



1978

2003

Um den historischen Hintergrund des MSC GAMMA RACING aufs peinlichste zu beleuchten, muss man wohl oder übel mehr als 25 Jahre zurückblenden.

Man schrieb das Jahr 1972; Erdölkrise, Waldsterben, Geschwindigkeitsbegrenzungen und "Gleiten statt Hetzen" waren damals Schlagworte, die niemand kannte. Andererseits gab es so Dinge wie ÖSTERREICHISCHE **ALPENFAHRT** und Pauli Schwarz's Superkäferschmiede bei Porsche in Salzburg. Was lag also einem damals noch jungen und sehr übermütigen Chronisten, der sich in Besitz eines VW 1302 sonnte, und dessen Schulfreund, dem jetzigen Obmann des MSC GAMMA RACING, näher, als sich mit einer Ausgabe der damals noch sehr motorsportorientierten Ausgabe der Fachzeitung AUTO REVUE, dem besagten neuwertigen Käfer und viel Enthusiasmus auf den leeren Stadionparkplatz zu begeben und nach in besagter Zeitschrift abgedruckter Anleitung des Altmeisters des Rallyesports, RAUNO ALTONEN, den Powerslide in all seinen Feinheiten und Spielarten zu lernen.

Diesen ersten Schritten folgten wilde Ritte im Bereich des damals noch durch keine "Rinne" und "Donauinsel" verschönerten Innudationsgebietes zwischen Lobau und Floridsdorfer Brücke, von aufgescheuchten Nacktbader zum Volksfeind erklärt und von dann nicht mehr friedlichen Spaziergängern als Rowdies verteufelt - ja, ja, jugendlichen Sportlern wird der Weg nach oben nicht leicht gemacht. In weitere Folge wurden auch gemacht Schottergruben unsicher und Winterfahrerlehrgänge auf dem leeren. aber tiefverschneiten Parkplatz auf dem Kahlenberg abgehalten, was in letzter Konseguenz zu den ersten kleineren Schäden an den Fahrzeugen (Landung auf der Türe, verbogene Felgen, etc) führte.

Der nächste logische Schritt war das Bestreiten einiger Automobilslaloms, vor allem im Gelände, die sich damals großer Beliebtheit erfreuten - die gute, alte Zeit.

Inzwischen schrieb man das Jahr 1975 und der Chronist und sein Schulfreund gingen einer geregelten Arbeit nach und hatten dafür entsprechendes Entgelt zu erwarten. Dieser Umstand ließ den Wunsch, endgültig in den Rallyesport einzusteigen, übermächtig werden. Durch Ankauf eines VW-Käfers aus der Salzburger Rallyeschmiede, der immerhin 75 heiße PS auf die Straße brachte, wurde vorerst der letzte Schritt gewagt und im Mai 1975 startete man bei der RCV-SAFARI-PARK-RALLYE. Diese endete kurz vor Schluss mit einem kapitalen Motorschaden und dem Entschluss, einem Motorsportclub beizutreten. Aus, dem Chronisten nicht mehr erinnerlichen Gründen, wurde der MSC LANGENLOIS gewählt. Im Herbst 1975 kam der erste große Auftritt mit Clubunterstützung (einem geliehenen Feuerlöscher) und einem Serviceauto (einem Ford Anglia in den letzten Zügen) bei der zur EM zählenden ÖASC Rallye mit Start und

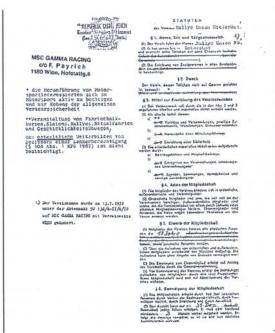


Ziel in Krems. Dieses Abenteuer endete nach 2 Sonderprüfungen (Manhartsberg, Langauer Forst) mit Zeiten, die sich sehen lassen konnten, durch Aufgabe nach einem gewagten Sprung über einen Bahnübergang und nicht gelungener Landung, der eine irreparable Störung des Ölkühlsystems zur Folge hatte.

Bald darauf wandte man sich von besagtem MSC LANGENLOIS ab und trat auf den Tip eines Freundes der RALLYE UNION NIEDERÖSTERREICH bei. Aber nach etwas mehr als einem Jahr Mitgliedschaft wurde die R.U.N. wegen interner Differenzen bei der Weihnachtsfeier aufgelöst.

Schon in den darauffolgenden Monaten beschlossen ERWIN PFLANZL und FOLKRAD PAYRICH einen neuen Motorsportclub zu gründen.

Und damit kommen wir endlich zur näheren Geschichte unseres geliebten und beliebten MSC GAMMA RACING, denn dieser entsprang nach mehr oder weniger heftigen Geburtswehen aus eben dieser R.U.N. am 13.07.1978 durch die offizielle Geburtsurkunde der Vereinsbehörde.



Die Mitglieder der ersten Stunde waren der damalige

Präsident ERWIN PFLANZL, FOLKRAD PAYRICH, dessen Bruder "Daniel Düsentrieb" REINHOLD PAYRICH, PAUL PREISSIG, dessen damalige Freundin IRENE SCHEIFLER, ERWIN SCHLINGER, THOMAS KERN und der Chronist ANTON HOFER. Im Laufe dieses Jahres konnten noch GÜNTHER STRELL, PETER GRÜNHUT, ALBERT SCHWARZ, CHRISTIAN RAMSAUER, ERIC LUZIANOVICH, WERNER SEIDL und ERICH HAMMELER als Mitglieder gewonnen werden. Letzterer gab im Rallyecross seinem BIOMULL-ESCORT ganz schön die Sporen. In diesem Jahr wurden noch 5 Rallyeveranstaltungen mit folgenden Teams beschickt:

STRELL/ORTIUS RAMSAUER/SCHLINGER KERN/PAYRICH F. HOFER/PAYRICH R. SKODA 120 S VW 1302 S BMW 2002 ti VW 1302 S GT

1979 griffen unser Präsident auf einem AUDI 80, STRELL / ORTIUS auf einem potenten VW 1303 S (ex Doppelreiter), PAUL PREISSIG mit einem DATSUN



CHERRY 100 A und PETER GRÜNHUT mit dem OPEL ASCONA 2.0 neu ins Geschehen ein.



In diesem Jahr wurden vor allem die neu entstandenen Nationalen Lizenzrallyes, wie die AELIUM Rallye, die ATRIUM SAUNA Rallye oder die SCHNEEROSEN - Rallye, die an Stelle der Ausweis Rallyes traten, beschickt.

Das darauffolgende Jahr **1980** bescherte sowohl dem Team STRELL / ORTIUS, als auch PAUL PREISSIG mit wechselnden Beifahrern einige sehenswerte Erfolge. Weiters griffen noch die Teams KERN / PAYRICH F. und HOFER / PAYRICH R. bei insgesamt 7 nationalen Rallyes mehr oder weniger erfolgreich nach Siegeslorbeeren. So konnten wir bei der BADENER FRÜHLINGSFAHRT den 2. Platz in der Teamwertung erringen. PETER GRÜNHUT und

Beifahrer ALBERT SCHWARZ konnten mit ihrem



SIMCA RALLYE 2 einen Spitzenplatz im ARBÖ RALLYE CUP herausfahren.

1981 stieg der Chronist nach einem kurzen Auftritt bei der KARAWANKEN RALLYE, die durch die hervorragende Organisation und die mustergültige Auswahl der Sonderprüfungen (2 SP je 2x zu fahren, Gesamtlänge ca. 25 km) als abschreckendes Beispiel in die Geschichte einging, für längere Zeit aus dem Fahrersitz, um sich und sein Fahrzeug zu regenerieren. Die anderen Teams konnten nun schon bei 10 Veranstaltungen alänzen hervorragendes Platzierungen herausfahren. Nur PAUL PREISSIG deformierte seinen DATSUN CHERRY 100A bei der SCHWARZATALER NACHT RALLYE in der SP HASSBACH an einem Baum und PETER GRÜNHUT/ALBERT SCHWARZ verarbeiteten den OPEL ASCONA in SCHLADMING zu Abfall. Bemerkenswert in diesem Jahr war die Weltpremiere des AUDI QUATTRO durch FRANZ WITTMANN bei



der JÄNNER RALLYE. Er gewann überlegen, trotz stärkster Konkurrenz, mit Bestzeiten auf allen 31 Sonderprüfungen die Rallye.



GERHARD KALNAY mit Beifahrer FERDINAND HINTERLEITNER, Mitglied aus früheren Tagen, erzielte auf dem OPEL ASCONA 400 den Vizestaatsmeistertitel

Die Saison 1982 brachte einige Neuzugänge, nämlich FRANZ SCHANDL, WALTER REDL, MARTIN SAZMA, alle aus dem rallyebegeisterten Waldviertel, sowie CHRISTIAN KAINZ, WOLFGANG FRIEDRICH, CHRISTIAN NOSITZKA und WOLFGANG HEGER.

FRANZ SCHANDL und CHRISTIAN KAINZ hatten ihren Auftritt bei der legendären JÄNNER RALLYE im oberösterreichischen Freistadt. Die damals noch sehr schneereichen Winter sorgten für entsprechend schwierige Fahrbahnverhältnisse, welche die beiden

aber hervorragend meisterten.



WOLFGANG HEGER kam mit seinem von GÜNTHER



STRELL bestens vorbereiteten FORD ESCORT 1.3 GT beim Rallyecross EM Lauf in Fuglau ins B-Finale und holte dabei seine ersten EM Punkte.

Des weiteren gesellte sich auch MICHAEL "MIKE" LENZMANN zum Club, der Ende des Jahres einen VW 1302, Gruppe 2 bis 1300 ccm, an den Start brachte. In diesem Jahr konnten GRÜNHUT / SCHWARZ, inzwischen auf einem SIMCA RALLYE 2 unterwegs, im ARBÖ RALLYE CUP die Klassenwertung bis 1300 ccm gewinnen und im Gesamtklassement den 2. Platz belegen.

Eine erfolgreiche Saison war auch das Jahr **1983**. MIKE LENZMANN mit Beifahrer BUZZI landeten im ARBÖ-CUP ganz vorne, PAUL PREISSIG ließ mit



seinem neuen DATSUN CHERRY 120A wieder einmal aufhorchen GÜNTHER STRELL hatte bei großartigen Leistungen allem bei internationalen vor Veranstaltungen viel Pech und fiel meist aus unglaublichen Gründen knapp vor dem Ziel aus, machte dem Club aber viel Ehre. Auch der bis dahin glücklose THOMAS KERN erreichte auf dem Ex-SCHANDL OPEL KADETT GT/E endlich das Ziel, der Obmann auf seinem erstarkten AUDI 80 konnte



Male sein Können unter Beweis stellen, so auch bei der ARBÖ-RALLYE, einem EM-LAUF mit Start und Ziel in Weiz. Nach der 3x gefahrenen Sonderprüfung STIFT RAIN (27 km Schotter) lag er mit dem knapp 100 PS starken AUDI auf dem 10. Gesamtrang, musste aber nach einem Ausrutscher in SP 5 aufgeben. Der Chronist strebte nach seiner schöpferischen Pause mit guten Mittelfeldplatzierungen einen 5. Platz im ARBÖ-RALLYE-CUP an, der durch einen kapitalen Motorschaden in der letzten Veranstaltung zur Illusion wurde.