

Erster echter Renneinsatz nach dem Krieg

Mit dem nun fertigen, notgedrungen aus einfachsten Materialien hergestellten und nur kurzzeitig erprobten Rechts-Seitenwagen-Gespann war Julius Beer zum ersten Mal im Zuge des ersten und mit internationaler Beteiligung ausgeschriebenem Vorarlberger Nachkriegs-Bergrennen 1946 nahe Bludenz beim Bürserberg in der Seitenwagen-Klasse am Start. Die Rennstrecke war nur teilweise geteert und stellte dabei enorme Anforderungen an die Fahrer.

Diese bedeutende Rennveranstaltung in Vorarlberg, welche erstmals nach dem Krieg mit einer vielseitigen Beteiligung aufwartete, beachtete man damals in Österreich, Deutschland und auch in der nahen Schweiz als das ersehnte Erwachen des wieder neu aufkommenden Motorsportes. Auch für mich hatte dieses Bergrennen eine äußerst nachhaltige Bedeutung. Erstmals konnte ich als zehnjähriger Junge bei den technischen Rennfahrzeug-Abnahmen, wo viele Zuschauer noch nahe dabei sein durften, alles unmittelbar sehen und miterleben. Daraufhin ging es im gleichen Stil über die Trainings- und Rennläufe hinweg weiter. Überall konnten nahe bei der Rennstrecke die Zuschauer dabei sein und das Geschehen direkt verfolgen. Das gesamte Rennereignis bis zur damaligen, mit sehr viel Aufwand sehr feierlich gestalteten Preisverteilung und Siegesfeier hatte damals im großen Umkreis einen enormen Stellenwert.

Dieses erste, selbst umfassend miterlebte Rennereignis hinterließ bei mir einen unvergesslichen Eindruck. Weil ich jedes Detail wie ein trockener Schwamm intensiv aufsog und noch einige andere Rennfahrer aus nächster Nähe kennenlernte, tat sich damals für mich eine neue interessante, au-

ßerordentlich spannende und auch überaus erlebnisreiche Welt auf.

Als ein heute kaum vorstellbarer Abschluss dieser Veranstaltung blieb mir noch die folgende, in ihrer Art einmalige Begebenheit in Erinnerung. Nach der feierlichen Preisverteilung und der anschließenden Siegesfeier in Bludenz wurde das Renngespann, weil kein anderes Fahrzeug verfügbar war, als nächtliches Familientransportmittel verwendet. Dabei musste dem Norton-Renngefährten bei der Rückfahrt zum acht Kilometer entfernten Hotel mitten in der Nacht ein keineswegs diskreter Beladungstest zugemutet werden.

Man kann sich heute kaum vorstellen, dass wir – Julius als Fahrer mit einer kleinen Taschenlampe in der einen Hand, die Mutter als Seitenwagen-Passagier und meine Wenigkeit ganz vorne mit dem Pokal in den Händen und viele sonstige Sachen im Beiwagen – solch eine enorm lautstarke, sehr luftige, extrem hart gefederte Reise erleben und teilweise sogar noch ein wenig genießen konnten. So etwas musste man, um



Bei der Fahrzeug-Abnahme zum Bürserberg-Rennen, 1946

es zu verstehen, wirklich einmal selber erlebt haben. Noch heute hat dieser erste Nachkriegs-Siegespokal meines Vaters von diesem ersten richtigen Nachkriegs-Rennen einen bedeuteten Ehrenplatz in meiner privaten Sammlung.

Der Seitenwagen-Passagier Gernot Zingerle

Um an den Rennen in der Seitenwagen-Klasse erfolgreich teilnehmen zu können, ist neben fahrerischem Können und einem einigermaßen konkurrenzfähigen Fahrzeug ein geeigneter Seitenwagen-Passagier (Beifahrer) gleichermaßen wichtig. Er sollte möglichst über mehrere, bestens trainierte sportliche Fähigkeiten verfügen. Um dem Renngerät auf den Rennstrecken eine optimale und sichere Balance zu geben und die Verlagerung des Schwerpunktes in den oftmals in rascher Folge wechselnden Kurven sicher zu gewährleisten, ist eine präzise Zusammenarbeit zwischen Fahrer und Beifahrer sehr wichtig und oftmals wirklich von ausschlaggebender Bedeutung. Ebenso sind für die Fahrsicherheit und auch für die erreichbaren Rennerfolge eine gegenseitige und zuverlässige Harmonie und optimale Verlässlichkeit zwischen Fahrer und Beifahrer unabdingbare Voraussetzungen.

Nach dem Bürser-Bergrennen, bei welchem Julius mit einem untrainierten und nur kurzzeitig engagierten Passagier teilnahm, war diese Frage vorerst noch keineswegs gelöst. Weil Julius selbst noch über zahlreiche Erfahrungen als Seitenwagen-Passagier mit den beiden früheren Spitzenfahrern Toni Babl und Hans Schumann verfügte, wusste er auch sehr genau, welche Anforderungen und Eigenschaften notwendig waren, um ein optimales und auch erfolgreiches Fahrer/Beifahrer-Rennteam zu formen.

Da Julius seit jeher ein Eishockey-Fan war, verpasste er es äußerst selten, auch persönlich bei den spannenden Spielen als Zuschauer dabei zu sein. Er kannte daher alle bedeutenden Spieler der hervorragenden und in Vorarlberg damals

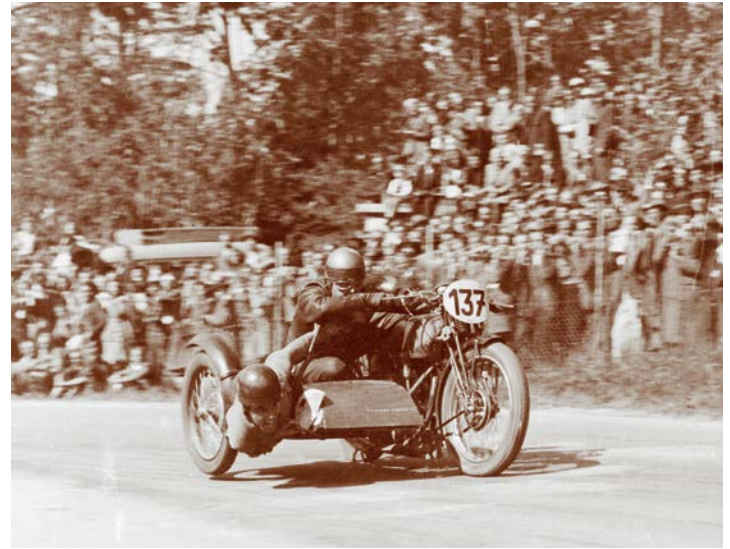
schon sehr erfolgreichen Feldkircher Eishockey-Mannschaft persönlich.

Bei einem der Meisterschaftsspiele sah ich, wie mein Vater sich mit Gernot Zingerle, einem der erfolgreichsten Stürmer dieser damals schon berühmten Mannschaft, sehr angeregt unterhielt. Es wurde eingehend über manche interessante Möglichkeiten und auch einige Voraussetzungen für einen idealen und erfolgreichen Motorrad-Rennsport-Seitenwagen-Passagier gesprochen und ein mögliches gegenseitiges Zusammenwirken im Detail erörtert. Gernot Zingerle, damals knapp zwanzig Jahre alt, stammte auch aus Feldkirch. Trotz seines jugendlichen Alters war er bereits unmittelbar nach dem Krieg als hervorragender Leichtathlet und besonders als erfolgreicher Eishockey-Spieler im ganzen Vorarlberger Land bekannt. Er verfügte mit seiner schlanken, drahtigen Figur und dem harten Training über äußerst flinke Reflexe, dazu einen ausgeprägten Siegeswillen und die entsprechende Menge Mut, welche ihn bereits schon als idealen Eishockey-Stürmer auszeichnete.

Gernot sah bei diesem Gespräch natürlich auch für sich eine neue attraktive Herausforderung und nahm das Angebot, mit Julius Beer ein hervorragendes Rennteam zu bilden, begeistert an.

Julius wies Gernot als erfahrener Fuchs in die fahrerisch wichtigen Einzelheiten ein und war vom Talent dieses jungen Seitenwagen-Passagiers von Anfang an restlos überzeugt.

Die erste Gelegenheit dieses Können zu beweisen, ergab sich bei den nächsten Rennen in Graz. Am dort berühmten Ries-Bergrennen, das gegen namhafte Konkurrenz in überzeugender Weise gewonnen wurde, fand dieses optimal harmonisierende Fahrer-Duo bereits viel Beachtung. Das Zusammenwirken erreichte innert kurzer Zeit eine einmalige Perfektion, welche das Beiwagen-Team über viele Jahre außerordentlich berühmt und überall beliebt machte. Ihre



*Erste Rennen mit Gernot Zingerle:
Ries-Bergrennen, Schlossberg-Rennen (beide 1946)*



*Vor dem Start
in Salzburg ...
und nach dem
Rennen, 1947*



*Beer
und Zingerle
beim Rennen
in Salzburg,
1952*

akrobatische Fahrweise, welche oftmals in Kurvenfolgen auf den Rennstrecken im Bereich der Haftgrenze sich vorteilhaft auswirkte, verlangte ein bewusstes Kalkulieren ihres Risikos. Dabei ist zu bedenken, dass die meisten damaligen Rennstrecken gemäß heutiger Ansicht und heutigem Verständnis meistens mangelhafte Fahrbahnen hatten und zumeist ungenügend gesichert waren.

Für zahlreiche Kenner des Motorsportes, und selbstverständlich besonders für mich, war dies noch ein echter Seitenwagen-Rennsport mit viel Akrobatik. Die Rennfahrzeuge waren noch echte Gespanne. Dies im Vergleich zu den letzten modernen, aerodynamisch optimalen und überzüchteten dreirädrigen Rennfahrzeugen, welche den Stellenwert des Begriffes Seitenwagen leider gänzlich verloren hatten.

Die Zusammenarbeit Beer/Zingerle dauerte über all die Jahre bis zum frühen Sommer 1955. Ausschlaggebend war letztlich das in der Schweiz verordnete Verbot der Rundstreckenrennen. Dies geschah wegen des tragischen Un-



fallendes bei einem Autorennen in Le Mans im Monat Juni des gleichen Jahres.

Es gelang den beiden Fahrertalenten in all den Jahren, ihren aufregenden und dabei keineswegs ungefährlichen Motorsport über die gesamte Dauer hinweg erfolgreich, sicher und ohne einen größeren Unfall zu überstehen.

*Renngeschehen nahe beim Publikum
und riskante Manöver*