließ nur seinen Hintern arbeiten, und der hatte zumeist recht.

Die anschließende Steigung war mit den damalig üblichen PKWs kaum im vierten Gang zu schaffen ... der „Pörsch'l (Wiener Dialekt für Porsche)“ ebnete die Steigungen zu einem einzigen Flachstück ... so schnell war ich zuvor noch nie da hinauf chauffiert worden. Schon hunderte Meter vor der Kuppe machte sich ein Gedanke

in meinem Kopf breit: Irgendwo da vorne in ein paar Kilometern kommt doch eine Rechtskurve und überdachte kurz anstehende Probleme. Wir hatten jetzt schon 200 km/h drauf, wie würde es nach dem langen Bergabstück werden und vor allem in der Rechten, die da unten in der Talsohle unser harrtete?

Jochen ließ einem zum Nachdenken nie Zeit. Die Ungeduld hatte ich schon erwähnt, für Contemplation und Seelenheil hatte ihm schon immer jedwedes Verständnis gefehlt. Als die Gravitation dem 911er fast einen sechsten Gang untergeschoben hatte und die Tachonadel über 200 km/h zeigte, fiel mir mein alter Spezi Helmut Zwickl ein und naturgemäß Mutters gelber VW-Käfer. Hatten wir doch erst unlängst genau an dieser Stelle des Käfers Schallmauer von 123 – in Worten einhundertunddreiundzwanzig – Kilometer pro Stunde gebrochen.



Zeit fürs Testament

Es wurde langsam Zeit, mich mit meinem Testament zu beschäftigen, dachte ich und überflog meine spärliche Habe, wer von meinen Freundinnen was bekommen würde ... denn eines war mir klar, wenn wir in dieser berühmten „Rechten“ abflögen, würde das nicht einmal mehr wehtun ... Mit einem kaum spürbaren Lenkeinschlag zielte er den rutschenden 911er tief in die Herzgrube der Kurve und ohne auch nur ein „Äu-zerl“ (für bundesdeutsche Leser schwer zu übersetzen – eher für Kleinigkeit oder so ähnlich) Schwung in der Kurve liegenzulassen, den Kurvenausgang streckend, damit der Schub des Sechszylinders nicht am Rollwiderstand zu leiden hätte, schossen wir den anschließenden Hügel hinauf. Er klopfte mir auf den Oberschenkel und sagte: „Oiso, was sogst (Also, was sagst du)?“ Als Steirer, die bekanntlich furchtlos zu sein haben (Jochen war Wahlsteirer) oder zumindest sein sollten, machte ich auf „cool“ und nickte ... den Entwurf für's Testament verwarf ich wieder.

SPORTLICHES ALLTAGSAUTO: JOCHEN RINDT LEHNT AN SEINEM 911S (OBEN, WIEN 1967), DER HEUTE LÄNGST EIN KLASSIKER IST (LINKS)

JOCHEN RINDTS PORSCHE 911S MODELLJAHR 1967

Zweiter Akt:

Jede Tragödie ist eine Komödie – und umgekehrt

Porsches Werbechef Dr. Paul war einigermaßen baff, als Jochen plötzlich an seiner Tür in Wiener Neustadt anklopfte und ihm den Schlüssel seines berühmten 911ers überreichte. Paul schüttelte den Kopf und deutete auf das Auto: „Was ist das für einer – gehört der dir?“ Jochen schüttelte den Kopf und sagte: „Naa, da g'heat eich (Nein, der gehört euch)“.

Man hatte doch glatt in der sonst so penibel operierenden Porsche-Zentrale vergessen, dass Österreichs schnellster Mann mit einem hauseigenen „Werkswagen“ unterwegs war. Der Wagen diente so nebenbei auch als „Model“ für eine Werbekampagne Jochen Rindts mit dem lokalen Reifenhersteller Semperit. Aber die Zeiten hatten sich geändert: Jochen war zum Lotus-Werksfahrer in der Formel-1 mutiert und Walter Hayes, oberster Chef von Ford, war der 911er naturgemäß ein Dorn im Auge. Hatte Piechs 908er- und 917er- Armada eben Ford von der Langstreckenbahn gewischt.

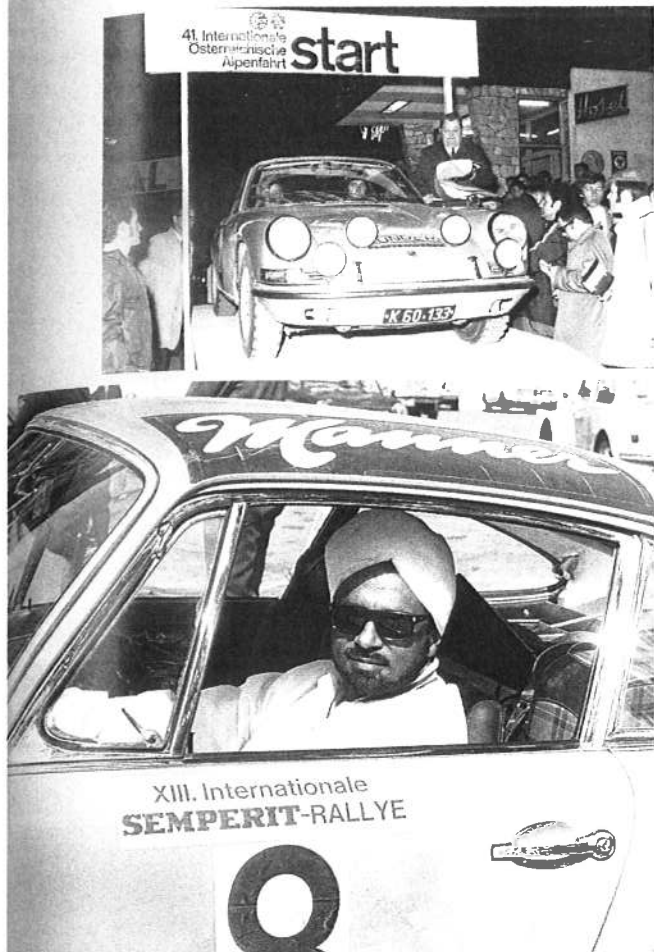
Das von Porsche Salzburg für Jochen Rindt zur Verfügung gestellte 911 Coupé war aus dem ersten Herstellungs-Jahr des neuen Top-Modells der 911er Baureihe: ein 911S, dessen 'S' in der Bezeichnung als Abkürzung für 'Super' stand. Rindts Bahama-gelbes Fahrzeug mit der Fahrgestell-Nummer 308139 wurde am 6. Juni 1967 ausgeliefert. Der 2 Liter Motor des neuen 911S hatte eine Spitzenleistung von 160 PS bei einer Drehzahl von 6.600 U/min, womit er gegenüber dem 911 Basis-Modell um deutliche 30 PS stärker war. Porsche erreichte die Leistungssteigerung mit Hilfe einer Erhöhung des Verdichtungs-Verhältnisses von 9,0:1 auf 9,8:1, dem Verbau von Leichtmetall-Schmiedekolben sowie weich-nitrierten, geschmiedeten Stahl-Pleuel. Die Zylinderköpfe erhielten überarbeitete Nockenwellen und die Ventildurchmesser wurden auf 42 mm Einlass und 38 mm Auslass erhöht. Weiterhin kamen beim S eine neue 3-in-1 Abgasanlage, Weber 40 IDS-Vergaser und eine HKZ-Zündanlage mit Bosch-Verteiler zum Einsatz.

Der 911S Modelljahr 1967 war auch der erste Porsche, welcher mit den inzwischen als legendär geltenden Fuchs-Leichtmetall-Felgen ausgeliefert wurde. Rindts Fahrzeug hatte die optionale Dunlop SP 165HR15-Bereifung auf den 4,5x15-Rädern der Vorder- und Hinterachse montiert. Das S-Modell erhielt einen stärkeren 15 mm-Stabilisator an der Vorderachse und erstmals auch einen Stabilisator an der Hinterachse (16 mm). Koni-Stoßdämpfer sowie innenbelüftete Bremsscheiben vorne und hinten waren weitere Modifikationen die der S gegenüber dem Basis-911 erhielt.

Mit Ausnahme der Fuchs-Felgen musste man sehr genau hinsehen, um die wenigen Detail-Änderungen an der Karosserie des neuen 911S zu erkennen. Schmale Zierleisten wurden unterhalb der Türen angebracht und die Chrom-Stoßstangenhörner bekamen Gummi-Beschläge. Im Innenraum erhielt der S ein Lederlenkrad, und der untere Bereich des Armaturenbretts war nun mit genarbtem Kunstleder verkleidet. Jochen Rindts Fahrzeug hatte die Aufpreis-pflichtige Kunstleder-Ausstattung in Schwarz, die Mittel-Teile der Sitze waren im beliebten schwarz-weiß gemusterten Pepita-Stoff gehalten.

Auf der Mehrausstattungs-Liste des Rindt-911S fällt zudem eine ab Werk verbaute Webasto-Standheizung auf, eine klare Reminiszenz an die Tatsache, dass die Winter in Wien kalt sein können. Auch wenn Jochen einen deutschen Vater und Geburtsort (Mainz) hatte, so überwog der Österreicher in Rindt, und in den Wintermonaten trug der 911 selbstverständlich zusätzliche Ski-Träger am Dach.]





Gleich nachdem der Deal Ende 68 mit Lotus und Ford „gefackelt“ (Dialekt für unterzeichnet) war, musste das schnelle Stück aus Zuffenhausen zurück in den Heimatstall. Jochen bewegte fortan nur noch Automobile der Ford Motor Company ... darunter auch Merkwürdigkeiten wie Zephyr oder Corsair und so weiter ... später war auch mal ein Shelby-Cobra dabei und eine Fahrt nach Salzburg über die Strengberge ... das war aber eine andere Geschichte.

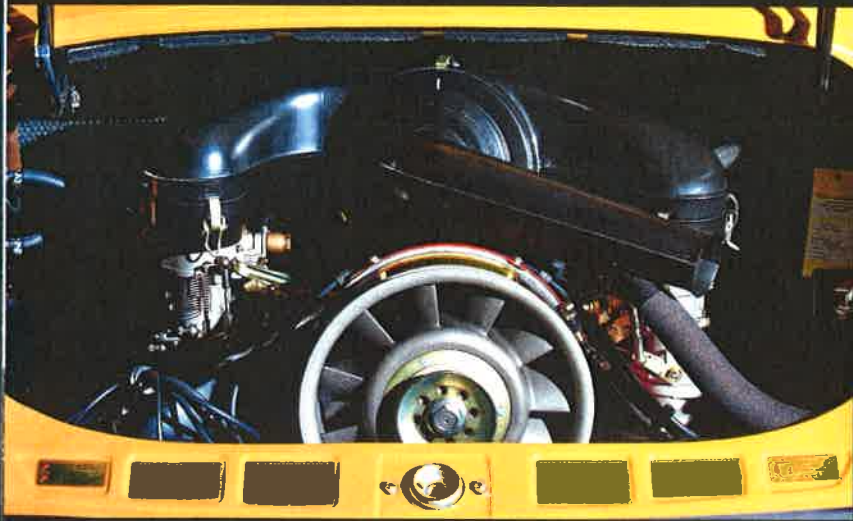
Joginder Singh am Volant

Nachdem Jochen den Wagen bei Porsche abgeliefert hatte – ich glaube, er hatte ihn sogar vorher waschen und auf Hochglanz polieren lassen – ging's mit dem Auto steil bergab. Zumindest was den Gasfuß betraf. Die Rallye-Abteilung von PS-Zauberer Pauli Schwarz bekam den Auftrag, den Wagen für den Inder und Wahlfrikaner Joginder Singh für die beiden österreichischen Rallyes Alpenfahrt und Bodensee-Wien (Semperit-Rallye) herzurichten. Was macht ein Inder auf Österreichs Bergstraßen? Nun, das ist eine lange Geschichte. Hier die Kurzfassung: In den Sechzigern hatte der Peugeot-Importeur Jeschek Wiens Motorschreiberdenkmal Hansi Patleich (150 Kilo Trockengewicht) jedes Jahr zur African Safari Rallye nach Kenia eingeladen. Hansi machte sich dort wochenlang in einem speziell verbreiterten Sessel nieder und kostete minütlich die edlen Speisen

BEINAHE MEHR LEBEN ALS EINE KATZE: SEIN 911ER BRACHTE JOCHEN RINDT ZUM FORMEL 2-RENNEN NACH ROUEN, WO SEIN BRABHAM BT23 AUF IHN WARTETE (OBEN RECHTS). IN DEN JAHREN DANACH LEBTE DER 67ER 911S ALS RALLYE-FAHRZEUG IN DEN HÄNDEN VON JOGINDER SINGH (DARUNTER LINKS UND RECHTS UND UNTEN LINKS) SOWIE UNTER KLAUS RUSSLING, DER FÜR DIE FUNDER OHG STARTETE (OBEN LINKS).

aus Afrikas Gärten und Schlachthöfen. Zur Recherche reichte ihm ein einziger langsamer, täglicher Watschelang zehn Meter vor das Hauptportal – die Texte wurden ohnehin von der Presseabteilung Peugeots verfasst. Joginder Singh, ein praktizierender Sikh, gewann 1965 mit der Startnummer 1 das erste Mal die Safari Rallye ... dann noch zwei Mal und dazu an die sechzig Siege bei diversen Rallyes um die westafrikanische Meisterschaft (Kenia, Uganda etc.). Das Prädikat „Flying Sikh“ war also durchaus angebracht.

Wiens Motorungetüm Hansi Patleich war Joginder verfallen und lud ihn 1969 zur Alpenfahrt auf den Semmering und später zur Semperit-Rallye ein ... vorher hatte er Porsches Dr. Paul tief ins Auge geblickt, worauf dieser unter der Last des Blickes nicht anders konnte, als den Rindt'schen Porsche in ein Rallyeauto für Singh umbauen zu lassen; ohne irgendwem Kosten aufzurechnen – außer der eigenen Kostenstelle. So etwas war damals noch gang und gäbe.



Bergauf — bergab

Der stets lächelnde Inder kam mit der österreichischen Bergwelt nicht sonderlich zu recht. Sowohl Flora als auch Fauna (kane Löwn – keine Löwen) unterscheiden sich doch sehr deutlich von den keniatischen Verhältnissen. Kurz um, Joginder Singh beendete die Rallyes irgendwo hinten – trotzdem war er natürlich ob seines Turbanes und Bartes (damals eher unüblich – Dreitagebart war Synonym für Verwahrlosung: „Ham’s kan Rasierer?“) die Sensation. Patleich hatte auf jeden Fall seine Stories im „Motor-Kurier“.

Dann ging’s weiter steil bergab mit dem Rindt’schen „Neinöfa“.

Walter Pöltinger, Anführer der Wiener Touristen-Alt herrnpartie, fuhr den Wagen bei der Lyon-Charbonnieres-Stuttgart-Rallye, naturgemäß ohne nennenswerten Erfolg. Der Abstieg des orangen Porsches war aber noch nicht zu Ende. Die Funder OHG aus Kärnten kaufte rund zehn Jahre vor der großen Milliardenpleite (Bundeskanzler Kreisky grantelte damals: „Ich höre da immer nur von Reitpferden und teuren Autos“) den Wagen für Klaus Russling, der sich damit bei der Alpenfahrt und der Donau, der Castrol-Rallye, versuchte. Er scheiterte naturgemäß. Danach verschwand das Fahrzeug irgendwo in Kärntner Werkstätten und wurde grausam vergewaltigt ... Jochen muss sich vom Himmel herunterblickend vor Grausen übergeben haben. Die automobilistischen Dilettanten modelten das ursprüngliche Modell-F in ein Modell-G um! Dann verschwand der Wagen zwischen engen Schluchten und Schmugglerpfaden zwischen Mölltal und Gailtal. Jörgl Haider (später Landeshauptmann Kärntens) war eben zum Bundesobmann des Rings Freiheitlicher Jugend gekürt worden.

Die Zukunft des einst so stolzen und mehr als flott bewegten 911ers schien sich in tiefster Finsternis zu verlieren.

Dritter Akt: die Auferstehung

Der „dritte Mann“ kommt ins Spiel. Zu mitternächtlichen Stunde hob sich ein Kanalgitter nahe der Spittelberggasse im siebten Wiener Gemeindebezirk ... eine Hand schob einen zerknitterten Zettel auf das Trottoir und verschwand sofort wieder ... der Kanaldeckel senkte sich langsam und ohne Klackgeräusch ... ein scheinbar zufällig vorbeiflanierender Mann im Trenchcoat, aufgestelltem Kragen und tief in der Stirn gezogenen Schlapphut bückte sich schnell, hob den Zettel, steckte ihn hastig in die Manteltasche und verschwand in der Dunkelheit der Nacht ... im Hintergrund das „Harry-Lime-Thema“ (aus dem Film „Der dritte Mann“) gespielt von Othmar Karas mit der Zither am Schoß im hintersten Eck des Cafe Hawelka ... Jochen Rindts 911er-Orange ward wieder gefunden. Wie er aussah? Traurig, traurig!

AUSLIEFERUNGSZUSTAND: HEUTE STEHT DER EX-RINDT 911 CHASSISNUMMER 308139 WIEDER DA WIE AM ERSTEN TAG UND AUTOR ERICH GLAVITZA FREUTE SICH ÜBER DAS WIEDERSEHEN.

Firma:		Wagen-Karte		Type: 911S	Fahrgestell:
An Händler:		Art der Lieferung:		B IP	308139-5
An Kunden:		Provision:		Ferbe: 600.000	Motor Nr. 961814
Werte: 12.5.67		%			Baujahr: 1967
1. Wert: 12.5.67		%			Typenschein Nr. /
2. Wert: 12.5.67		%			Einführungsgenehmigung Nr. /
Zahl. /		%			Zahl. /
Datum: 12.5.67		%			Lieferschein Nr. /
Datum: 12.5.67		%			Nr. 3404
Datum: 12.5.67		%			Dot. 6667
Datum: 12.5.67		%			VW-Lieferung Nr. 3264167
Datum: 12.5.67		%			Dot. 9167
Datum: 12.5.67		%			Porsche-Rechnung Nr. 2392
Datum: 12.5.67		%			Dot. 6667

Hässliches Rot, Hendlscheiße auf den Kotflügeln, falsche Räder und Sitze ... wo waren nur die Original-Pepitasitze geblieben, auf denen einst Jochens Arschbacken die Haftgrenzen jenseits der 200er ertastet hatten?

Einer der umtriebigen Autoveteranenfans von Wien, Heinz Swoboda, hatte angesichts des verunstalteten Juwels sofort tief in die Tasche gegriffen, und bevor noch ein weiteres Verbrechen an dem Wagen geschehen konnte, das Auto samt Rost, Spinnweben und toten Schmeißfliegen gekauft. Dann folgte ein weiterer noch tieferer Griff in seine monetären Reservoirs, denn er brachte die vierrädrige Verkommenheit nach Salzburg zu einem Autojuwelier, der zu erst einmal das verkrüppelte G-Modell wieder ins originale F-Modell zurückbaute.

Dann gings zu den berühmtesten Flohmärkten in Anaheim/LA, Monterey/Ca, Essen, Stuttgart und Padua um Originalteile aufzutreiben. Naturgemäß riefen dazwischen immer wieder die Direktoren diverser Bankfilialen an, ob man noch bei Trost wäre. Die Anrufe negierend wurden Dachhimmel, Armaturen, Türschnallen, Fensterheberkurbeln und so weiter akribisch wieder in den Originalzustand gebracht.

An dem Wagen gibt es kaum ein Autoveteranenverbrechen das nicht begangen wurde: Unterschiedliche Zylinderköpfe(!), Ventildeckel, die nicht passten, falsche Nockenwellen – ja, man fragte sich sogar, wie konnte das Ding überhaupt anspringen? Innerhalb von zweieinhalb Jahren wurden mehr als eintausend Arbeitsstunden in den Wagen geschwitzt, bis Jochens Ex-911 wieder in alter Frische strahlte.

Heinz Swoboda, inzwischen zu meinem engeren Freundeskreis geadelt, fuhr mich an einem kalten Herbsttag nach Salzburg zur „Classic Expo Salzburg“ und ohne mich vorher vorzuwarnen schubste er mich in eine Halle gefüllt mit edlen Zwei- und Vierrädern sowie Druckwerken aus längst vergangenen Tagen. Und plötzlich stand er vor mir – wie der Kelch im heiligen Kral: Jochen Rindts Porsche 911 S innen und außen auf Hochglanz poliert. Bevor ich noch ein Wort sagen konnte, schob mich Heinz ins Cockpit – in den Fahrersitz. Dort wo Jochen zu mir ungeduldig näselt: „Kumm scho eina - red ned so vüü - foa ma ...“ ☺

AUTOMOBILSPORT

RACING | HISTORY | PASSION



TOURENWAGEN *Special* EUROPAMEISTERSCHAFT 1973

MONZA – SALZBURGRING – MANTORP PARK – NÜRBURGRING –
SPA – ZANDVOORT – PAUL RICARD – SILVERSTONE

4 198135 207800 03

