



MASTERARBEIT | MASTER'S THESIS

Titel | Title

A Narrischer ohne Nosn und Niki Nationale
Nationale Identität und Heldenkonstruktion im österreichischen
Motorsportjournalismus der 1960er und 1970er Jahre am
Beispiel Jochen Rindt und Niki Lauda

verfasst von | submitted by
Christoph Schreiner BA

angestrebter akademischer Grad | in partial fulfilment of the requirements for the degree of
Master of Arts (MA)

Wien | Vienna, 2026

Studienkennzahl lt. Studienblatt | Degree
programme code as it appears on the
student record sheet:

UA 066 665

Studienrichtung lt. Studienblatt | Degree
programme as it appears on the student
record sheet:

Interdisziplinäres Masterstudium Zeitgeschichte und
Medien

Betreut von | Supervisor:

Mag. Dr. Andreas Weigl

Danksagung

An dieser Stelle möchte ich mich herzlich bei allen Menschen bedanken, die mich während der Erstellung dieser Masterarbeit unterstützt und begleitet haben.

Mein besonderer Dank gilt meinem Betreuer Herrn Mag. Dr. Andreas Weigl für die hervorragende Unterstützung, die wertvollen fachlichen Anregungen sowie die konstruktive Begleitung während des gesamten Arbeitsprozesses. Seine Unterstützung hat wesentlich zum Gelingen dieser Arbeit beigetragen.

Ebenso möchte ich meiner Frau Michi von Herzen danken. Ihre Geduld, ihre Motivation und ihre Unterstützung während des gesamten Arbeitsprozesses haben mir in vielen Phasen Kraft und Rückhalt gegeben.

Ein besonderer Dank gilt außerdem meinem Vater Herrn Wilhelm Schreiner. Durch seine Begeisterung für den Motorsport hat er die Inspiration für das Thema dieser Arbeit geschaffen und damit einen entscheidenden Grundstein gelegt.

Vielen Dank an euch alle.

Danksagung.....	1
1. Einleitung.....	4
1.1. Einführung in das Thema.....	4
1.2. Forschungsstand und Forschungslücken.....	5
1.3. Zielsetzung, Forschungsfragen und Hypothesen.....	7
1.4. Aufbau der Arbeit.....	9
2. Theoretische und methodische Grundlagen.....	10
2.1. Mediennarration und Mythenbildung.....	10
2.2. Sport und nationale Identitätskonstruktion.....	13
2.3. Motorsport als gesellschaftliches und mediales Phänomen.....	16
2.4. Methodologie: Qualitative Inhaltsanalyse nach Mayring.....	19
2.5. Quellenlage und Auswahl der Primärquellen.....	20
3. Historischer und gesellschaftlicher Kontext.....	25
3.1. Nationale Identitätsbildung in der Zweiten Republik und die Entwicklung des Österreichbewusstsein in den 1960er und 1970er Jahren.....	25
3.2 Wirtschaftswunder und Massenmotorisierung als Triebkräfte des Österreichbewusstseins.....	30
3.3. Entwicklung des Motorsports in Österreich nach 1945.....	32
3.4. Die österreichische Medien Landschaft der 1960er und 1970er Jahre.....	37
4. Der österreichische Motorsportjournalismus der 1960er und 1970 Jahre.....	41
4.1. „Die Hofpoeten“ - Zentrale Akteure des österreichischen Motorsportjournalismus der 1960er und 1970er Jahre.....	41
4.2. Medienformate und Publikationskanäle.....	43
4.3. Mediale Erzählstrategien in Text, Ton und Bild.....	46
4.4. Motorsportjournalismus zwischen Information und Heldenepos.....	49

5. Fallanalyse I: Jochen Rindt.....	52
5.1 „A Narrischer ohne Nosn“ - Medien Narrative zu Jochen Rindt am Beginn seiner Karriere.....	52
5.2 Fahrergenie und Pechvogel – Medien Narrative zu Jochen Rindt in den Jahren 1966 -1969.....	57
5.3 Auf dem Weg zum Weltmeistertitel – Das Jahr 1970.....	62
5.4 Der Tod in Monza und die Transformation zum nationalen Mythos.....	66
6. Fallanalyse II: Niki Lauda.....	73
6.1 Ungestümer Underdog und finanzieller Hasardeur – Medien Narrative zu Niki Lauda am Beginn seiner Karriere.....	73
6.2 „Niki Nationale“- Medien Narrative zu Niki Lauda auf dem Weg zum Weltmeister.....	80
6.3 Ein Punkt- ein Leben – Das Jahr 1976.....	85
6.4 Ein Champion tritt ab.....	91
7. Synthese und Schlussfolgerungen.....	94
7.1 Motorsport als Spiegel nationaler und politischer Diskurse am Beispiel Rindt und Lauda.....	94
7.2 Beitrag zur Zeitgeschichte und Medienforschung.....	97
7.3 Anschlussfähige Forschungsfragen.....	99
8. Quellenverzeichnis:.....	101
8.1 Primärquellen:.....	101
8.1.1 Monografien.....	101
8.1.2 Zeitungs- und Zeitschriftenartikel.....	101
8.1.3 Audiovisuelle Quellen.....	105
8.2 Sekundärliteratur.....	108
8.3 Abbildungsverzeichnis:.....	114
9. Abstract.....	116

1. Einleitung

1.1. Einführung in das Thema

Fetzen vom Hören oder Hörensagen, Heinz Prüllers Heiserkeit vor den Strohballen am Gasometer, Rindt setzt Brabham unter Druck, immer mehr, Brabham gerät zu weit links, unser Mann sticht rechts durch zum Sieg in Monaco, und wir waren wirklich dabei, eh nur vorm Fernseher, oder haben wir es erzählt bekommen und dann unseren Kindern erzählt? Und jener Samstagnachmittag, zur Erinnerung gefroren, stillstehender Film. Im Grunde waren alle dabei, einen Sommer lang.¹

Der Motorsport erlebte in den 1960er und 1970er Jahren eine Phase der Intensivierung und Popularisierung, die nicht nur durch technische Fortschritte, sondern auch durch die wachsende mediale Aufmerksamkeit geprägt war. In dieser Zeit entstanden spezifische Narrative die einzelnen Fahrer zu nationalen oder internationalen Sportidolen stilisierten. Besonders in Österreich, wo Motorsportikonen wie Jochen Rindt und Niki Lauda prägende Persönlichkeiten wurden, spielte die mediale Konstruktion von Sportidolen eine zentrale Rolle für die Popularität des Motorsports und die kulturelle Identifikation sowie die nationale Identität.

Neben den Fahrern war der Motorsportjournalismus jener Zeit maßgeblich dafür verantwortlich das Motorsport in Österreich einen enormen Popularitätsschub erfuhr. Journalisten wie Heinz Prüller, Helmut Zwickel oder Herbert Völker prägten mit ihren Fernsehreportagen, Zeitschriften und Zeitungsartikel sowie diversen Büchern maßgeblich das Bild des Motorsports jener Tage und schufen durch ihre Narrative Heldengeschichten in denen sich aber auch Merkmale nationaler Identitätskonstruktionen der zweiten Republik wiederfinden.

Der Zeitpunkt war ab Mitte der 1960er Jahre günstig für solche Erzählungen. Die unmittelbare Nachkriegszeit war vorbei und Österreich befand sich mitten im Wandel von einem armen Land zu einer Wohlstandsgesellschaft. Die Motorisierung der Gesellschaft war in vollem Gange. Auch der Prozess der Herausbildung einer eigenen österreichischen Identität nach dem Ende der Nazi-Herrschaft war im Wesentlichen

¹ Völker Herbert, Jochen ist tot. Herbert Völker auf Spurensuche, 50 Jahre nach dem tragischen Samstag in Monza. Artikel in der Monatszeitschrift Autorevue. Ausgabe 9/2020. S 104- 113 hier S.106

abgeschlossen. Österreich hatte sich erfolgreich als erstes Opfer des Nazi- Regimes inszeniert und die Verantwortung für die Verbrechen und Untaten des Nationalsozialismus an die BRD abgeschoben, von welcher man sich fortan mit großer Leidenschaft distanzierte.² In Bezug auf den Sport hatte sich Österreich ab den 1950er Jahren zunehmend als Skination inszeniert.

Doch ab Mitte der 1960er Jahre und einhergehend mit den ersten Erfolgen eines Jochen Rindt wurde auch Motorsport in Österreich zunehmend populär.

Diese Arbeit soll sich daher der Frage widmen, mit welchen narrativen, sprachlichen und visuellen Strategien österreichische Motorsportjournalist:innen in den 1960er und 1970er Jahren Sportidole konstruierten und dabei an bestehende nationale Identitätskonstruktionen der zweiten Republik anknüpften.

1.2. Forschungsstand und Forschungslücken

Bezüglich der Thematik der Arbeit sei zunächst auf Roland Barthes verwiesen. Dieser hat in seinen semiotischen Analysen aufgezeigt, wie populäre Kultur und Medien symbolische Bedeutungen schaffen, darunter auch die Heldenmythen im Sport. Sportidole werden oft als Verkörperung von Mut, Stärke und Übermenschlichkeit dargestellt, was sie zu Projektionsflächen für gesellschaftliche Werte macht.³ Die Verknüpfung von Sport mit nationaler Identität ist ebenfalls gut dokumentiert. Als Beispiel sei hier Eric Hobsbawm genannt der in seinem Werk *„Nationen und Nationalismus Mythos und Realität seit 1780“*⁴ beschreibt, wie Sport als modernes Ritual fungiert, in dem nationale Werte und Zusammengehörigkeit inszeniert werden. Ebenso ist der Zusammenhang zwischen Entwicklung einer österreichischen Identität nach 1945 und Sportler:innen bzw. Sportereignissen gut erforscht.

Für diese Masterarbeit besonders relevant sind hier die Arbeiten von Matthias Marschik, Agnes Meisinger, Rudolf Müllner, Johann Skocek und Georg Spitaler die

2 Vgl. Tschiggerl Martin, Wir und die anderen. Konstruktionen nationaler Identität in der Sportberichterstattung der drei Nachfolgegesellschaften des NS- Staates in den 1950er Jahren. In: Marschik Matthias (Hg.) Images des Sports in Österreich: Innensichten und Außenwahrnehmungen. Göttingen 2018. S. 277 – 290 hier S.280f

3 Vgl. Berndt Frauke, Roland Barthes , Mythen des Alltags. In: Berndt Frauke (Hg.) Symbol: Grundlagentexte aus Ästhetik, Poetik und Kulturwissenschaft. Frankfurt 2009. S.452f

4 Vgl. Hobsbawm Eric J. Nationen und Nationalismus: Mythos und Realität seit 1780. Frankfurt 2005

etwa in dem von ihnen herausgegebenen Sammelband *„Images des Sports in Österreich“*⁵ diese Wechselwirkungen gut beschrieben haben. Ebenso zu erwähnen ist hier der Sammelband *„Helden und Idole: Sportstars in Österreich“* ebenfalls herausgegeben von Matthias Marschik und Georg Spitaler.⁶

Martin Tschigge hat in seinem Beitrag *„Wir und die anderen. Konstruktionen nationaler Identität in der Sportberichterstattung der drei Nachfolgegesellschaften des NS- Staates in den 1950er Jahren.“* wiederum sehr nachvollziehbar dargestellt in welcher Weise sich das Österreichbewusstsein nach 1945 auch in Abgrenzung zur BRD entwickelt hat.

In Hinblick auf die Zusammenhänge von Politik, Motorsport, und nationaler Identität existieren einige Arbeiten, die sich mit Motorsport im Nationalsozialismus auseinandersetzen. Exemplarisch hierfür möchte ich auf das Werk *„Hitlers Rennschlachten. Die Silberpfeile unterm Hakenkreuz“* von Eberhard Reuß⁷ verweisen, der die Verstrickungen und gegenseitigen Wechselwirkungen zwischen Rennsport und Nationalsozialismus sehr anschaulich beschrieben hat.

Für die Zeit nach 1945 fehlen allerdings solche Arbeiten fast gänzlich. Relativ wenig erforscht ist die Geschichte des österreichischen Motorsports. Neben zwei Werken von Thomas Karny *„Autos, Helden und Mythen: eine Kulturgeschichte des Automobils in Österreich“*⁸ und *„Motorsport in Österreich 1945- 1970“*⁹ beide verfasst in Zusammenarbeit mit Matthias Marschik, hat sich nur Martin Pfundner in Werken wie *„Vom Semmering zum Grand Prix: Der Automobilrennsport in Österreich“*¹⁰ oder *„Die Formel 1 in Österreich von den Flugplatzrennen zum Red Bull Ring“*¹¹ systematisch mit der Geschichte des Motorsports in Österreich auseinandergesetzt.

5 Matthias Marschik, Rudolf Müllner, Georg Spitaler, Johann Skocek, Agnes Meisinger (Hg.) *Images des Sports in Österreich*. Wien 2018 S. 265 -276

6 Marschik Matthias, Spitaler Georg, (Hg.) *Helden und Idole: Sportstars in Österreich*. Wien 2006

7 Reuß Eberhard, *Hitlers Rennschlachten. Die Silberpfeile unterm Hakenkreuz*. Berlin 2006

8 Karny Thomas, Marschik Matthias, *Autos, Helden und Mythen: eine Kulturgeschichte des Automobils in Österreich*. Wien 2015

9 Karny Thomas, Marschik Matthias *Motorsport in Österreich 1945 bis 1970: Faszination auf zwei und vier Rädern*. Erfurt 2019

10 Pfundner Martin, *Vom Semmering zum Grand Prix : der Automobilsport in Österreich und seine Geschichte*. Wien 2003

11 Pfundner Martin, *Die Formel 1 in Österreich: von den Flugplatzrennen zum Red-Bull-Ring*. Wien 2014

Zu den Zusammenhängen zwischen der medialen Konstruktion von Sportidolen und österreichischer Identität gibt es bereits einige wissenschaftliche Arbeiten. Als Beispiele seien hier zwei Masterarbeiten genannt. Zum einem „*Vom Scheiberlspiel zum Abfahrtslauf über die (politische) Konstruktion von Identität in der österreichischen Sportberichterstattung zwischen 1945 und 1965*“ von Claus-Christian Oistrič¹² und „*Toni Sailer und die Konstruktion eines österreichischen Sportidols*“ von Daniel Prenninger.¹³ In diesen beiden Arbeiten wird anhand von Beispielen aus dem Skisport und dem Fußball dargelegt, wie nicht zuletzt durch mediale Berichterstattung Sportidole konstruiert wurden und diese dann in weiterer Folge zur österreichischen Identitätsbildung beitragen haben.

Diesbezügliche Arbeiten zum österreichischen Motorsport sowie dem österreichischen Motorsportjournalismus fehlen jedoch bisher. Ich möchte daher in meiner Arbeit diese Lücke schließen, indem ich die journalistischen Strategien und Diskurse analysiere, die im österreichischen Motorsportjournalismus der 1960er und 1970er Jahre verwendet wurden. Relevante Forschungslücken finden sich auch im Bereich der medialen Inszenierung des österreichischen Motorsports der 1960er und 1970er Jahre. So wurden etwa Jochen Rindt und Niki Lauda in verschiedensten Biografien als Persönlichkeiten untersucht, aber es fehlt eine systematische Analyse der journalistischen Berichterstattung über sie. Auch der Komplex der nationalen Narrative im österreichischen Motorsportjournalismus, genauer die Verbindung zwischen Motorsport, Journalismus und österreichischer Identität wurde bislang kaum thematisiert.

1.3. Zielsetzung, Forschungsfragen und Hypothesen

Ziel dieser Arbeit ist es, einen Beitrag zur zeitgeschichtlichen Medien- und Kommunikationswissenschaft zu leisten, indem die Rolle des österreichischen Motorjournalismus bei der Konstruktion von Sportidolen und nationaler Identitätsmuster untersucht wird. Dabei werden motorsportspezifische Themen mit kulturwissenschaftli-

¹² Oistrič, Claus Christian, „Vom Scheiberlspiel zum Abfahrtslauf“. Über die (politische) Konstruktion von Identität in der österreichischen Sportberichterstattung zwischen 1945 und 1965. Masterarbeit an der Universität Wien 2021

¹³ Prenninger Daniel, Toni Sailer und die Konstruktion eines österreichischen Sportidols. Masterarbeit an der Universität Wien 2023

chen und zeitgeschichtlichen Fragestellungen verknüpft, um neue Einsichten in das Zusammenspiel von Medien, Sport und nationaler Identität in Österreich zu gewinnen.

Fragestellungen:

Im Zentrum der Untersuchung steht die Frage, auf welche Weise der österreichische Motorsportjournalismus zur Inszenierung von Fahrern wie Jochen Rindt und Niki Lauda als nationale Ikonen beigetragen hat. Es wird analysiert, welche narrativen Strukturen und sprachlichen Mittel eingesetzt wurden, um diese Persönlichkeiten als herausragende Sportidole zu etablieren, und inwiefern Motive wie Mut, Risiko und Übermenschlichkeit dabei eine zentrale Rolle spielten.

Darüber hinaus richtet sich das Augenmerk auf die Verarbeitung tragischer Ereignisse, insbesondere des tödlichen Unfalls von Jochen Rindt im Jahr 1970 sowie des Feuerunfalls von Niki Lauda 1976 in der medialen Berichterstattung. Diese Vorfälle wurden nicht nur zur Mythisierung der betroffenen Persönlichkeiten genutzt, sondern auch zu symbolträchtigen Momenten innerhalb der österreichischen Erinnerungskultur stilisiert.

Die Arbeit beleuchtet außerdem, inwieweit nationale Identitätskonstruktionen der Zweiten Republik in die mediale Darstellung dieser Fahrer eingeflossen sind und welche Rolle sie in der Schaffung eines nationalen Selbstbildes spielten. Dabei wird der Frage nachgegangen, in welchem Maße die Fahrer als Verkörperungen von Modernität, technologischem Fortschritt und nationalem Stolz inszeniert wurden und wie die Berichterstattung zeitgenössische gesellschaftliche und politische Diskurse widerspiegelte.

Hypothesen:

Die zugrunde liegende Annahme der Arbeit ist, dass der österreichische Motorsportjournalismus der 1960er und 1970er Jahre maßgeblich zur Mythisierung einzelner Fahrer beitrug und sie als nationale Heldenfiguren etablierte. Charakterzüge wie Risikobereitschaft, technische Überlegenheit, persönliche Opferbereitschaft sowie ein hedonistischer Lebensstil wurden besonders hervorgehoben und dienten der Inszenierung eines heroischen Narrativs.

Tragische Wendepunkte wie der Tod Rindts oder Laudas Unfall wurden dabei zu bedeutenden Elementen einer kollektiven nationalen Erinnerung umgedeutet. Gleichzeitig wurden einzelne Fahrer als rebellische Figuren und als Leidtragende technischer Entwicklungen sowie der übersteigerten Risikofreude der Techniker und Rennwagenkonstrukteure inszeniert, eine Deutung, die deutlich auch den oppositionellen Zeitgeist der 1960er- und 1970er-Jahre widerspiegelte.

In einer Ära, in der Österreich international überwiegend als kleiner, neutraler Staat wahrgenommen wurde, ermöglichte der Motorsportjournalismus durch die Erfolge österreichischer Fahrer eine symbolische Inszenierung nationaler Größe, Relevanz und Stärke auf internationaler Ebene.

1.4. Aufbau der Arbeit

Die vorliegende Arbeit gliedert sich in sieben Kapitel, die aufeinander aufbauen und sowohl theoretische als auch empirische Zugänge zur Analyse des österreichischen Motorsportjournalismus der 1960er und 1970er Jahre miteinander verbinden.

Nach der Einleitung werden in Kapitel 2 die theoretischen und methodischen Grundlagen der Untersuchung gelegt. Zunächst werden zentrale Konzepte der Mediennarration und Mythenbildung (2.1) sowie die Rolle des Sports bei der Konstruktion nationaler Identität (2.2) diskutiert. Daran anschließend wird Motorsport als gesellschaftlich-mediales Phänomen eingeordnet (2.3). Der methodische Zugang der Arbeit basiert auf der qualitativen Inhaltsanalyse nach Philipp Mayring (2.4), deren Anwendung und Erkenntnispotenzial für die vorliegende Fragestellung erläutert werden. Abgeschlossen wird das Kapitel durch eine Darstellung der Quellenlage sowie der Auswahl und Eingrenzung der Primärquellen (2.5).

Kapitel 3 widmet sich dem historischen und gesellschaftlichen Kontext. Es analysiert die Entwicklung des österreichischen Nationalbewusstseins in der Zweiten Republik, insbesondere in den 1960er und 1970er Jahren (3.1) und beschreibt in welcher Weise das österreichische Wirtschaftswunder der Nachkriegszeit sowie die einsetzende Massenmotorisierung die Entwicklung einer eigenen österreichischen Identität vorangetrieben

haben (3.2). Kapitel (3.3) skizziert die Geschichte des Motorsports in Österreich nach 1945.

Kapitel (3.4) beleuchtet die Struktur und den Wandel der österreichischen Medienlandschaft im Untersuchungszeitraum. Dieses Kapitel schafft damit die zeitgeschichtliche Grundlage für das Verständnis der medialen Diskurse, die in den folgenden Kapiteln untersucht werden.

In Kapitel 4 steht der österreichische Motorsportjournalismus selbst im Zentrum. Es werden zentrale journalistische Akteure dieser Zeit porträtiert (4.1), relevante Medienformate und Publikationskanäle analysiert (4.2) sowie narrative, sprachliche und visuelle Darstellungsstrategien herausgearbeitet (4.3). Abschließend wird der Motorsportjournalismus im Spannungsfeld zwischen sachlicher Information und heroischer Überhöhung reflektiert (4.4).

Die empirische Analyse erfolgt in den Kapiteln 5 und 6, die jeweils einer Fallstudie gewidmet sind. Kapitel 5 untersucht die mediale Konstruktion Jochen Rindts, von den Narrativen zu Beginn seiner Karriere über seine sportlichen Erfolge bis hin zur medialen Verarbeitung seines frühen Todes 1970. Kapitel 6 analysiert die Berichterstattung zu Niki Lauda, beginnend mit seiner Darstellung als Außenseiter, über seinen Aufstieg zum Weltmeister bis hin zur medialen Verarbeitung seines Unfalls 1976 und seiner weiteren Karriere bis zu seinem ersten Rücktritt vom Rennsport 1979.

Den Abschluss der Arbeit bildet Kapitel 7, in dem die Ergebnisse der Fallanalysen zusammengeführt und vergleichend ausgewertet werden. Dabei wird Motorsport als Spiegel nationaler, gesellschaftlicher und politischer Diskurse interpretiert (7.1). Zudem wird der Beitrag der Arbeit zur Medien- und Zeitgeschichtsforschung reflektiert (7.2) und ein Ausblick auf weiterführende Forschungsfragen gegeben (7.3).

2. Theoretische und methodische Grundlagen

2.1. Mediennarration und Mythenbildung

Die Konstruktion von Bedeutung in modernen Gesellschaften erfolgt nicht zuletzt durch Narrative. Diese strukturierten Erzählungen ordnen Einzelereignisse in

kollektive Deutungsmuster ein und prägen dadurch gesellschaftliche Vorstellungen. Etwa darüber, was als heroisch, typisch national oder historisch bedeutsam gilt. Roland Barthes analysierte bereits in den 1950er Jahren in seinen Werk „*Mythen des Alltags*“, wie banale Alltagsphänomene durch mediale Sprache ideologisch aufgeladen und zu kulturellen Mythen werden.¹⁴

Barthes' zentrale These war, dass die bürgerliche Kultur ihre Weltanschauung nicht durch offene Argumente, sondern durch scheinbar neutrale, natürliche Zeichen vermittelt. Beispielsweise analysiert er, wie ein Foto eines dunkelhäutigen Soldaten in französischer Uniform zum Symbol der multikulturellen Kolonialmacht Frankreich umcodiert wird. Dieser Mechanismus den Barthes als „*Mythologisierung*“ bezeichnet findet sich auch in der Sportberichterstattung wieder. Dort wird oftmals aus einem simplen Sieg eines Sportlers eine Erzählung über nationale Größe oder kollektive Identifikation. Mythen, so Barthes weiter, erzeugen einen Anschein von Natürlichkeit, obwohl sie gesellschaftlich konstruiert sind und bestimmte Werte transportieren.¹⁵

Diese Theorie ist besonders brauchbar für die Analyse journalistischer Darstellungen. Im Motorsport etwa wird aus dem mechanischen Vorgang eines Rennens eine dramatische Erzählung mit klaren Figurenkonstellationen in der es Helden, Gegner und schicksalhafte Ereignisse gibt. Fahrer wie Jochen Rindt oder Niki Lauda erscheinen in diesem Diskurs nicht nur als Sportler, sondern auch als Symbole nationaler Tugenden und stehen für Risikobereitschaft, Mut, Ausdauer oder auch strategische Weitsicht.

Die Sportberichterstattung in Printmedien und Fernsehen, etwa durch Heinz Prüller, Helmut Zwickl oder Herbert Völker hat dabei wesentlich zur Etablierung solcher Mythen beigetragen.¹⁶

Auch Eric Hobsbawm hat mit dem Konzept der „*erfundenen Traditionen*“ einen bedeutsamen Beitrag zur Analyse kollektiver Gedächtnisbildung geleistet. Hobsbawm argumentiert, dass viele als „*alt*“ geltende nationale Rituale und Bräuche

14 Vgl. Berndt Frauke, Roland Barthes , *Mythen des Alltags*. S.452f

15 Vgl. ebd. S.457f

16 Vgl. Oistrič, Claus Christian, „Vom Scheiberlspiel zum Abfahrtslauf“. S. 38f

in Wirklichkeit relativ neue Erfindungen sind, die bewusst inszeniert wurden, um soziale Kohärenz und staatliche Legitimität zu erzeugen.¹⁷

Insbesondere in Zeiten des Wandels etwa bei Staatsgründungen, politischen Umbrüchen oder gesellschaftlichen Krisen werden solche Traditionen geschaffen, um eine historische Kontinuität vorzutäuschen. Im Sport äußert sich dies etwa in der Wiederholung symbolischer Akte wie der Nationalhymne, der Übergabe von Medaillen oder der medialen Erinnerung an herausragende Leistungen, die zum Teil ritualisiert gefeiert werden. So wurde und wird beispielsweise die posthume Formel-1-Weltmeisterschaft Jochen Rindts nicht nur sportlich, sondern in Form offizieller Gedenkveranstaltungen und medialer Hommagen inszeniert.¹⁸

Niki Laudas Unfall am Nürburgring 1976 und seine Rückkehr auf die Rennstrecke wurden in der medialen Logik als dramatische Heldenreise erzählt, die sich vom beinahe tödlichen Unfall zur triumphalen Wiedergeburt erstreckte. Solche Narrationen folgen klassischen Mustern des Mythos, wie sie Barthes beschreibt. Ein Individuum wird durch außergewöhnliche Leistung zum universellen Symbol stilisiert. In Österreich, wo nationale Selbstvergewisserung häufig über kulturelle und sportliche Identifikation läuft, erfüllen diese Figuren eine identitätsstiftende Funktion.¹⁹

Die Konstruktion medialer Mythen im Motorsport ist daher nicht nur eine journalistische Praxis, sondern eine Form von Public History. Sie verleiht Einzelereignissen Dauer, integriert sie in nationale Erzählungen und trägt so zur Stabilisierung kollektiver Identitäten bei. Die Anwendung der Theorien von Barthes und Hobsbawm ermöglicht es, diese Prozesse nicht nur zu beschreiben, sondern in ihrer ideologischen und kulturellen Funktion zu analysieren.

17 Vgl. Hobsbawm, Eric, Ranger Terence, *The Invention of Tradition*. Edited by Eric Hobsbawm and Terence Ranger. Cambridge 2013 S.1f

18 Vgl. Kary Thomas. Vom Bastler zum Dandy. Motorsport in Österreich nach dem Zweiten Weltkrieg. In: [Marschik](#) Matthias, Meisniger Agnes, Müller Rudolf, Skocek Johann, Spitaler Georg, (Hg.) *Images des Sports in Österreich*. Wien 2018, S.349 – 362, hier 360

19 Vgl. Horvath, Philipp (2017), *Der Einfluss von Sportereignissen auf das Österreichbewusstsein*. Diplomarbeit Universität Wien. S.92f

2.2. Sport und nationale Identitätskonstruktion

Sport ist ein bedeutender Bestandteil kollektiver Identitätsbildung. In der österreichischen Nachkriegsgesellschaft nahm Sport eine zentrale Rolle ein, um Österreich als eigenständige Kulturnation zu inszenieren. Insbesondere durch Sportereignisse und Sportikonen wie Toni Sailer wurde ein nationales Selbstbild, das der „*Skination*“ im Nachkriegsösterreich medial konstruiert und emotional aufgeladen. Der Skisport bot nach 1945 eine identitätsstiftende Alternative zum politisch belasteten Fußball der Zwischenkriegszeit²⁰.

Die mediale Repräsentation des Sports wirkte als Katalysator. Durch die Berichterstattung in Radio, Printmedien und ab Ende der 1950er Jahre auch im Fernsehen wurden sportliche Leistungen nicht nur dokumentiert, sondern symbolisch überhöht. Sport wurde zur Bühne nationaler Repräsentation. Erfolge österreichischer Athleten galten nicht nur als persönliche, sondern als kollektive Leistungen, die das Land auf der Weltbühne positionierten.²¹

Toni Sailer war hierbei eine zentrale Figur. Sein Triumph bei den Olympischen Winterspielen 1956 in Cortina d'Ampezzo, wo er drei Goldmedaillen gewann, wurde als nationales Wunder gefeiert. In ihm verband sich sportlicher Erfolg mit jugendlichem Charme und medialer Omnipräsenz. Sailer wurde zur Symbolfigur eines neuen Österreich, das sich modern, erfolgreich und unbelastet von der NS-Vergangenheit inszenierte²². Seine Präsenz in Film, Werbung und Fernsehen verstärkte die identitätsstiftende Wirkung seines sportlichen Erfolgs.

Ein ähnlicher Mythos wurde um den Skispringer Sepp Bradl aufgebaut, der bereits 1938 als erster Mensch über 100 Meter gesprungen war, jedoch nach dem Krieg bewusst als Symbol eines entnazifizierten Skisports wiederaufgebaut wurde²³. Bradl wurde wie später auch Karl Schranz Teil eines nationalen Gedächtnisses, das Sportler zu Trägern nationaler Werte stilisierte. Diese Werte waren etwa Mut, Disziplin, Heimatverbundenheit.

20 Vgl. Oistrič, Claus-Christian, „Vom Scheiberlspiel zum Abfahrtslauf“. S.19f

21 Vgl. Horvath, Philipp (2017): Der Einfluss von Sportereignissen auf das Österreichbewusstsein, S.58f

22 Vgl. Müllner, Rudolf, Anton Sailer. Österreichs Sportler des Jahrhunderts. In: Marschik Matthias, Spitaler Georg (Hg.), Helden und Idole. Sportstars in Österreich. Wien 2006. S.242 -259 hier S.243f.

23 Vgl. ebd. S.245f

Karl Schranz Karriere steht exemplarisch für die politische Aufladung sportlicher Identität. Sein Ausschluss von den Olympischen Spielen 1972 in Sapporo aufgrund vermeintlicher Verstöße gegen das Amateurstatut löste in Österreich eine Welle der Empörung aus. Medien und Politik inszenierten Schranz als Opfer internationaler Willkür und als Verkörperung eines unterdrückten, aber stolzen Österreichs.²⁴ Die Rückkehr Schranz in Wien wurde wie ein Staatsakt begangen. Der Bundeskanzler und tausende Menschen empfingen ihn am Heldenplatz.

Philipp Horvath argumentiert, dass Sportereignisse nach 1945 bewusst eingesetzt wurden, um ein Österreichbewusstsein zu fördern. Dabei sei es zu einer „*Neuaufladung*“ nationaler Symbole gekommen, etwa durch das Wiederaufleben rot-weiß-roter Flaggen bei Siegerehrungen.²⁵ Die emotionale Mobilisierung der Bevölkerung durch Sport war ein geeignetes Mittel, um politische Differenzen zu überdecken und eine kollektive Identität zu suggerieren.

Die Inszenierung des Landes als Wintersportnation trug maßgeblich zur Nationsbildung bei. Österreich wurde in internationalen Medien zunehmend mit alpiner Idylle und Skisport assoziiert. Ein solches Image war auch touristisch gut vermarktbar.²⁶ Das nationale Selbstverständnis wurde somit nicht nur über politische oder kulturelle Leistungen, sondern über sportliche Erfolge transportiert. Die Konstruktion dieser Identität war dabei keineswegs neutral, sondern von bewusster medialer Steuerung geprägt.

Obwohl der alpine Wintersport eine dominante Rolle in der österreichischen Identitätskonstruktion nach 1945 spielte, darf die Bedeutung des Fußballs nicht unterschätzt werden. Der Fußball war in der Ersten und auch in der Zweiten Republik ein Massenphänomen, das aber immer stark mit städtischer Kultur, insbesondere in Wien, verbunden war.²⁷

²⁴Vgl. Marschik, Matthias, Vom Idealismus zur Identität. Der Beitrag des Sportes zum Nationsbewußtsein in Österreich (1945 - 1950) Wien 1999. S.112f

²⁵ Vgl. Horvath, Philipp, Der Einfluss von Sportereignissen auf das Österreichbewusstsein. S.84f.

²⁶ Vgl. Hack Christoph, Erich, Alpiner Skisport und die Erfindung der österreichischen Nation 1945 – 1964.

Dissertation zur Erlangung des Doktorgrades der Philosophie an der Karl-Franzens-Universität Graz 2013 S. 243f

²⁷ Vgl. Hachleitner Bernhard, Colpan Sema, Die österreichische Nation, geboren aus einer Niederlage. Das »Wunderteam«-Gemälde als Element des Nation Building zu Beginn der Zweiten Republik. In: Marschik Matthias, Meisniger Agnes, Müller Rudolf, Skocek Johann, Spitaler Georg, (Hg.) Images des Sports in Österreich. Wien

Der österreichische Fußball und hier vor allem das sogenannte „*Wunderteam*“ der 1930er Jahre, diente als identitätsstiftende Referenzfigur im kollektiven Gedächtnis. Auch in der Nachkriegszeit war der Fußball ein Vehikel für emotionale kollektive Erfahrungen. Die Spiele der Nationalmannschaft, etwa bei der Weltmeisterschaft 1954, fungierten als mediale und gesellschaftliche Ereignisse mit identitätspolitischer Dimension.

Spieler wie Ernst Happel, Hans Krankl, Herbert Prohaska oder später Toni Polster und Andreas Herzog verkörperten unterschiedliche Facetten des nationalen Selbstbildes. Ernst Happel war zwar auch als Spieler erfolgreich, aber erst als international erfolgreicher Trainer, wurde er zu einer Ikone des österreichischen Fußballs. Krankl war der leidenschaftliche Torjäger mit Popstar-Aura, Herzog das Bindeglied zwischen Tradition und Modernisierung des österreichischen Spiels. Besonders Krankls berühmtes Tor gegen Deutschland im WM-Spiel 1978, das sogenannte „*Wunder von Córdoba*“ wird bis in die Gegenwart in der kollektiven Erinnerung als symbolischer Akt der Selbstbehauptung gegen den großen Nachbarn gedeutet.²⁸

Der Fußball bot durch seine hohe Popularität und gesellschaftliche Durchdringung ein wichtiges Feld für Identifikationsangebote, auch außerhalb der alpin dominierten Sportwelt. Gleichwohl blieb die politische Instrumentalisierung des Fußballs ambivalent. Während er einerseits als Katalysator für Integration und nationale Einigkeit fungieren konnte, war er andererseits immer auch Projektionsfläche für soziale Spannungen und politische Konflikte.

Herbert Hofreither verweist auf die Rolle des Sports in der „*Kulturnation' Österreich*“ Er beschreibt den Sport als ein zentrales Symbol in der medialen Konstruktion nationaler Identität und sieht hier Parallelen zu Musik oder Film.²⁹

Der Sport wurde zunehmend zur Projektionsfläche für nationale Werte wie Leistung, Disziplin und Gemeinschaftsgefühl. Dabei blieb die Konstruktion selektiv. Der Fokus

2018, S.265 – 276, hier 270f

28 Vgl. Wieselberg Lukas, Nicht erst seit Cordoba narrisch. Österreich-BR Deutschland 3:2. 21. Juni.1978, Cordoba - Estadio Cordoba. In: Marschik Matthias (Hg.) Sternstunden der österreichischen Nationalmannschaft. Erzählungen zur nationalen Fußballkultur, S. 147 –160. hier 152f

29 Vgl. Hofreither, Herbert, Kulturnation Österreich. In: Modern Austrian Literature. 1999, Vol. 32, No. 4, Special Issue: Austria in Film S. 19-39 hier 26f

lag zumeist auf männlichen, weißen, alpinen Sporthelden oder Fußballern. Erst ab den 1970er Jahren und mit den Erfolgen einer Annemarie Moser Pröll wurde hier ein langsamer Wandel sichtbar.

Minderheiten, Frauensport und alternative Disziplinen blieben dabei zunächst weitgehend ausgeblendet. Die mediale und gesellschaftliche Akzeptanz dieser Heldenkonstruktionen trug dazu bei, problematische Aspekte der Vergangenheit zu verdrängen und ein homogenes, vermeintlich traditionsreiches Nationalbild zu etablieren.³⁰

2.3. Motorsport als gesellschaftliches und mediales Phänomen

Der Motorsport entwickelte sich im Verlauf der 1960er und 1970er Jahre von einer elitären, aber medial noch wenig beachteten Sportart zu einem gesellschaftlich hoch aufgeladenen Medienereignis. Diese Entwicklung folge dabei dem gesamtgesellschaftlichen Phänomen zur „*Versportlichung der Gesellschaft*“³¹, in deren Zuge sich sportliche Praxis, mediale Darstellung und gesellschaftliche Bedeutungszuschreibungen wechselseitig verstärkten. Motorsport wurde, wie andere populäre Sportarten auch damit zu einem exemplarischen Feld, in dem sich Prozesse der Mythenbildung, der Identitätskonstruktion und der medialen Dramatisierung in besonderer Dichte beobachten lassen.³²

Zentral für diese Entwicklung war die enge Verbindung zwischen Motorsport und den Leitmotiven der westlichen Nachkriegsgesellschaft. Fortschritts- und Technikgläubigkeit, Geschwindigkeit und individuelle Leistungsfähigkeit war bestimmende Motive der 1960er und 1970er Jahre. Das Automobil fungierte seit den 1950er Jahren als Symbol sozialen Aufstiegs und moderner Mobilität, der Rennsport wiederum als dessen radikalisierte Zuspitzung. In der öffentlichen Wahrnehmung wurde der Rennfahrer zur Verkörperung eines modernen Heldenideals, das Mut,

30 Vgl. Oistrič, Claus-Christian, „Vom Scheiberspiel zum Abfahrtslauf“. S. 44f

31 Vgl. Digel, Helmut, Burk, Verena, Sport und Medien. Entwicklungstendenzen und Probleme einer lukrativen Beziehung. In: Roters, Gunnar, Klingler Walter, Gerhards Maria (Hg.) Sport und Sportrezeption. Baden-Baden 2001 S.15-31 hier S.17f

32 Vgl. Penz Otto, Sport und Medien. Über Mythos, Helden und Effekte. In: Marschik Matthias, Spitaler Georg, (Hg.) Helden und Idole. Sportstars in Österreich. Wien 2006 S.75 -82 hier S.77f

Risikobereitschaft und technische Beherrschung miteinander verband.³³ Diese Zuschreibung war jedoch nicht naturgegeben, sondern wurde wesentlich durch mediale Narrative erzeugt.

Die Sportpsychologie verweist darauf, dass der Rennsport eine spezifische Motiv und Persönlichkeitsstruktur begünstigt, die sich durch hohe Risikobereitschaft, Reizsuche und ein stark ausgeprägtes Kontrollbedürfnis auszeichnet.³⁴ Gerade diese Eigenschaften eigneten sich in besonderer Weise für mediale Überhöhung. Der Rennfahrer erschien nicht nur als Sportler, sondern als Grenzgänger zwischen Leben und Tod, als Figur existenzieller Entscheidung. Die Medien nahmen diese Deutung auf und überführten individuelle Leistungen in kollektive Bedeutungszusammenhänge.

Mit dem Aufstieg des Fernsehens zum Leitmedium ab den 1960er Jahren intensivierte sich dieser Prozess erheblich. Motorsport erwies sich hier als besonders fernsehtauglich. Die hohen Geschwindigkeiten, die spektakulären Bilder, dramatische Unfälle und klar identifizierbare Protagonisten ermöglichten eine visuelle und emotionale Verdichtung des Geschehens. Wie Kathryn Boi in ihrer Analyse der Formel-1-Übertragungen zeigt, wurde das Rennen nicht nur dokumentiert, sondern narrativ inszeniert durch Kameraführung, Zeitlupen, Kommentierung und die gezielte Personalisierung der Akteure.³⁵ Motorsport wurde damit zu einem ritualisierten Medienereignis, das kollektive Aufmerksamkeit und emotionale Gemeinschaftserlebnisse erzeugte.

Diese Mediatisierung hatte weitreichende gesellschaftliche Folgen. Sportliche Ereignisse wurden zunehmend nach medialen Kriterien strukturiert, während journalistische Berichterstattung nicht mehr primär informativ, sondern sinnstiftend und emotionalisierend wirkte. Der Motorsportjournalismus der 1960er und 1970er Jahre bewegte sich dabei bewusst im Spannungsfeld zwischen Information und Heldenepos.³⁶ Fahrer wie Jim Clark, Jackie Stewart, Graham Hill oder Jochen Rind,

33 Vgl. Lambing Elisabeth, Der Motorsport am Schnittpunkt mehrerer Wirklichkeiten. Diplomarbeit an der Universität Wien 2000 S.81

34 Vgl. ebd. S.87f

35 Vgl. Boi, Kathryn, Die Formel 1 als mediatisiertes Sportereignis. Wiesbaden 2015 S.42f

36 Vgl. Karny Thomas. Vom Bastler zum Dandy. Motorsport in Österreich nach dem Zweiten Weltkrieg. In: Marschik Matthias, Meisinger Agnes, Müller Rudolf, Skocek Johann, Spitaler Georg, (Hg.) Images des Sports in

wurden nicht nur anhand ihrer sportlichen Leistungen beurteilt, sondern als Charaktere erzählt, deren Biografien, Krisen und Triumphe symbolisch aufgeladen wurden.

Gerade im österreichischen Kontext erhielt dieser Prozess eine zusätzliche identitätspolitische Dimension. Österreich verfügte über keine bedeutende eigene Automobilindustrie und war im internationalen Motorsport lange Zeit randständig. Der Erfolg einzelner Fahrer, insbesondere Jochen Rindt und später Niki Lauda, bot daher eine seltene Möglichkeit nationaler Sichtbarkeit auf einer globalen Bühne. Die mediale Inszenierung dieser Fahrer als österreichische Heldenfiguren ermöglichte es, nationale Selbstbilder von Modernität, Leistungsfähigkeit und internationaler Anschlussfähigkeit zu kommunizieren.³⁷

Der Tod Jochen Rindts im Jahr 1970 markiert in diesem Zusammenhang einen zentralen Kulminationspunkt. Die Berichterstattung über den Unfall von Monza folgte klaren mythischen Mustern. Rindt wurde vom erfolgreichen Rennfahrer zur tragischen Heldenfigur transformiert. Sein Tod wurde als Opfer einer entfesselten Technik, der verantwortungslosen Risikobereitschaft seines Teamchefs sowie des System Formel 1, gedeutet.³⁸ Medienberichte, Gedenksendungen und retrospektive Narrative verankerten ihn dauerhaft im kollektiven Gedächtnis der Zweiten Republik. Motorsport fungierte hier nicht nur als Sportereignis, sondern als Träger nationaler Trauer- und Sinnstiftung.

Auch Niki Laudas Unfall 1976 wurde medial in vergleichbarer Weise verarbeitet, jedoch mit veränderter Akzentuierung. Während Rindt als Opfer des Systems Formel 1 erinnert wurde, stilisierten Medien Lauda zum Überlebenden und rationalen Helden, dessen Rückkehr auf die Rennstrecke als Triumph von Disziplin, Vernunft und Willenskraft erzählt wurde.³⁹ Diese Differenz verweist auf einen Wandel im medialen Heldenbild, der zugleich gesellschaftliche Veränderungen während der 1970er Jahre widerspiegelt.

Österreich. Wien 2018, S.349 – 362 hier S.360

37 Vgl. Karny Thomas, Die Vision vom Tusch. In: Karny Thomas, Marschik Matthias, Autos, Helden und Mythen. Eine Kulturgeschichte des Automobils in Österreich. Wien 2015 S.128 -131 hier S.129

38 Vgl. Zwickl Helmut, Hinrichtung eines Champions. Das Beispiel Jochen Rindt. Wien 1970 S.89f

39 Vgl. Prüller Heinz, Grand Prix Story 76. Ein Punkt – Ein Leben. Wien/Stuttgart 1976 S.7f

Motorsport als gesellschaftlich-mediales Phänomen ist daher nicht allein über sportliche oder technische Kategorien zu erfassen. Er stellt vielmehr ein kulturelles Deutungsfeld dar, in dem mediale Narrative, nationale Identitätsangebote und gesellschaftliche Werte miteinander verschränkt werden. Für die Analyse des österreichischen Motorsportjournalismus der 1960er und 1970er Jahre bildet dieses Verständnis die zentrale theoretische Grundlage, um die Konstruktion von Sportidolen wie Jochen Rindt und Niki Lauda in ihrem historischen und medialen Kontext angemessen zu erfassen.

2.4. Methodologie: Qualitative Inhaltsanalyse nach Mayring

Zur systematischen Bearbeitung der Forschungsfragen dieser Arbeit wird die qualitative Inhaltsanalyse nach Philipp Mayring angewendet. Dieses Verfahren eignet sich besonders zur Auswertung umfangreicher, vielschichtiger Textmaterialien, wie sie im Motorsportjournalismus vorliegen. Ziel ist es, aus diesen Texten *„kommunikativ erzeugte Bedeutungszusammenhänge“* herauszuarbeiten und in strukturierter Form interpretierbar zu machen.⁴⁰

Die qualitative Inhaltsanalyse ist dabei kein freies Interpretationsverfahren, sondern folgt einem regelgeleiteten, theoriegeleiteten Ablauf. Zentrale Methodelemente sind die Bildung, Anwendung und gegebenenfalls Anpassung von inhaltlich begründeten Kategorien. Diese können entweder deduktiv, also auf Basis theoretischer Vorannahmen, oder induktiv, durch sukzessive Analyse des Materials, entwickelt werden.⁴¹

In dieser Arbeit wird ein kombiniertes Vorgehen gewählt. Die theoretische Vorarbeit liefert erste deduktive Kategorien, so etwa narrative Rollenbilder (Held, Opfer, Überlebender), sprachlich-rhetorische Mittel (Dramatisierung, Symbolik) sowie Bezüge zur nationalen Identitätskonstruktion. Im Zuge der Materialanalyse werden diese Kategorien durch induktive Ergänzungen präzisiert und erweitert.

Der Analyseprozess gliedert sich gemäß dem von Mayring vorgeschlagenen Modell in mehrere Phasen. Zunächst erfolgt die Materialaufbereitung (Auswahl, Segmentierung, ggf. Transkription), gefolgt von der Kategorisierung, der interpretativen Analyse und schließlich der Zusammenführung der Ergebnisse in einer theoriebasierten

40 Vgl. Mayring, Phillip, Qualitative Inhaltsanalyse: Grundlagen und Techniken. Weinheim:2015 S.32

41 Vgl. Ebd. S.64

Auswertung.⁴² Entscheidend ist hierbei stets der Einbezug des Kontexts sowie der Medienstruktur, des gesellschaftlichen Diskurses und der historischen Situation.⁴³

Durch die qualitative Inhaltsanalyse wird es möglich, narrative Muster, symbolische Bedeutungen und ideologische Bezüge in den untersuchten Texten sichtbar zu machen. Gerade für die Analyse historischer Medienberichte aus den 1960er und 1970er Jahren die sich durch ihren spezifischen Sprachstil, zeitgenössischen Deutungsmustern und nationalen Implikationen auszeichnen, bietet das Verfahren einen besonders geeigneten methodischen Rahmen.⁴⁴

2.5. Quellenlage und Auswahl der Primärquellen

Die vorliegende Arbeit basiert auf einer qualitativen Analyse historischer Medienquellen aus dem österreichischen Motorsportjournalismus der 1960er und 1970er Jahre. Ziel ist es, jene journalistischen Narrative, Darstellungsstrategien und diskursiven Muster herauszuarbeiten, mit denen Fahrer wie Jochen Rindt und Niki Lauda als Sportidole und nationale Identifikationsfiguren konstruiert wurden. Entsprechend setzt sich das Quellenkorpus sowohl aus journalistischen Texten als auch aus audiovisuellen Medien zusammen, die in diesem Zeitraum eine zentrale Rolle für die öffentliche Wahrnehmung des Motorsports spielten.

Die Quellenlage ist insgesamt als gut, jedoch heterogen zu bewerten. Während Printmedien aus dem Untersuchungszeitraum in Archiven weitgehend zugänglich sind, gestaltet sich der Zugriff auf audiovisuelle Quellen selektiver. Insbesondere die Recherche im ORF Archiv hat ergeben das Fernsehsendungen und Live-Kommentare häufig nur fragmentarisch erhalten sind oder ganz fehlen. Auffällig war dabei, dass nahezu keine Beiträge aus Nachrichtenformaten wie etwa der Zeit im Bild zu finden waren.

Printmedien:

Einen zentralen Bestandteil des Quellenkorpus bilden österreichische Tages- und Wochenzeitungen sowie Fachzeitschriften. Dazu zählen insbesondere überregionale Tageszeitungen wie die Kronen Zeitung, der Kurier, Die Presse, oder die Wiener

42 Vgl. Ebd. S.50f

43 Vgl. Ebd. S.34

44 Vgl. Ebd. S.19

Zeitung die regelmäßig über motorsportliche Ereignisse berichteten und dabei unterschiedliche journalistische Zugänge, von sachlich-informierend bis stark emotionalisierend erkennen lassen.

Auffallend ist, dass in den Auflagenstärksten Tageszeitungen dieser Zeit, nämlich Kronen Zeitung und Kurier, mit Heinz Prüller und Helmut Zwickl zwei Journalisten die Berichterstattung dominierten, die zeitgleich auch in der österreichischen Fachzeitschrift Autorevue sehr präsent waren und in der ORF Berichterstattung zum Motorsport eine führende Rolle spielten. Prüller schrieb zunächst für den Express und nach dessen Einstellung ab 1970 für die Kronen Zeitung. Zwickl hingegen mit einer Unterbrechung von einigen Jahren, in der er ebenfalls für die Kronen Zeitung tätig war, für den Kurier.

Somit lässt sich festhalten, dass die Motorsport- und Formel 1 Berichterstattung der 1960er und 1970 Jahre in Österreich ganz wesentlich von diesen beiden Journalisten bestimmt und geprägt wurde. Zu einem ähnlichen Befund kommt auch Thomas Karny in seinem Beitrag „*Vom Bastler zum Dandy. Motorsport in Österreich nach dem Zweiten Weltkrieg*“.⁴⁵ Ergänzt wurde das Duo später durch Herbert Völker, Dieter Stappert oder Alex Höfer, die allesamt hauptsächlich in der Autorevue publizierten. Dennoch bleiben Prüller und Zwickl, über die gesamten 1960er und 1970er Jahre die einflussreichsten Motorsportjournalisten Österreichs.

Von besonderer Bedeutung für diese Arbeit sind darüber hinaus Fachzeitschriften und hier insbesondere die *Autorevue*, die ab 1965 monatlich erschien und bis heute eine herausragende Stellung im österreichischen Motorjournalismus einnimmt. Ihre Reportagen, Porträts und Essays, insbesondere unter der redaktionellen Leitung von Herbert Völker, zeichnen sich durch eine literarisierte, narrativ verdichtete Form der Berichterstattung aus und eignen sich daher in besonderer Weise für eine Analyse medialer Mythenbildung.

Fernseh- und Filmquellen.

Ein zweiter zentraler Quellenkomplex umfasst Beiträge aus dem österreichischen Rundfunk, insbesondere Fernsehsendungen des ORF. Dazu zählen Sportformate sowie kommentierte Rennübertragungen der Formel 1. Diese Quellen sind für die

⁴⁵ Vgl. Karny Thomas. *Vom Bastler zum Dandy. Motorsport in Österreich nach dem Zweiten Weltkrieg*. S.360

Analyse deshalb besonders relevant, weil das Fernsehen in den 1960er und 1970er Jahren zum Leitmedium avancierte und maßgeblich zur Emotionalisierung und Personalisierung des Motorsports beitrug.

Auffallend ist, dass die Recherche im ORF Archiv zeigte, dass zwar sehr viele Beiträge aus ORF Magazinen wie diversen ORF Sportsendungen z.B. Sport am Montag, Motorrama, Telesport etc. vorhanden sind, jedoch kaum Beiträge aus Nachrichtensendungen wie etwa Zeit im Bild die seit 1955 täglich ausgestrahlt wurde. Zudem existieren ältere Beiträge aus den 1960er Jahren zum Teil nur in Fragmenten, bei den oftmals entweder der Ton oder das Bild fehlt. Auch Übertragungen von Formel 1 Rennen waren bestenfalls in kurzen Zusammenschnitten oder Fragmenten zu finden. Besonders auffällig ist das sich zum Unfall von Niki Lauda beim Grand Prix von Nürburgring am 01.08.1976 kein Bildmaterial im ORF Archiv finden lässt. Die Vermutung liegt nahe das sich das mediale Interesse an diesem Tag auf ein anderes Ereignis richtete, nämlich den Einsturz der Wiener Reichsbrücke, der in den frühen Morgenstunden des gleichen Tages stattfand.

Teilweise wurde auch Bildmaterial herangezogen, das sich auf youtube findet. Zumeist handelt es sich dabei um ORF Beiträge aus Sendungen wie Sport am Montag oder Motorrama, die oftmals in voller Länge auf youtube zu finden sind. So etwa die Motorrama Sendung vom 07.09.1970 die zur Gänze dem Nachruf auf Jochen Rindt gewidmet ist.⁴⁶

Ebenfalls analysiert wurden Beiträge der Austria Wochenschau. Hier diente als Grundlage die jeweiligen Jahresedition „*Österreich in Bild und Ton*“ des Filmarchiv Austria, die seit 2004 in regelmäßigen Abständen auf DVD erschienen sind. Fernsehkommentare oder Kommentare zu den Wochenschauberichte innerhalb der Beiträge werden dabei nicht primär als objektive Informationsvermittlung verstanden, sondern als performative Texte, in denen emotionale Rahmungen, narrative Zuspitzungen und nationale Codierungen in verdichteter Form sichtbar werden.

46 Vgl. ORF Sendung Motorrama vom 07.09.1970. Moderiert von Gunther Phillipp und mit Beiträgen von Heinz Prüller, Helmut Zwickel und Lucky Schmidleitner. Zu finden auf youtube unter <https://www.youtube.com/watch?v=Y-R5YLNXCmo> abgerufen am 21.12.2025

Buchpublikationen und journalistische Langformen

Ergänzend zu den tagesaktuellen Medien werden journalistische Buchpublikationen herangezogen, die zeitnah zum Untersuchungszeitraum entstanden sind. Somit Werke die entweder in den 1960 oder 1970er Jahren publiziert wurden. Dazu zählen unter anderem Werke von Helmut Zwickl, Herbert Völker und Heinz Prüller. Diese Texte sind zwar keine Primärquellen im engeren Sinne der Tagesberichterstattung, nehmen jedoch eine wichtige Zwischenstellung ein. Sie bündeln, reflektieren und verfestigen jene Narrative, die zuvor in Zeitungen und Rundfunkmedien etabliert wurden, und tragen maßgeblich zur langfristigen Mythisierung der behandelten Fahrer bei.

Buchpublikation die retrospektiv die Narrative dieser Zeitepoche aufgreifen oder reflektieren und nach 1979 entstanden sind wurden in der Regel nicht berücksichtigt. In einigen Passagen der Arbeit wurde aber dennoch drauf zurückgegriffen, um gewisse Sachverhalte verständlicher darzustellen.

Auswahlkriterien und Eingrenzung des Materials

Die Auswahl der Primärmaterialien folgt mehreren Kriterien. Erstens wird bis auf wenigen Ausnahmen ausschließlich Material berücksichtigt, das im Zeitraum von den frühen 1960er Jahren bis zum Ende der 1970er Jahre veröffentlicht wurde oder sich explizit auf diesen Zeitraum bezieht. Zweitens liegt der Fokus auf journalistischen Beiträgen mit narrativem Gehalt, also Texten und Kommentaren, die über eine reine Ergebnis- oder Faktenberichterstattung hinausgehen. Drittens werden Beiträge bevorzugt, die explizite oder implizite Bezüge zu nationaler Identität, kollektiver Emotionalisierung, Heldenerzählungen oder moralischer Bewertung erkennen lassen.

Aufgrund der Materialfülle erfolgt keine Vollerhebung, sondern eine theoretisch begründete Stichprobenauswahl. Diese orientiert sich am Prinzip der theoretischen Sättigung. Es werden so viele Texte in die Analyse einbezogen, bis sich wiederkehrende narrative Muster und Deutungsrahmen stabil erkennen lassen. Einzelne besonders prägnante Texte oder Sendungen werden dabei exemplarisch vertieft analysiert.

Methodische Reflexion

Abschließend ist darauf hinzuweisen, dass die untersuchten Quellen selbst Teil jener Diskurse sind, die analysiert werden. Die journalistischen Texte und Bilder sind keine neutralen Abbilder historischer Realität, sondern konstruieren Bedeutung im Rahmen spezifischer medialer, institutioneller und gesellschaftlicher Kontexte. Die qualitative Inhaltsanalyse trägt diesem Umstand Rechnung, indem sie nicht nach „objektiver Wahrheit“, sondern nach Deutungsmustern, Symboliken und narrativen Strategien fragt. Die Kombination unterschiedlicher Medientypen ermöglicht dabei eine multiperspektivische Annäherung an die Konstruktion von Sportidolen im österreichischen Motorsportjournalismus der 1960er und 1970er Jahre.

3. Historischer und gesellschaftlicher Kontext

3.1. Nationale Identitätsbildung in der Zweiten Republik und die Entwicklung des Österreichbewusstseins in den 1960er und 1970er Jahren

Die Zeit unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg war in Österreich von einer tiefen Identitätskrise geprägt. Österreich war nach der Katastrophe des Nationalsozialismus gesellschaftlich traumatisiert und ein in vier Besatzungszonen aufgeteiltes Land. Es bedurfte einer kompletten Neuorientierung um das Fundament für ein modernes, republikanisches Österreich zu legen.

Zunächst dominierte die Opferthese, wonach Österreich das erste Opfer der nationalsozialistischen Aggression gewesen sei. Diese These, völkerrechtlich durch die Moskauer Deklaration von 1943 vorbereitet, wurde von allen relevanten politischen Lagern aufgenommen und in der Nachkriegspropaganda gezielt eingesetzt. Sie erlaubte es, die NS-Vergangenheit in eine nationale Unschuldserzählung zu überführen, gleichzeitig aber auch einen Bruch mit dem „*deutschen Weg*“ zu vollziehen.⁴⁷ Der politische Konsens, den dieser Mythos schuf, wurde zu einer identitätsstiftenden Erzählung der Zweiten Republik.

Zugleich spielte die bewusste Abgrenzung vom Deutschnationalismus eine tragende Rolle. Während in der Ersten Republik (1918–1938) das „*deutsche Erbe*“ vielfach als kulturelle Überlegenheitsformel herangezogen wurde, war es nun das erklärte Ziel, Österreich als eigenständigen Staat und eigenständige Nation zu etablieren. Dies geschah in einer Situation, in der noch 1945 ein erheblicher Teil der Bevölkerung eine kulturelle und emotionale Nähe zu Deutschland empfand.⁴⁸ Friedrich Heer konstatierte rückblickend, dass es „*kein anderes Land in Europa gibt, dessen Existenz so stark mit den Identitätsproblemen seiner Bürger verknüpft ist wie Österreich*“.⁴⁹

47 Vgl. Zuschnegg Julian, Das österreichische Nationalbewusstsein. Entwicklung, Faktoren und Einflüsse. Diplomarbeit an der Universität Graz 2020. S.44f

48 Vgl. Donabaum Sonja, Österreichische Identitätspolitik ab 1945 im Spiegel der Akten des Unterrichtsministeriums. Masterarbeit an der Universität Wien 2020. S.31

49 Heer Friedrich, Der Kampf um die österreichische Identität, Wien 1981 S.9.

Wesentliche identitätsbildende Maßnahmen wurden über Bildung, Symbole und Sprache gesetzt. Bereits in den 1940er Jahren begannen politische Akteure und das Unterrichtsministerium mit einer systematischen Rekonstruktion des Österreichbegriffs im Schulwesen. Die Vaterlandskunde, welche schon in der Habsburgermonarchie als pädagogisches Mittel zur Loyalitätsbildung diente, wurde in neuer Form reaktiviert.⁵⁰ Österreich wurde nicht mehr als ein „Reststaat“, wie oftmals in der 1. Republik, sondern als geschichtsträchtige Kulturnation mit Wurzeln in der Habsburgermonarchie präsentiert.

Die staatlichen Symbole wie Wappen, Flagge und die neu geschaffene Bundeshymne wurden zur sichtbaren Manifestation nationaler Eigenständigkeit. Auch der Nationalfeiertag, zunächst am 1. Mai und ab 1965 endgültig auf den 26. Oktober gelegt, war Teil dieser symbolpolitischen Neudefinition. Die Neutralitätserklärung von 1955, eingebettet in den Staatsvertrag, fungierte als außenpolitische Selbstvergewisserung und wurde ähnlich wie in der Schweiz identitätsstiftend aufgeladen.⁵¹ Österreich war nun ein Land, das „zwischen den politischen Blöcken“ moralisch vermittelte und sich als friedliebende Nation inszenierte. Das war ein Bild, das innenpolitisch anschlussfähig und außenpolitisch konsensstiftend war.

Die Rolle der Alliierten war dabei ambivalent. Einerseits sorgten die Besatzungsmächte bis 1955 für eine restriktive politische Atmosphäre, andererseits förderten insbesondere die westlichen Alliierten, hier vor allem die USA und Großbritannien eine kulturelle Neuorientierung die Österreich als Teil des demokratischen Westens positionieren sollte.⁵² Radio, Film und Printmedien spielten dabei eine zentrale Rolle und unterstützten den Aufbau eines neuen österreichischen Selbstbildes.

Dennoch blieb das Nationalbewusstsein bis in die späten 1950er Jahre hinein ambivalent und fragil. Gesellschaftliche Brüche, das Schweigen über die NS-Vergangenheit und die kaum stattgefundene Entnazifizierung führten zu einem Nebeneinander

50 Vgl. Bruckmüller Ernst, Die Entwicklung des Österreichbewusstseins. In: Kriechbaumer, Robert (Hg.): Österreichische Nationalgeschichte nach 1945. Die Spiegel der Erinnerung: Die Sicht von innen, Band 1. Wien 1998, S. 369-396 hier.375f

51 Vgl. Kolbábek Andreas, Österreichische Identität. Konstruktion einer österreichischen Nation unter Berücksichtigung von Parteiprogrammen. Diplomarbeit Wien 2012. S. 63f

52 Vgl. Zuschnegg Julian, Das österreichische Nationalbewusstsein. S.73f

von offizieller Identitätspolitik und informeller Traditionsfortschreibung.⁵³ Erst mit den sozioökonomischen Umbrüchen der 1960er Jahre und einer neuen medialen Öffentlichkeit konnte das bis dahin staatlich propagierte Österreichbewusstsein breitere gesellschaftliche Resonanz finden.

Die 1960er und 1970er Jahre markieren eine entscheidende Phase in der Transformation des österreichischen Nationalbewusstseins. Während in der unmittelbaren Nachkriegszeit noch eine diffuse kollektive Identität zwischen deutsch-nationalen Traditionen und staatsrechtlicher Eigenständigkeit vorherrschte, entwickelte sich in diesen beiden Jahrzehnten zunehmend ein gefestigtes, staatsbezogenes Österreichbewusstsein. Dieser Wandel war weder abrupt noch homogen, sondern das Ergebnis eines komplexen Zusammenspiels aus politischen, kulturellen, pädagogischen und medialen Faktoren.

Zentral für das Verständnis dieser Entwicklung ist der Befund, dass ein spezifisch österreichisches Nationalbewusstsein im Sinne einer kollektiven Selbstwahrnehmung als eigenständige Nation erst nach dem Zweiten Weltkrieg in Ansätzen entstand und sich erst in den 1960er Jahren im Bewusstsein breiter Bevölkerungsschichten verankerte. Wie Ernst Bruckmüller betont, sei das Österreichbewusstsein zu Beginn der Zweiten Republik keineswegs selbstverständlich gewesen, sondern habe sich erst *„langsam als dominierende Identitätsform herausgebildet“*.⁵⁴ Die Verdrängung und Umdeutung der NS-Vergangenheit sowie die Mythenbildung um die *„Opferthese“* bildeten hierbei die ideologische Basis, auf die eine neue nationale Identitätskonstruktion aufgesetzt wurde.⁵⁵

Ein bedeutender Motor für die Entstehung eines gefestigten Österreichbewusstseins war die Bildungspolitik, insbesondere die Rolle des Unterrichtsministeriums in den 1950er und 1960er Jahren. Sonja Donabaum weist anhand aktenbasierter Analysen darauf hin, dass unter den Unterrichtsministern Felix Hurdes (ÖVP) und Ernst Fischer (KPÖ) unterschiedliche Konzepte einer österreichischen Erziehungs- und Kulturpolitik aufeinandertrafen. Beide einte jedoch das Ziel, eine von der deutschen Kulturnation

53 Vgl. Heer Friedrich, Der Kampf um die österreichische Identität. S.10f

54 Vgl. Bruckmüller Ernst, Die Entwicklung des Österreichbewusstseins. S.369f

55 Vgl. Zuschnegg Julian, Das österreichische Nationalbewusstsein. S.44f

unabhängige österreichische Identität zu vermitteln.⁵⁶ Dabei spielten Unterrichtsmaterialien, Schulbücher und die Lehrplangestaltung eine zentrale Rolle österreichische Geschichte wurde verstärkt betont, während die deutsche Geschichte in den Hintergrund rückte. Die Schule wurde damit zu einem zentralen Ort staatlich gesteuerter Identitätsarbeit.

Ein zweiter zentraler Bereich war die Kulturpolitik, insbesondere unter Bundeskanzler Bruno Kreisky (SPÖ), dessen Regierungszeit ab 1970 mit einer massiven Förderung von Kunst und Kultur einherging. Kultur wurde dabei nicht bloß als Repräsentation, sondern als sozial integrierende Kraft verstanden. Der Ausbau von Theatern, die Stärkung der kulturellen Infrastruktur sowie die mediale Präsenz österreichischer Künstler im Inland und Ausland wirkten identitätsstiftend, nicht zuletzt durch die Konstruktion eines „*österreichischen Kulturerbes*“ das in Kontinuität mit der habsburgischen Vergangenheit, aber klar abgesetzt vom Nationalsozialismus stand.⁵⁷

Besondere Aufmerksamkeit verdient die Rolle der Massenmedien, allen voran des 1955 gegründeten Österreichischen Rundfunks (ORF). In den 1960er Jahren etablierte sich der ORF zunehmend als zentraler Vermittler eines österreichischen Selbstbildes.

Fernsehsendungen wie „*Österreich-Bild*“ sowie historische Dokumentationen und Serien zur österreichischen Geschichte und Kultur leisteten einen wesentlichen Beitrag zur Verankerung eines österreichischen Identitätsbewusstseins in breiten Schichten der Bevölkerung.

Der ORF fungierte somit nicht nur als Informationsmedium, sondern als identitätspolitischer Akteur im Dienste eines pluralistischen, modernen Nationsverständnisses.

Sozialpsychologisch lässt sich die wachsende Identifikation mit Österreich auch an empirischen Erhebungen festmachen. Während 1964 nur 47 % der Bevölkerung Österreich als eigenständige Nation ansahen, waren es 1980 bereits 67 %.⁵⁸ Der Wandel ist hierbei nicht nur quantitativ, sondern auch qualitativ zu verstehen. Österreich

⁵⁶ Vgl. Donabaum Sonja, Österreichische Identitätspolitik ab 1945. S.49f

⁵⁷ Vgl. Ebd, S.74f

⁵⁸ Vgl. Donabaum Sonja, Österreichische Identitätspolitik ab 1945. S.30f

wurde nun nicht mehr primär als „*kleiner Bruder*“ Deutschlands, sondern als unabhängiger Staat mit eigener Geschichte und Kultur wahrgenommen.

Die in den 1960er Jahren beginnende, in den 1970ern sich verdichtende Trennung von deutscher Identität und österreichischem Nationsbewusstsein war auch ideologisch motiviert. Friedrich Heer hat in diesem Zusammenhang betont, dass Österreich ein „*Identitätslabor*“ sei, in dem imperiale, katholische, demokratische Traditionslinien ineinandergreifen.⁵⁹ Gerade die Rehabilitierung des habsburgischen Erbes, das nach 1918 lange diskreditiert war, diente ab den 1960er Jahren als Projektionsfläche für ein offenes, multikulturelles und „*mitteleuropäisches*“ Selbstbild.

Ein prägnantes Beispiel für dieses nationale Selbstverständnis bietet der von Tamara Scheer aufgegriffene Begriff der „*Tornisterkinder*“, der stellvertretend für biographische Kontinuitäten zwischen imperialer Vergangenheit und republikanischer Identitätskonstruktion steht. „*Tornisterkinder*“ bezeichnet Kinder aus Militärfamilien der k.u.k. Monarchie, die in mehreren Sprach- und Kulturräumen aufwuchsen. Diese Biografien wurden in den 1970er Jahren nicht mehr nur als identitätsstiftende Anomalien, sondern als genuin österreichische Erfahrung interpretiert. Als Erbe eines Vielvölkerstaates, dessen Nachwirkungen nun positiv umgedeutet wurden.⁶⁰

Ein bemerkenswerter Aspekt war zudem, dass sich das entstehende Österreichbewusstsein stark über negative Abgrenzung definierte. Nicht durch die Betonung nationaler Überlegenheit, sondern durch Distanzierung gegenüber autoritären, antisemitischen oder expansionistischen Vergangenheiten. Hier vor allem gegenüber Deutschland. In dieser Funktion übernahm der österreichische Nationalismus eine „*defensive*“ Rolle, die stark auf Konsens, Neutralität und Friedenspolitik fokussiert war.⁶¹

⁵⁹ Vgl. Heer Friedrich, Der Kampf um die österreichische Identität. S.9f.

⁶⁰ Vgl. Scheer Tamara, Tornisterkinder. Österreichische Identität im Wandel von der Monarchie zur Republik. In: BIOS. Zeitschrift für Biographieforschung, Oral History und Lebensverlaufsanalysen. Jg. 35, Nr. 1-2022 S.49-66 hier.S.50f

⁶¹ Vgl. Kerekes Lajos, Till Johanna, Der Weg zum österreichischen Österreich. Gedanken über die Entwicklung des Nationalbewusstseins. In: Acta Historica, 31(3/4), 1985 S. 271–308. Hier 273f

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass das Österreichbewusstsein der 1960er und 1970er Jahre das Resultat eines von staatlichen, kulturellen und medialen Akteuren gesteuerten Transformationsprozesses war. Es beruhte auf einem integrativen, staatsbezogenen Nationenkonzept, das sich nicht auf ethnische oder völkische Kriterien stützte, sondern auf institutionelle, kulturelle und geschichtspolitische Rahmungen. Der neue österreichische Nationaldiskurs dieser Zeit war damit ein dezidiert moderner, post-traditionaler und reflexiver Nationsbegriff, der die Grundlage für das Selbstverständnis der Zweiten Republik bis in die Gegenwart legte.

3.2 Wirtschaftswunder und Massenmotorisierung als Triebkräfte des Österreichbewusstseins

Ein wesentlicher Impuls für die nachhaltige Verankerung des Österreichbewusstseins in den 1960er und 1970er Jahren ging von den tiefgreifenden sozioökonomischen Transformationsprozessen aus, die mit dem österreichischen Wirtschaftswunder ab den 1950er Jahren einsetzten. Nach der Phase des Wiederaufbaus entwickelte sich Österreich ab 1953 zu einer dynamischen Volkswirtschaft. Sandgruber und Wolfram sprechen in diesem Zusammenhang von den „*langen Fünfziger Jahren*“ und bezeichnen diese ausdrücklich als Jahre des „*Wirtschaftswunders*“. Die jährlichen Wachstumsraten lagen in den späten 1950er Jahren bei 7 bis 8 Prozent und positionierten Österreich unmittelbar hinter der Bundesrepublik Deutschland an der Spitze des westlichen Wirtschaftswachstums.⁶²

Dieser ökonomische Aufstieg wirkte identitätsstiftend, weil sich das Selbstverständnis der Bevölkerung zunehmend von den Erfahrungen des Mangels, der Besatzungszeit und der politischen Fragilität der unmittelbaren Nachkriegsjahre löste. Der neue Staat erschien nun nicht mehr nur als provisorisches Nachkriegsgebilde, sondern als leistungsfähige und wirtschaftlich aufstrebende Republik. Die dauerhafte Stabilität des Staates war dabei wesentlich an die „*rasche Beseitigung der Arbeitslosigkeit, den Ausbau der Industrie und Infrastruktur*“ sowie an die Einlösung des Versprechens einer Wohlstandsgesellschaft gebunden⁶³ Gerade

62 Vgl. Sandgruber Roman, Wolfram Herwig, Ökonomie und Politik. Österreichische Wirtschaftsgeschichte vom Mittelalter bis zur Gegenwart. Wien 1995 S.455f

63 Vgl. Ebd. S.473

diese Erfahrung materieller Sicherheit stärkte auch die emotionale Bindung an das neue Österreich und verlieh dem Österreichbewusstsein erstmals eine breite soziale Basis.

Besonders identitätsprägend war dabei die Herausbildung einer modernen Konsumgesellschaft. Andreas Weigl beschreibt etwa die Zeit von Mitte der 1950er bis Mitte der 1970er Jahre als eigentliche „*Take off Phase*“ der Wohlstandsgesellschaft.⁶⁴ Der Übergang von der Nachkriegs- und Mangelgesellschaft zur Konsumgesellschaft bedeutete einen tiefen Wandel des Alltagslebens. Haushalte wurden zunehmend mit langlebigen Konsumgütern ausgestattet, und insbesondere dem privaten Pkw kam eine herausragende Bedeutung zu. Die Periode von Mitte der 1950er bis Mitte der 1960er Jahre wird etwa von Weigl ausdrücklich als „*Auto- und Kühlschrankschwelle*“ charakterisiert.

Gerade die Massenmotorisierung besaß dabei eine besondere identitätsgeschichtliche Relevanz. Das Automobil wurde nicht nur zu einem Symbol des individuellen Wohlstands, sondern auch zu einem Zeichen gesellschaftlicher Modernität und Zukunftsorientierung. Die Ausgaben der Haushalte im Bereich „Individualverkehr“ nahmen in dieser Zeitspanne real um 25 Prozent pro Jahr zu und lagen damit weit über dem allgemeinen Konsumwachstum.⁶⁵ Das Auto stand somit symbolisch für den sozialen Aufstieg breiter Bevölkerungsschichten und für den Übergang Österreichs in die moderne Wohlstandsgesellschaft.

Parallel dazu und als unmittelbare Folge des Wirtschaftswachstums begann ab Mitte der 1950er Jahre eine „*Motorisierungswelle*“, die sowohl das Erscheinungsbild des ländlichen Österreichs als auch der urbanen Bereiche nachhaltig veränderte. In Wien beispielsweise wurden unzählige Straßen verbreitert, Unterführungen und Kreisverkehre errichtet und zentrale Verkehrsknoten wie der Praterstern, der Matzleinsdorfer Platz oder der Südtiroler Platz umfassend umgebaut.⁶⁶ Diese infrastrukturellen Eingriffe waren Ausdruck eines neuen Fortschrittsoptimismus, der

64 Vgl. Weigl Andreas, Von der Existenzsicherung zur Wohlstandsgesellschaft. Überlebensbedingungen und Lebenschancen in Wien und Niederösterreich von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zur Gegenwart. Wien 2020 S.240

65 Vgl. Ebd. S.243

66 Vgl. Weigl Andreas, Autos verändern die Stadt. Die Motorisierungswelle der 1950er Jahre und ihre Folgen. Wien 2012 S.10f

eng mit der Vorstellung eines modernen Österreich verbunden war. Bezeichnend ist Weigls Hinweis, dass „*Individualismus, Freiheit, Mobilität*“ zu den Schlagwörtern der Zeit wurden.⁶⁷ Gerade diese Begriffe besitzen über ihre verkehrspolitische Bedeutung hinaus auch eine identitätsstiftende Dimension. Die Mobilität wurde somit zu einem wesentlichen Element des sozialen und kulturellen Selbstverständnisses der Zweiten Republik.

Die Erfahrung des Wohlstands wirkte sich damit unmittelbar auf das Österreichbewusstsein aus. Während sich die nationale Identität in der unmittelbaren Nachkriegszeit noch vor allem aus politischen Symbolen wie Neutralität, Staatsvertrag und Opferthese speiste, erhielt sie nun eine alltägliche, lebensweltliche Grundlage. Der neue Wohlstand war für breite Teile der Bevölkerung im wahrsten Sinne des Wortes konkret „*erfahrbar*“. Dieser neue Wohlstand manifestierte sich nicht nur im Eigenheim, im steigenden Konsum und in Urlaubsreisen, sondern vor allem im Besitz eines eigenen Autos. Die Zugehörigkeit zu Österreich wurde somit nicht mehr nur staatsrechtlich, sondern zunehmend über gemeinsam geteilte Erfahrungen sozialen Aufstiegs definiert.

Hinzu kam, dass das Wirtschaftswunder Österreichs im öffentlichen Diskurs als eigenständige nationale Erfolgsgeschichte wahrgenommen wurde. Gerade weil Österreich nach 1945 als zerstörter und besetzter Staat begonnen hatte, gewann die rasche Transformation in eine der wohlhabendsten Gesellschaften Europas eine starke symbolische Bedeutung. Sie förderte das Bild Österreichs als eines erfolgreichen, modernen und sozial stabilen Staates und trug damit entscheidend zur Konsolidierung des Österreichbewusstseins in den 1960er und 1970er Jahren bei.

3.3. Entwicklung des Motorsports in Österreich nach 1945

Der österreichische Motorsport erlebte nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs eine erstaunlich schnelle Wiederbelebung. Bereits im Herbst 1945 wurde in Wien mit dem Rennen *Rund ums Heustadelwasser* der erste motorsportliche Wettbewerb der Nachkriegszeit ausgetragen⁶⁸. Trotz Ressourcenmangel, zerstörter Infrastruktur und einer von Improvisation geprägten gesellschaftlichen Gesamtlage bildete sich rasch

⁶⁷ Vgl. Ebd. S.7

⁶⁸ Vgl. Karny Thomas, Marschik Matthias, Motorsport in Österreich 1945 bis 1970 : Faszination auf zwei und vier Rädern. Erfurt 2019 S.7

eine dynamische Szene aus Technikenthusiasten und Bastlern. Die Fahrzeuge stammten aus Vorkriegsbeständen oder waren aus Ersatzteilen zusammengesweißt. Die Strecken verliefen über Gras, Schotter, Eisflächen oder durch Dorfzentren. Die sogenannten „Rund-um-den-Kirchturm“-Rennen erfreuten sich großer Beliebtheit. Tausende Zuschauer:innen säumten die improvisierten Kurse, von Sicherheitsvorkehrungen kaum geschützt.⁶⁹

In dieser Frühphase dominierte der Motorradsport das Geschehen. Speedway-Rennen auf Ovalbahnen entwickelten sich zur Zuschauermagneten, und Motorrad-Fahrer wie Fritz Dirl, Martin Schneeweiß und Rupert Hollaus galten als populäre Heldenfiguren.⁷⁰ Sie verkörperten in einer Gesellschaft, die noch unter den materiellen und psychischen Folgen des Krieges litt, ein neues Männlichkeitsideal. Gemäß diesem Ideal waren sie mutig, handwerklich versiert und technisch ambitioniert.⁷¹ Motorsport wurde zur medialen Projektionsfläche für Zukunft, Geschwindigkeit und moderne Lebensweise.

Die organisatorische Struktur dieser Zeit war zunächst kleinteilig und dezentral. Der ÖAMTC übernahm ab 1947 eine koordinierende Funktion, richtete einen nationalen Sportkalender ein und etablierte mit der OSK (Oberste Nationale Sportkommission) ein Gremium, das Österreich bei internationalen Motorsportverbänden vertrat. Parallel agierten der ARBÖ und private Rennställe. Als exemplarisches Beispiel für einen privaten Rennstall dieser Zeit sei hier das „Gelsen Team“ von Karl Göls genannt. Das „Gelsen Team“ war ein privat geführter Rennstall mit eigener Werkstatt, der über zwei Jahrzehnte hinweg mehr als 5.000 Siege im Speedway und Motoradrennsport einfuhr.⁷² Im Laufe der 1950er-Jahre setzte mit dem wirtschaftlichen Aufschwung eine Phase der Institutionalisierung ein. Die Rückkehr der österreichischen Alpenfahrt, einer kombinierten Sport- und Touristikveranstaltung trug zur Steigerung der nationalen und internationalen Sichtbarkeit bei. Fahrer wie Otto Mathé oder Wolfgang Denzel machten mit

69 Vgl. Ebd. S.8f

70 Vgl. Ebd. S.11f

71 Vgl. Marschik Matthias, Beschädigte Helden. In Kärny Thomas, Marschik Matthias, Autos, Helden und Mythen : eine Kulturgeschichte des Automobils in Österreich. Wien 2015 S. 104 – S.107 hier 104f

72 Vgl. Ebd. S.106

Eigenkonstruktionen auf sich aufmerksam und belebten die Ingenieurskunst im Rennsport.⁷³ Dennoch blieb der Autorennsport im Schatten des Zweirads, nicht zuletzt aufgrund der geringeren Verfügbarkeit von Fahrzeugen, hohen Kosten und der noch fehlenden Infrastruktur für Rundstreckenrennen.



Abb.1 Flugplatzrennen waren in den 1960er-Jahren die typische Form des Automobilrennsports in Österreich. Das Bild zeigt den Start eines Formel-Junior-Rennens im Jahr 1963 auf dem Flugplatz Wien-Aspern.⁷⁴

Eine Zäsur stellte die Erschließung des Militärflugplatzes Zeltweg als Rennstrecke dar. Ab 1958 fanden dort erste Wettbewerbe statt, organisiert unter anderem von Martin Pfundner, der einen langfristigen Plan zur Etablierung eines Formel-Rennens entwickelte.⁷⁵ 1964 fand schließlich der erste Formel-1-Weltmeisterschaftslauf in Österreich statt. Ein symbolischer Meilenstein in der Motorsportgeschichte des Landes.

Die Flughafenpiste von Zeltweg, die oftmals auch als „*Rumpelpiste*“ bezeichnet wurde, war jedoch nicht geeignet für die fragil gebauten Formel 1 Rennwagen der frühen 1960er und sorgte für zahlreiche Ausfälle, etwa durch gebrochene Aufhängungen oder Motorschäden.⁷⁶ Daher fand eine Wiederholung des Formel 1 Rennens auf der Flughafenpiste von Zeltweg nicht mehr statt. Dennoch markierte das Rennen den formellen Eintritt Österreichs in den Grand-Prix-Zirkus.

73 Vgl. Ebd. S107

74 Abb.1 Karry Thomas, Marschik Matthias, Motorsport in Österreich 1945 – 1970. Faszination auf zwei und vier Räder. Erfurt 2019 Titelseite.

75 Vgl. Pfundner Martin, Vom Semmering zum Grand Prix : Der Automobilsport in Österreich und seine Geschichte. Wien 2003 S.282f

76 Vgl. Ebd S.285f



Abb.2 Der erste Formel 1 Grand Prix in Österreich fand 1964 auf der „Rumpelpiste“ des Zeltweger Flughafens statt. Die Strecke war typisch für die 1960er Jahre mit Strohballen „abgesichert“ und die Zuseher kaum geschützt.⁷⁷

Ab Mitte der 1960er-Jahre trat mit Jochen Rindt eine Fahrerfigur auf, die nicht nur sportlich, sondern auch kulturell eine neue Ära einläutete. Rindt in Mainz geboren und in Graz aufgewachsen, stieg über die Formel Junior und die Formel 2 in die Formel 1 auf und wurde 1965 Werksfahrer beim Cooper Rennstall. Seine aggressive, risikoreiche Fahrweise, seine Stilsicherheit und seine rasch wachsende mediale Präsenz machten ihn schnell zum Publikumsliebbling.⁷⁸ Er war der erste österreichische Fahrer, der internationale WM-Punkte in der Formel 1 erzielte, und wurde 1970 nach seinem tödlichen Unfall in Monza als erster und bislang einziger Fahrer posthum zum Weltmeister erklärt. Rindts Karriere war geprägt von technischer Finesse und strategischem Fahrvermögen, aber auch von der Inszenierung einer „coolen“, gegenkulturell aufgeladenen Heldenfigur, die Motorsport erstmals auch als kulturelles Phänomen im medialen Raum positionierte.⁷⁹

Der Unfalltod Rindts fiel in eine Zeit, in der sich Motorsport global professionalisierte. In Österreich spiegelte sich dieser Wandel in zwei zentralen Entwicklungen wieder. Einerseits der technischen Aufrüstung mit dem Neubau des Österreichrings bei Spielberg (eröffnet 1969) und nahezu zeitgleich des Salzburgrings. Andererseits setz-

⁷⁷ Abb.2 Hill Tim, Das goldene Zeitalter des Rennsports. Die Autos, die Rennen, Die Fahrer. Bath/UK 2006 S. 187

⁷⁸ Vgl. Ebd. S 288f

⁷⁹Vgl. Walz Jörg, Geschichte des Motorsports. Bielefeld 2011 S.115f

te eine zunehmende Institutionalisierung innerhalb des Motorsportsystems ein. Mit dem Österreichring und den Salzburgring hatte das Land mit einem Schlag nun zwei permanente Rennstrecken, die internationale Standards hinsichtlich Geschwindigkeit, Sicherheit und Logistik erfüllten. Der Österreichring in Zeltweg (heute Spielberg) wurde ab 1970 zum Austragungsort des Großen Preises von Österreich⁸⁰. Gleichzeitig etablierte sich mit dem „*Mobil Racing Team*“ eine strukturierte Förderplattform für den Fahrernachwuchs.

Der Übergang von einer semi-professionellen zu einer voll professionalisierten Sportkultur zeigte sich am deutlichsten in der Karriere von Niki Lauda. Lauda der aus einer großbürgerlichen Industriellen Familie stammte, verfolgte seine Karriere mit klarer Strategie, einem hohen Maß an Eigenfinanzierung und damit einhergehend hohem finanziellen Risiko sowie professionellem Management. In seiner Anfangsphase unterstützt von Martin Pfundner und Industriellen wie Graf Schönborn, sicherte sich Lauda 1971 einen Platz bei Formel 1 Team von March, bevor er mit der Saison 1974 zu Ferrari wechselte. 1975 errang er seinen ersten Weltmeistertitel. Seine technische Präzision, seine Kommunikationsfähigkeit und sein Image als „*denkender Rennfahrer*“ machten ihn zum neuen Idealtypus des Profis im Motorsport.⁸¹

Parallel zur sportlichen Professionalisierung kam es auf institutioneller Ebene zu tiefgreifenden Konflikten. Die jahrelange Dominanz des ÖAMTC wurde ab Anfang der 1970er-Jahre durch Auseinandersetzungen mit dem ARBÖ und dem neu gegründeten ÖAMV erschüttert. Dieser sogenannte „*Motorsportkonflikt*“ führte zur temporären Desintegration der österreichischen Sportvertretung in der FIA und zu einem Wechselspiel von Macht und Einfluss zwischen den Verbänden.⁸² Erst ab 1977 stabilisierte sich die Lage wieder, als der ÖAMTC die Sporthoheit zurückerlangte. Das gelang allerdings nur auf Kosten früherer Unabhängigkeit und mit der Folge eines zunehmenden Zentralismus im Sportbetrieb.

80 Vgl. Karny Thomas, Der Traum von der Königsklasse. Österreichische Formel 1 Rennfahrer im Schatten der nationalen Lichtgestalten. In Karny Thomas, Marschik Matthias, Autos, Helden und Mythen : eine Kulturgeschichte des Automobils in Österreich. Wien 2015 S. 142 -149 hier 143f

81 Vgl. Pfundner Martin, Vom Semmering zum Grand Prix. S.347 f

82 Vgl. Ebd. S. 352f

Der Motorsport der 1970er-Jahre war nicht mehr improvisiert, sondern bereits kapitalintensiv, risikobehaftet und von hoher technischer Komplexität. Fahrzeuge wie der Lotus 72 oder der Ferrari 312 T2 galten als Meilensteine des modernen Monoposto-Designs. Details wie Torsionsfedern, transversale Getriebe oder aerodynamische Keilformen bestimmten nun den Erfolg eines Teams.⁸³ Der Zugang zum Sport blieb aber weiterhin elitär. Ohne finanzielle Mittel, Kontakte zu Teams oder Herstellerbindungen war eine internationale Karriere kaum möglich. Dieter Quester etwa äußerte später, er habe nie den Mut gehabt, „*riesige Summen in sich selbst zu investieren*“, und habe daher den Weg Laudas nicht mitgehen können.⁸⁴

Somit lässt sich für den Zeitraum von 1945 bis Anfang der 1980er-Jahre eine klare Linie ziehen. Die Linie führte vom improvisierten, lokalen „*Kampf der Bastler*“ über nationale Organisation und technische Aufrüstung bis zur Etablierung eines professionellen, international anerkannten Motorsportstandorts. Namen wie Rindt und Lauda stehen symbolisch für diesen Weg zwischen Mythos, Strategie und globalem Renommee.

3.4. Die österreichische Medien Landschaft der 1960er und 1970er Jahre

Das Mediensystem Österreichs zu Beginn der 1960er Jahre war stark durch parteipolitische Einflussnahmen strukturiert. Die sogenannte Proporzlogik, also die Aufteilung institutioneller Machtbereiche entlang parteipolitischer Linien, dominierte insbesondere den öffentlich-rechtlichen Rundfunk. Bis zur Reform des Österreichischen Rundfunks (ORF) im Jahr 1966 war dieser fest in parteipolitischer Hand. Wobei die ÖVP den Radiobereich dominierte, während die SPÖ insbesondere auf das Fernsehen verstärkt Einfluss ausübte.⁸⁵ Diese Aufteilung zwischen den damaligen Koalitionspartnern lässt sich auch auf die Abneigung des damaligen ÖVP-Vorsitzenden und Bundeskanzlers Julius Raab gegenüber dem Fernsehen

⁸³ Vgl. Walz Jörg, Geschichte des Motorsports S.125f

⁸⁴ Vgl. Pfundner Martin, Vom Semmering zum Grand Prix. S.356

⁸⁵ Vgl. Pensold Wolfgang, Zur Geschichte des Rundfunks in Österreich. Programm für die Nation. Wiesbaden 2018 S. 179.

zurückzuführen. Er bezeichnete dieses Medienformat verächtlich als „*Manderl Radio*“ und räumte ihm keine große Zukunft ein.⁸⁶

Ein Wendepunkt war das Rundfunkvolksbegehren von 1964, das eine breitere gesellschaftliche Diskussion über den politischen Einfluss auf die Medien auslöste. Dies führte zur sogenannten „*Bacher-Reform*“ des Jahres 1966, benannt nach Gerd Bacher, der versuchte den ORF von einer parteipolitisch kontrollierten Einrichtung in eine öffentlich-rechtlich organisierte Anstalt umzustrukturieren. Die Reform orientierte sich am deutschen Vorbild, reduzierte den direkten parteipolitischen Einfluss, stärkte die journalistische Unabhängigkeit und verankerte einen pluralistischen Programmauftrag.⁸⁷ Gleichwohl blieb der Rundfunk weiterhin einem nationalen Bildungs- und Kulturauftrag verpflichtet, und spätestens mit der Regierungsübernahme der SPÖ unter Bruno Kreisky ab 1970 kam es erneut zu Versuchen, den ORF stärker gesellschaftspolitisch zu instrumentalisieren.⁸⁸

Das Fernsehen entwickelte sich in den 1960er und 1970er Jahren rasant zum führenden Massenmedium. Während zu Beginn der 1960er-Jahre nur ein geringer Teil der Haushalte über ein Fernsehgerät verfügte, besaßen Anfang der 1970er Jahre bereits über 80 Prozent der Österreicher:innen ein solches.⁸⁹ Der ORF war zu dieser Zeit das einzige Fernsehangebot, verfügte über ein staatliches Monopol und versuchte, seinen Bildungsauftrag mit unterhaltenden Inhalten zu verknüpfen. Formate wie „*Zeit im Bild*“ prägten die politische Öffentlichkeit, während Unterhaltungssendungen und Berichterstattungen von sportlichen Ereignissen breitere Bevölkerungsschichten an das Medium banden. In diesem Spannungsfeld zwischen Anspruch und Popularisierung wurde das Fernsehen auch zum Symbol eines modernen Nationalbewusstseins,

86 Vgl. Pohn Peter, 70 Jahre Fernsehen in Österreich: "Schauen Sie sich das an". Artikel in der Online-Ausgabe der oberösterreichischen Nachrichten vom 26.07.2025. Online unter:

<https://www.nachrichten.at/panorama/chronik/70-jahre-fernsehen-in-oesterreich-schauen-sie-sich-das-an;art58,4071056> abgerufen am 01.09.2025

87 Vgl. Pensold Wolfgang, Zur Geschichte des Rundfunks in Österreich, S.181f.

88 Vgl. Ebd. S.201f

89 Vgl. Pensold Wolfgang, „Auf rot weiss roter Welle“ Eine Geschichte des österreichischen Rundfunks. In: Karasin Matthias; Oggolder Christian (Hg.): Österreichische Mediengeschichte. Band 2: Von Massenmedien zu sozialen Medien (1918 bis heute) Wiesbaden 2019.S.151 -173 hier 162f

das „bis in die entlegensten Alpentäler“ wirken sollte.⁹⁰ Parallel dazu wurde bereits damals vor einer zunehmenden Banalisierung des Programmangebots gewarnt. Kritiker fürchteten ein „amerikanisiertes Junk-Food-Fernsehen“, das dem öffentlichen Bildungsauftrag nicht gerecht werde.⁹¹ Dennoch hatte der ORF als Monopolmedium einen enormen Einfluss auf die kulturelle Identität und das politische Bewusstsein der Bevölkerung.

Parallel dazu erlebte die österreichische Presse eine Phase tiefgreifender Veränderung. Während in der unmittelbaren Nachkriegszeit noch eine Vielzahl an Tageszeitungen existierte, reduzierte sich ihre Anzahl in den 1960er und 1970er Jahren drastisch. Ökonomische Faktoren wie steigende Druckkosten, Konzentrationsprozesse und verändertes Leseverhalten führten dazu, dass insbesondere große Verlagshäuser ihre Marktstellung ausbauen konnten.⁹² Besonders deutlich zeigte sich dies am Aufstieg der „Kronen Zeitung“, die durch eine populistische Berichterstattung, gezielte Themenwahl und aggressive Marketingstrategien zur auflagenstärksten Zeitung des Landes wurde.⁹³ Ihre Dominanz auf dem Boulevardmarkt war sowohl Ausdruck als auch Treiber einer neuen Phase des Massenjournalismus, der sich stark an einem unterhaltsamen, emotionalisierten und oft vereinfachten Zugang zur Wirklichkeit orientierte.

Neben der „Kronen Zeitung“ war auch der parteipolitisch gebundene Journalismus weiterhin relevant, wenngleich in Rückzugstellung. Zeitungen wie die „Arbeiter-Zeitung“ (SPÖ) oder die „Volksstimme“ (KPÖ) hielten an einem politischen Bildungsauftrag fest, verloren aber zunehmend an Reichweite und Einfluss. Die politische Öffentlichkeit verlagerte sich stärker in den Bereich des Fernsehens und des neuen Boulevardjournalismus. Dennoch boten Printmedien weiterhin wichtige Foren für politische Debatten, insbesondere in Phasen gesellschaftlicher Polarisierung wie während

90 Vgl. Pensold Wolfgang, Zur Geschichte des Rundfunks in Österreich, S.2f

91 Vgl. Ebd. S.213f

92 Vgl. Kaltenbrunner Andy, Geschichte der Tagespresse und der Magazine nach 1945. In: Karmasin Matthias; Oggolder Christian (Hg.): Österreichische Mediengeschichte. Band 2: Von Massenmedien zu sozialen Medien (1918 bis heute) Wiesbaden 2019 S.175 -198 hier S.175

93 Vgl. Trappel Josef, Medienkonzentration –trotz Internet kein Ende in Sicht. In: Karmasin Matthias; Oggolder Christian (Hg.): Österreichische Mediengeschichte. Band 2: Von Massenmedien zu sozialen Medien (1918 bis heute) Wiesbaden 2019 S.199 -226 hier S.200f

der Studentenproteste 1968. Während die Dimension dieser Proteste in Österreich schwach ausgeprägt war, führten Ereignisse wie die Demonstrationen gegen den Schah-Besuch (1969) oder die sogenannten „Opernballdemonstrationen“ zu intensiven medialen Auseinandersetzungen, in denen die Rollen von Studierenden, Intellektuellen und Künstler:innen unterschiedlich bewertet wurden.⁹⁴

Diese Berichterstattung offenbarte nicht nur den gesellschaftlichen Wandel, sondern auch die Rolle der Medien als Konstrukteure von Wirklichkeit. Das gilt nicht nur für den Printbereich, sondern auch für den Rundfunk. Die Mediatisierung des Alltags verstanden als zunehmende Durchdringung gesellschaftlicher Prozesse durch mediale Logiken wurde in den 1970er Jahren zunehmend spürbar. Das Fernsehen prägte Tagesabläufe, Familienleben und politische Meinungsbildung in bisher unbekanntem Ausmaß. Während das Radio zunehmend in eine Nebenrolle gedrängt wurde, erhielt es durch Regionalisierung und Musikformate so etwa über Ö3 neue Impulse.⁹⁵ Medien waren nicht mehr nur Übermittler von Information, sondern zentrale Akteure gesellschaftlicher Deutung und kollektiver Erinnerung.

Österreich befand sich somit in diesen Jahrzehnten in einer Phase eines tiefgreifenden medienkulturellen Wandels. Dieser Wandel vollzog sich zwischen politischer Steuerung und wachsendem Medienkonsum, zwischen Bildungsauftrag und Unterhaltungslogik, zwischen nationaler Identitätskonstruktion und globaler Medienkonkurrenz. Dieser Wandel prägte nicht nur das Mediensystem, sondern veränderte auch nachhaltig das Verhältnis zwischen Politik, Öffentlichkeit und Gesellschaft.

Die Veränderungen in der Medienlandschaft beeinflussten zunehmend auch den Alltag der Bevölkerung. Das Fernsehen etablierte neue zeitliche Strukturen und familiäre Gewohnheiten. So etwa das gemeinsame Verfolgen des Abendprogramms oder das ritualisierte Zuschauen bei Grand-Prix-Übertragungen am Sonntagnachmittag.

94 Vgl. Katzbauer Mona, Das Jahr 1968 in den zeitgenössischen österreichischen Printmedien. Diplomarbeit an der Universität Graz. 2020 S.5f

95 Vgl. Pensold Wolfgang, Zur Geschichte des Rundfunks in Österreich. S.147f

4. Der österreichische Motorsportjournalismus der 1960er und 1970 Jahre

4.1. „Die Hofpoeten“⁹⁶ - Zentrale Akteure des österreichischen Motorsportjournalismus der 1960er und 1970er Jahre

Der Motorsportjournalismus in Österreich erlebte in den 1960er und 1970er Jahren eine außerordentliche Entwicklung. In einer Phase, in der Motorsport medial noch weitgehend unterrepräsentiert war, trat Anfang der 1960er Jahre eine Gruppe journalistischer Persönlichkeiten hervor, die das Genre nicht nur popularisierten, sondern auch literarisch aufwerteten. Der früheste unter ihnen war Kurt Jeschko, der bereits in den 1950er Jahren für verschiedene Zeitungen wie die *Weltpresse* oder die *Arbeiter-Zeitung* schrieb. Später moderierte er bis zu seinem Tod 1973 die Sendung „*Telesport*“ im ORF. Seine Arbeit war geprägt von einer sachlichen, aber detaillierten Annäherung an den Motorsport, den er mit Akribie und Ernsthaftigkeit vermittelte. Jeschko verstand sich als Chronist einer Sportart, die zu jener Zeit noch als exotisch galt und deren gesellschaftliche Relevanz erst im Entstehen war.⁹⁷ Ab Mitte der 1960er Jahre trat mit Heinz Prüller ein Journalist auf den Plan, der zur Stimme des Motorsports im österreichischen Fernsehen werden sollte. Zunächst als Sportjournalist in der Tageszeitung „*Express*“, kommentierte er ab 1965 nahezu jedes Formel-1-Rennen für den ORF und prägte Generationen von Zuschauer:innen durch seine charakteristische Mischung aus Faktenwissen, Anekdoten und emotionaler Nähe zu den Akteuren. Prüller war ein Sammler und hier nicht nur von Statistiken, sondern auch von Geschichten, die er in seinen ab 1971 jährlich erscheinenden „*Grand Prix Storys*“ verarbeitete. Seine Berichterstattung war durchdrungen von Enthusiasmus und einer bemerkenswerten Fähigkeit zur Popularisierung komplexer technischer Abläufe. Besonders eng waren seine Verbindungen zu Jochen Rindt und Niki Lauda. Ersteren begleitete er journalistisch zunächst während seines Aufstiegs zum nationalen Sportidol

96 Vgl. Zwickel Helmut, *Erinnerungen eines Hofpoeten*. Artikel im Monatsmagazin *Autorevue*. Ausgabe 11/79 Wien 1979

97 Vgl. Schütz Edgar, *Einen Handkuss für die Damen – Kurt Jeschko (1919–1973)*. In: Marschik Matthias; Müller Rudolf, (Hg.) „Sind's froh, dass Sie zu Hause geblieben sind.“ *Mediatisierung des Sports in Österreich*. Göttingen 2010 S.258- 267 hier 259f

und nach dessen tragischem Tod prägte er auch dessen Mythos als nationale Heldenfigur entscheidend mit.⁹⁸



Abb.3 Im Motorsportjournalismus der 1960er- und 1970er-Jahre spielte ein enges und persönliches Naheverhältnis zwischen Journalisten und Fahrern eine zentrale Rolle, wie es etwa Heinz Prüller im Austausch mit Niki Lauda am Tag nach dem Großen Preis von Südafrika 1975 auf der Kyalami Ranch zeigt.⁹⁹

Ein gänzlich anderer Typus war Helmut Zwickl, der 1939 in Wien geboren wurde und seine journalistische Laufbahn ebenfalls Anfang der 1960er Jahre begann. Zwickl war der wohl stilistisch prägendste Motorsportjournalist des Landes. Sein Zugang war analytisch, kritisch und zugleich von tiefer Leidenschaft für den Rennsport geprägt. In seinem Buch *„Hinrichtung eines Champions“* verarbeitete er etwa den Tod Jochen Rindts mit dem er seit Jugendtagen freundschaftlich verbunden war, zu einer wütenden Anklage gegen die Zustände in der Formel 1 jener Zeit.¹⁰⁰ Später schrieb er mit *„Die Eroberung des Sinnlosen“* ein Werk, in dem er die moderne Formel 1 scharf kritisierte und den Wandel vom Rennsport zum PR-Zirkus beklagte.¹⁰¹ Zwickl war ein unabhängiger Geist, der sich nie vereinnahmen ließ, auch nicht durch Nähe zu Fahrern wie Jochen Rindt, Nigel Mansell oder Niki Lauda. Trotz dieser Nähe bewahrte er stets

98 Vgl. Karny Thomas, Von eckigen Kurven und einem schwitzenden Scheusal: Heinz Prüller und Helmut Zwickl In: Marschik Matthias; Müller Rudolf, (Hg.) „Sind's froh, dass Sie zu Hause geblieben sind.“: Mediatisierung des Sports in Österreich. Göttingen 2010 S. 278 -287 hier 280f

99 Abb.3 Prüller Heinz, Grand Prix Story 1975 – Lauda und ein Jahr wie kein anderes. Wien 1975 S.37

100 Vgl. Zwickl Helmut, Hinrichtung eines Champions. Wien 1970 S.4f

101 Vgl. Zwickl Helmut, Die Eroberung des Sinnlosen. Wien 2007 S.5f

die journalistische Distanz. Sein Stil war bildhaft, elegant und oft melancholisch. Typisch ist der Satz: „Der Morgen am Hungaroring war noch leise, und aus dem Dunst kroch verschlafen der Renntag“.¹⁰²

Eine zentrale Rolle spielte auch Herbert Völker, der ab 1967 die Autorevue als Chefredakteur leitete und das Magazin zu einer Art literarischem Motorjournalismus erhob. Völker war ein Meister der Formulierung, dessen Reportagen, Essays und Porträts weit über das Genre hinausgingen. Er verstand Motorsport als kulturelles Phänomen, als Bühne für männliche Helden, Grenzerfahrungen und soziale Narrative. Seine Texte zeichneten sich durch sprachliche Eleganz und stilistische Eigenwilligkeit aus. Er lehnte gängige journalistische Floskeln ab und war bekannt dafür, in der Redaktion sprachliche Präzision einzufordern.¹⁰³ Besonders eng war seine Beziehung zu Niki Lauda, mit dem er nicht nur zahlreiche Reportagen, sondern auch mehrere Bücher verfasste.¹⁰⁴ Völker war neben seiner Arbeit als Chefredakteur der Autorevue, die er über 30 Jahre leitete, auch als Buchautor erfolgreich. Seine Werke über Jochen Rindt, Niki Lauda oder den Rallyesport gelten bis heute als Klassiker.¹⁰⁵

4.2. Medienformate und Publikationskanäle

Die markante Transformation des österreichischen Motorsportjournalismus in den 1960er- und 1970er-Jahren manifestierte sich nicht nur in einer neuen Journalistengeneration, sondern vor allem auch in der wachsenden medialen Vielfalt und der zunehmenden Spezialisierung der Publikationsformate. In dieser Phase wurde Motorsport nicht nur in etablierten Printmedien, sondern auch über neue

102 Vgl. Kralicek Wolfgang, Nachruf auf Helmut Zwickl: Der Eroberer des Sinnlosen. Artikel in der Tageszeitung Kurier vom 13.02.2025 online unter: <https://kurier.at/motor/nachruf-helmut-zwickl-formel-1-motorsport-motorjournalismus/403009533> abgerufen am 28.08.2025

103 Vgl. Strubreiter Martin, Herbert Völker, 1943–2025 - Klare Sätze, gute Pointen. Artikel in Austro Classic Ausgabe 04/2025 Online unter: <https://www.austroclassic.net/alle-hefte/2025/04/herbert-voelker-1943-2025-klare-saetze-gute-pointen> abgerufen am 28.08.2025

104 Vgl. Kralicek Wolfgang, Der Literat unter den Motorjournalisten: Herbert Völker ist tot. Artikel im Kurier vom 03.06.2025 Online unter: <https://kurier.at/sport/motorsport/herbert-voelker-autorevue-roehrl-lauda/403047086> abgerufen am 28.08.2025

105 Vgl. Reinhardt Daniel, Gedanken zu einer absoluten „Edelfeder“ – In Memoriam Herbert Völker. Artikel in [zwischengas.com](https://www.zwischengas.com). vom 27.06.2025 Online unter: <https://www.zwischengas.com/de/blog/2025/06/27/Gedanken-zu-einer-absoluten-Edelfeder-In-Memoriam-Herbert-Voelker.html> abgerufen am 28.08.2025

audiovisuelle Formate einem breiteren Publikum zugänglich gemacht. Maßgeblich für diese Entwicklung war die zunehmende Wechselwirkung zwischen Sport und Medien, wobei sich beide Systeme gegenseitig bedingten und weiterentwickelten. Der Motorsport profitierte erheblich von der medialen Aufmerksamkeit, während sich der Journalismus durch die Faszination des Tempos und der Technik neue Erzählformen erschloss.

Die klassische Domäne des Motorsportjournalismus war in der unmittelbaren Nachkriegszeit zunächst die Tages- und Wochenpresse. Zeitungen wie die *„Welt am Montag“* oder Magazine wie *„Sport-Schau“* berichteten regelmäßig über Rennen, Fahrer und Technikentwicklungen. Diese Berichterstattung zeichnete sich anfangs durch eine nüchterne, oft rein faktenbasierte Sprache aus, die erst im Laufe der 1960er-Jahre emotionaler und erzählerischer wurde. Besondere Bedeutung hatte dabei die Autorevue, die sich ab ihrem Erscheinen 1965 zu einem Leitmedium der Motorsportberichterstattung im deutschsprachigen Raum entwickelte. Ihr gelang es, Motorsport mit einem literarischen Stil zu verbinden, der weit über die reine Ergebnisberichterstattung hinausging und eine neue journalistische Qualität etablierte. Dies wurde maßgeblich von Autoren wie Herbert Völker, der ab 1967 mehr als 30 Jahre lang Chefredakteur der Autorevue war, geprägt. Völker lieferte in der Autorevue nicht nur Rennberichte, sondern formte mit stilistischer Eleganz ganze Fahrerkulturen und Technikmythen.¹⁰⁶

Gleichzeitig nahm das Fernsehen eine immer dominantere Rolle ein. Mit dem Ausbau des ORF-Fernsehprogramms wurden Formate wie *„Motorama“*, *„Sport am Montag“* oder *„Sport aktuell“* zu festen Bestandteilen der Abendgestaltung und transportierten Motorsport direkt ins Wohnzimmer der Zuschauer. Die Liveübertragung großer Rennen wie etwa der Formel 1 Grand Prix, sowie die begleitenden Kommentierungen durch charismatische Stimmen wie Heinz Prüller verankerten den Motorsport nachhaltig im kollektiven Mediengedächtnis der Bevölkerung.¹⁰⁷ Dabei war der

106 Vgl. Musil Stefan, „Mittels der Wunder der Kamera“ - Zur Geschichte der Sportberichterstattung in Österreich von 1945 bis in die 1990er Jahre. Masterarbeit an der Universität Wien. 2025 S.29f

107 Vgl. Öhner Vrääth, Mit Erfolg ist zu rechnen. Zur Geschichte des Fernsehports in Österreich. In: Marschik Matthias; Müller Rudolf, (Hg.) „Sind's froh, dass Sie zu Hause geblieben sind.“: Mediatisierung des Sports in Österreich. Göttingen 2010 S. 87 -97 hier 88f.

ORF bemüht, Motorsport nicht nur als sportliches Ereignis, sondern auch als Spektakel zu inszenieren, wobei technische Möglichkeiten wie Zeitlupen, Onboard-Kameras oder Interviews direkt aus der Boxengasse zum Einsatz kamen. Diese visuelle Erzählweise prägte fortan die Wahrnehmung von Motorsport und führte zu einer neuen Art des „Mitfiebers“ vor dem Bildschirm.¹⁰⁸

Auch der Hörfunk blieb bis weit in die 1970er-Jahre ein relevantes Medium, insbesondere für Liveberichterstattungen bei internationalen Rennen, zu denen kein Fernsehbild vorlag. Die Radioreportagen zeichneten sich durch sprachliche Dichte und dramatische Spannungsbögen aus, die den Zuhörern ein beinahe filmisches Kopfkino ermöglichten. Gerade in ländlichen Regionen, wo Fernsehempfang nur eingeschränkt verfügbar war, blieb der Hörfunk eine wichtige Informationsquelle.¹⁰⁹

Besonders interessant war die mediale Darstellung der Rennfahrer als Persönlichkeiten. Printmedien begannen in den 1970er-Jahren zunehmend damit, Fahrerbiografien, Porträts und Hintergrundberichte zu veröffentlichen. Damit verlagerte sich der Fokus von der reinen Sportberichterstattung hin zu einer „*Personalisierung*“ des Motorsports. Helmut Zwickl und Heinz Prüller, die wohl stilbildenden Journalisten dieser Ära, veröffentlichte ihre Texte nicht nur in Tageszeitungen, sondern auch in Magazinen wie der Autorevue, verfassten etliche Bücher und waren auch für den ORF tätig. Ihre Arbeiten zeichneten sich dabei durch ein hohes Maß an Nähe zu den Akteuren aus.¹¹⁰

Die zunehmende Professionalisierung des Motorsportjournalismus zeigte sich auch in der Etablierung spezialisierter Formate: So entstanden Rennprogramme, Eventbroschüren, Fotoreportagen und Fernsehspecials, die nicht nur sportliche Information, sondern auch kommerzielle Interessen bedienten. Werbung und Sponsoring

108 Vgl. Marschik Matthias, Müller Rudolf, Kulturen des Mediensports in Österreich. Zur Einführung. In: Sind's froh, dass Sie zu Hause geblieben sind.": Mediatisierung des Sports in Österreich. Göttingen 2010 S. 9 - 21 hier S.11f

109 Vgl. Pensold Wolfgang, Auf rot-weiß-roter Welle. Eine Geschichte des österreichischen Rundfunks. In: Karmasin Matthias, Oggolder Christian (Hg.) Österreichische Mediengeschichte, Band 2. Vom Massenmedium zu sozialen Medien. (1918 -bis heute) 151 -174 hier S.151f

110 Vgl. Kralicek Wolfgang, Nachruf auf Helmut Zwickl.

rückten enger an den Motorsport heran, was sich wiederum in der Auswahl und Gewichtung medialer Inhalte niederschlug.¹¹¹

Die Medienlandschaft selbst durchlief in diesem Zeitraum ebenfalls strukturelle Veränderungen. Die Konzentration auf wenige große Verlagshäuser, wie sie in der Studie von Karmasin und Oggolder beschrieben wird, führte zu einer Homogenisierung der Inhalte, begünstigte jedoch gleichzeitig auch eine effizientere Distribution.¹¹²

Trotz dieser Konzentration entstand aber auch eine Gegenbewegung im Sinne von journalistischer Individualisierung, etwa durch Kolumnen, Glossen und persönliche Renntagebücher, wie sie etwa von Völker, Zwickl oder Prüller publiziert wurden.¹¹³

Letztlich wurde die Dynamik zwischen Medienformaten und Motorsportjournalismus durch die technologische Entwicklung (Farbfernsehen, Satellitenübertragung, Teleskope in der Fotografie) ebenso befeuert wie durch gesellschaftliche Trends. Die wachsende Affinität zum Auto als Statussymbol spiegelte sich in der Popularität des Motorsports wider, die durch gezielte Medienformate kontinuierlich gesteigert wurde.¹¹⁴ So wurde Motorsportjournalismus nicht nur zum Vermittler sportlicher Leistungen, sondern auch zum Ausdruck gesellschaftlicher Modernität.

4.3. Mediale Erzählstrategien in Text, Ton und Bild

Die medialen Erzählstrategien des österreichischen Motorsportjournalismus der 1960er und 1970er Jahre waren geprägt von einer stark subjektiven, oftmals dramatisierenden Darstellung der Ereignisse. Sie folgten keinem neutralen Berichterstattungsschema, sondern inszenierten den Motorsport als heroisches, existenzielles Spektakel. Journalist:innen wie Heinz Prüller, Helmut Zwickl, Herbert Völker oder Kurt Jeschko entwickelten jeweils eigene narrative Handschriften in Text,

111 Vgl. Penz Otto, Produktion und Codes des Mediensports. In: Sind's froh, dass Sie zu Hause geblieben sind.": Mediatisierung des Sports in Österreich. Göttingen 2010 S.38 -50 hier S.48.

112 Vgl. Kaltenbrunner Andy, Geschichte der Tagespresse und Magazine nach 1945. In: Karmasin Matthias, Oggolder Christian (Hg.) Österreichische Mediengeschichte, Band 2. Vom Massenmedium zu sozialen Medien. (1918 -bis heute) 175 -198 hier S.177f

113 Vgl. Reinhardt Daniel, Gedanken zu einer absoluten „Edelfeder“ – In Memoriam Herbert Völker.

114 Vgl. Dimitriou Minas, Sattlecker Gerold, Sportjournalismus in Österreich. Empirische Fakten und Positionierung im deutschsprachigen Raum. Aachen Auckland, Beirut, Budapest, Cairo, Cape Town, Dubai, Graz, Indianapolis, Maidenhead, Melbourne, Olten, Singapore, Tehran, Toronto 2011 S.53f

Ton und Bild, die sich komplementär zu den sich entwickelnden Formaten im Rundfunk, Fernsehen und Printmedien verhielten.

Im ORF wurde früh erkannt, dass das Erleben des Motorsports visuelle und emotionale Vermittlung erfordert. Die zentrale Figur dieser medialen Inszenierung war in den 1960er Jahren Jochen Rindt. Ab 1964 war er regelmäßig in Formaten wie *Aktueller Sport*, *Sportkaleidoskop*, *Telesport* oder *Motorama* präsent. Die Berichterstattung zeichnete sich durch eine persönliche Nähe aus. Rindt wurde nicht nur als Motorsportler, sondern als Charakter, Idol, Lehrer und Entertainer inszeniert. Frühe Beiträge zeigten Rindt beim Eislaufen, beim Fahrtraining mit Damen oder beim Gespräch mit Prominenten wie Karl Schranz und Udo Jürgens. Es wurde nicht bloß über ihn berichtet. Er war vielmehr Protagonist eines medialen Narrativs, in dem Rennsport, Lifestyle und Technik miteinander verschmolzen wurden.¹¹⁵ Konsequenterweise wurde er ab der Saison 1970 dann auch als Co Moderator von Gunter Philipp für die ORF Motorsendung „*Motorrama*“ eingesetzt. Dort interviewte er dann unmittelbar nach einem Rennen, noch mit dem Lorbeerkrantz um den Hals und mit Zigarette im Mundwinkel, seine gerade geschlagenen Gegner. Ein Szenario das heutzutage, nicht nur auf Grund der Zigarette, so gar nicht mehr vorstellbar wäre.¹¹⁶

Die Erzählhaltung war stark personenzentriert und emotional verdichtet. Prüllers Kommentar etwa zum Tod Rindts 1970 „*Jedes Wort, das man im Ausblick sagt, ist im Augenblick zu viel.*“¹¹⁷ ist ein Musterbeispiel für affektgesteuerte Sportrhetorik. Seine Stimme war dabei nicht bloß Medium der Übertragung, sondern wurde selbst zum narrativen Träger, zur emotionalen Instanz, die Sieg und Scheitern zu tragischen Zyklen verdichtete.¹¹⁸

Helmut Zwickl setzte hingegen in seinen Printbeiträgen auf bildhafte, oft metaphorische Sprache, die Motorsport als Grenzerfahrung darstellte. In Interviews arbeitete

¹¹⁵ Vgl. ORF Sendung Telesport vom 17.08.1970. Bericht über den Großen Preis von Österreich 1970. Zu finden im ORF Archiv.

¹¹⁶ Vgl. ORF Sendung Motorrama vom 11.05.1970 Bericht über den Großen Preis von Monaco 1970. Zu finden im ORF Archiv.

¹¹⁷ Vgl. Ausschnitt aus dem ORF Bericht zum Training des Großen Preis von Italien in Monza vom 05.09.1970. Kommentar von Heinz Prüller (auf der Boxenmauer sitzend) zum Tod von Jochen Rindt Zu finden im ORF Archiv.

¹¹⁸ Vgl. Karny Thomas, Von eckigen Kurven und einem schwitzenden Scheusal. S.285f

er mit elliptischen Fragen, Pausen und Andeutungen. Besonders in Langformaten wie etwa bei seinen Beiträgen in der Autorevue schuf er eine dichte Atmosphäre, die eher an literarische Reportagen erinnerte als an klassische Sportberichte. Er vermied technische Detailtiefe zugunsten von Stimmungsbildern, etwa wenn er Jochen Rindt als „*existenzielle Figur auf dem schmalen Grat zwischen Ruhm und Tod*“ beschrieb.¹¹⁹

Herbert Völker wiederum betrieb eine bewusste Stilisierung. In seinen Texten wurde Motorsport zur intellektuellen Chiffre, zum literarischen Sujet. Er benutzte Mittel wie die Montage, Ironie und intertextuelle Anspielungen, um den Sport aus dem Verdacht der Trivialität zu lösen. Seine Hommagen an Jim Clark oder Niki Lauda wurden nicht nur gelesen, sondern zitiert, weil sie stilistische Präzision mit ironischer Brechung verbanden: „*Er fährt, als hätte er mit dem Asphalt ein intimes Einverständnis geschlossen.*“¹²⁰ Seine Texte boten keine reine Information, sondern eine ästhetisierte Form des Erinnerns und Erlebens.

Im Radiobereich und Fernsehbereich so etwa in *Sport am Sonntag* oder *Sportpanorama* dominierten verdichtete Audioszenarien. Reporter wie Kurt Jeschko nutzten Tempowechsel, Alltagsgeräusche und wechselnde Perspektiven, um das Renngeschehen zu inszenieren. Interviews mit Rindt oder Lauda wurden als dramaturgische Höhepunkte eingesetzt, nicht selten unterlegt mit Fahrgeräuschen oder Kommentaren aus der Boxengasse. Die Dialogführung war oft suggestiv. Jeschko etwa stellte weniger informierende als existenzielle Fragen, beispielsweise „*Ist das das Risiko, das ein Fahrer eingehen muss?*“ Eine Frage, die etwa Lauda mit lakonischer Selbstverständlichkeit beantwortete. „*Das muss jeder für sich selbst entscheiden*“.¹²¹

Fotografische Erzählstrategien ergänzten diese sprachlich-akustischen Verfahren. Bilder aus der Boxengasse, Nahaufnahmen verschwitzter Gesichter oder verwackelte Onboard-Aufnahmen wie etwa vom GP in Monaco erzeugten Authentizität und Nähe. Besonders in den TV-Zuschnittsritten etwa zu den Rennen in Hockenheim oder Spa wurde das Bildmaterial zu dramatischen Miniaturen montiert. Musik, Zeit-

119 Vgl. Kralicek, Wolfgang Nachruf auf Helmut Zwickl, Kurier, 13.02.2025

120 Vgl. Strubreiter Martin, Herbert Völker, 1943–2025 - Klare Sätze, gute Pointen.

121 Anm. des Autors: Gemeint ist das Risiko bei schlechten Bedingungen wie etwa Regen trotzdem schnell zu fahren. Vgl. ORF Sendung „Telesport“ vom 13.09.1972. Moderiert von Kurt Jeschko. Zu finden im ORF Archiv

lupen und Schnittführung dienten der Dramatisierung. Ein Beispiel dazu ist etwa der Beitrag aus der Sendung Motorrama zum Österreich Grand Prix 1970, der mit einem Lied von Udo Jürgens unterlegt wurde, während Interviews mit verschiedenen anderen Grand Prix Fahrern sowie der Ehefrau von Jochen Rindt, Nina Rindt das Pathos noch zusätzlich verstärkten.¹²²

Erzählstrategisch auffällig sind zudem die zunehmende Professionalisierung und Selbstreflexion der Akteure. Lauda inszenierte sich früh als Techniker und Tester. Seine Interviews waren geprägt von analytischer Sprache, kontrollierter Mimik und medienwirksamer Klarheit. Die Medien übernahmen diesen Ton. Statt des Draufgängers wie etwa noch bei Rindt wurde vom „*fahrenden Ingenieur*“ erzählt. Ein Narrativ, das Prüller, Zwickl und andere transportierten und das Lauda selbst mitprägte. In einem Interview erklärte Lauda: „*Man braucht heute mehr Fitness um als Fahrer erfolgreich zu sein. Auf die Idee wäre Rindt nie gekommen.*“¹²³ Das Verhältnis von Person und Medium wurde hier zur Wechselwirkung. Die Figur Niki Lauda war zugleich Subjekt und Produkt einer narrativen Konstruktion.¹²⁴

Die Summe dieser Strategien zeigt, dass Motorsportjournalismus in Österreich in dieser Zeit weit mehr war als Berichterstattung. Er war eine performative Praxis, in der Sprache, Ton und Bild auf je eigene Weise Bedeutung erzeugten, zwischen Heldenerzählung, Tragödie, Technikfaszination und medialem Spektakel.

4.4. Motorsportjournalismus zwischen Information und Heldenepos

Der österreichische Motorsportjournalismus der 1960er und 1970er Jahre bewegte sich kontinuierlich im Spannungsfeld zwischen sachlicher Information und emotionalisierendem Heldenepos. In einer Zeit, in der sich die Medienlandschaft stark professionalisierte und Motorsport zunehmend populär wurde, entwickelten Journalist:innen narrative Strategien, die weit über die reine Vermittlung von Rennergebnissen und technischen Details hinausgingen. Sie schufen bewusst oder intuitiv Heldengeschichten, die Fahrer wie etwa Jochen Rindt oder Niki Lauda zu

122 Vgl. ORF Sendung „Telesport“ vom 17.08.1970. Zu finden im ORF Archiv.

123 Vgl. ORF Bericht über das Fitnesstraining von Niki Lauda im Rahmen der Sendung Telesport, moderiert von Dieter Seefranz vom 27.05.1974. zu finden im ORF Archiv

124 Vgl. Öhner Vrääth, Mit Erfolg ist zu rechnen. hier 85f

mythisch aufgeladenen Figuren stilisierten. Das Publikum erhielt damit nicht nur Informationen über den Rennverlauf, sondern ein emotionales Narrativ, dass Gefahr, Leistung und Persönlichkeit zu einem dramatischen Gesamtbild verknüpften.

Ein gutes Beispiel für diese journalistische Gratwanderung ist Heinz Prüller. In seiner Funktion als Fernsehkommentator des ORF wurde er zur Stimme des Motorsports in Österreich. Seine Berichterstattung war oft übermäßig detailreich. Prüller war bekannt für seine Statistiken, Tabellen und historischen Bezüge. Diese waren jedoch stets durchzogen von Anekdoten, Emotionen und persönlicher Bewunderung für die Akteure. Insbesondere im Falle Jochen Rindts verband Prüller analytische Beobachtung mit mythischer Aufladung. So wurde Rindt als Rebell, als Genie des Instinkts, als Opfer Technik und der unverantwortlichen Risikobereitschaft seines Teamchefs Colin Chapman sowie des Systems Formel inszeniert. Nach Rindts Tod beim Training zum Grand Prix von Monza 1970 kommentierte Prüller sichtlich betroffen *„Jedes Wort, das man im Ausblick sagt, ist im Augenblick zu viel.“*¹²⁵ Damit überließ er dem Schweigen die Bühne. Ein starkes rhetorisches Mittel, das das Ereignis zugleich mit Bedeutung auflud.

Auch Helmut Zwickl bewegte sich erzählerisch zwischen Dokumentation und Epos. Seine Texte, die im Kurier, der *Autorevue* und verschiedenen Büchern erschienen, beschrieben die Rennfahrer nicht bloß als Sportler, sondern als existenzielle Figuren, die sich an der Grenze des Machbaren bewegten. In seinem Buch *Hinrichtung eines Champions* über Jochen Rindt wählte Zwickl nicht zufällig einen Titel, der Assoziationen zu Drama, Opfer und Mythos weckt. Rindts Tod wird hier nicht als Unfall, sondern als Konsequenz eines Systems interpretiert. Eine Erzählweise, die den Journalisten selbst in die Rolle des aufklärenden Chronisten rückt.¹²⁶ Auch in späteren Texten, etwa über Ayrton Senna oder Niki Lauda, setzte Zwickl immer wieder auf Begriffe wie *„Schicksal“*, *„Grenze“*, *„Mission“* oder *„Erlösung“*, um seine Protagonisten über das Alltägliche hinaus zu stilisieren.¹²⁷

125 Vgl. Ausschnitt aus dem ORF Bericht zum Training des Großen Preis von Italien in Monza vom 05.09.1970. Kommentar von Heinz Prüller (auf der Boxenmauer sitzend) zum Tod von Jochen Rindt Zu finden im ORF Archiv.

126 Vgl. Zwickel Helmut, *Hinrichtung eines Champions*. Wien 1970 S1 f

127 Vgl. Nimmervoll, Christian, Helmut Zwickl: Wie er das Sinnlose erst erobert und dann gehasst hat. Artikel in motorsport-total.com vom 11.02.2025 Online unter: <https://www.motorsport-total.com/formel-1/news/helmut->

Herbert Völker ging in seiner stilistischen Ausarbeitung noch weiter. Als langjähriger Chefredakteur der Autorevue etablierte er einen journalistischen Zugang, der literarische Verfahren in die Motorsportberichterstattung einbrachte. Seine Texte über Niki Lauda etwa waren keine Rennanalysen im klassischen Sinne, sondern szenisch aufgebaute Miniaturen, in denen Technik, Mensch und Mythos miteinander verschmolzen. Wenn Völker etwa schrieb: „*Der Rindt ist tot. Furchtlosigkeit bis zur Tollerrei, Reflexe jenseits unserer Phantasie und ein unglaubliches Gesicht machen das Bild aus, das auch heute noch zieht.*“¹²⁸, dann war das nicht nur eine stilistische Volte, sondern eine Erhöhung des Subjekts zur fast übermenschlichen Figur.¹²⁹ Dennoch blieben auch in Völkern Texten die Fakten stets präsent. So wurden technische Details, Streckenbeschreibungen oder Taktiken nicht ausgelassen, sondern elegant in die dramaturgische Struktur eingewoben.

Die Fernsehformate des ORF, insbesondere *Sport am Montag*, *Motorama* oder *Tele-sport*, spiegelten diese Dualität ebenfalls wider. In Beiträgen über Rindt oder Lauda wurde Informationsvermittlung mit Inszenierung verknüpft. Interviews, Rennszenen und Kommentare wurden montiert zu einem Narrativ, dass den Sportler als außergewöhnliches Individuum darstellte. Besonders auffällig war dies in der Art, wie Archivmaterial verwendet wurde: Etwa Zeitlupen von riskanten Überholmanövern oder Momentaufnahmen nach einem Sieg, unterlegt mit Musik und Pathos.¹³⁰ Auch die Auswahl der Interviewpartner so etwa Ehefrauen, Mechaniker, Kindheitsfreunde diente dabei nicht nur der Kontextualisierung, sondern der menschlichen Heroisierung.

Diese Heldennarrative standen dabei keineswegs im Widerspruch zur journalistischen Ethik jener Zeit. Vielmehr entsprachen sie einem medialen Bedürfnis. Motorsport hatte das Image des gefährlichen, elitären und visuell spektakulären Spektakels und forderte dementsprechend eine Erzählweise, die dem Adrenalin, dem Tod und dem Ruhm Raum gab. Man wollte dem Publikum nicht nur Information bieten, son-

[zwickl-wie-er-das-sinnlose-erst-erobert-und-dann-gehasst-hat-25021108](#) abgerufen am 28.08.2025

128 Völker Herbert, Editorial im Monatsmagazin Autorevue. Ausgabe 09/2000 Wien 2000 S.3

129 Vgl. Kralicek Wolfgang, Der Literat unter den Motorjournalisten: Herbert Völker ist tot.

130 Vgl. Öhner, Vrääh (2010). Mit Erfolg ist zu rechnen. hier S.89f

dern auch Bedeutung. Genau hier fand der Motorsportjournalismus seine Ausdrucksform zwischen präziser Berichterstattung und epischer Erzählung.

Diese Spannweite zeigte sich auch im Umgang mit Tragödien. Der Tod Rindts 1970, der Unfall von Lauda am Nürburgring 1976 oder Todesstürze und Verletzungen anderer Fahrer wurden nicht nüchtern abgehandelt. Vielmehr wurden sie rituell eingebettet in eine Sprache, die Verlust, Bewunderung und Erinnerung miteinander verschmolz. Heinz Prüller schrieb zu Laudas Rückkehr nach dem Feuerunfall: „*Das Comeback des Champions, der aus dem Feuer kam.*“¹³¹ Solche Sätze transportierten sowohl Information über Gesundheitszustand, Rennergebnis, Strategie, wirkten aber zugleich als Bestandteil einer größeren, mythisch aufgeladenen Erzählung über einen Mann, der dem Tod ins Gesicht sah und weiterfuhr.

Der österreichische Motorsportjournalismus dieser Ära zeichnete sich somit durch ein doppeltes Erzählsystem aus. Er dokumentierte präzise, analysierte Rennverläufe, befragte Strategien und zugleich erzählte er von Mut, Aufopferung und Grenzüberschreitung. In dieser Verbindung von Information und Erzählung lag seine besondere Kraft und seine bis heute spürbare Wirkung auf die kollektive Erinnerung an eine Zeit in dem Motorsport eine zentrale Rolle in der Sportberichterstattung einnahm.

5. Fallanalyse I: Jochen Rindt

5.1 „A Narrischer ohne Nosl“¹³² - Medien Narrative zu Jochen Rindt am Beginn seiner Karriere

Mit dem Aufstieg Jochen Rindts entsteht im österreichischen und internationalen Motorsportjournalismus der frühen 1960er-Jahre ein vielschichtiges, heroisiertes Bild, das seine außergewöhnliche Aufstiegsgeschichte narrativ auflädt. Jochen Rindt erscheint in der Frühphase seiner Karriere zunächst als Naturtalent und Draufgänger, dann als heranreifender Profi, der sich letztlich zum nationalen Hoffnungsträger und zum Symbol einer neuen motorsportlichen Moderne in Österreich entwickelt.

131 Vgl. Prüller Heinz. Grand Prix Story 76. Ein Punkt – Ein Leben. Wien/Stuttgart 1976 S.122

132 Vgl. Völker Herbert, Jochen ist tot. Herbert Völker auf Spurensuche, 50 Jahre nach dem tragischen Samstag in Monza. Artikel in der Autorevue. Ausgabe 9/2020. S 104- 113 hier S.104

Bereits die frühen Berichte konstruieren Rindt als außergewöhnlich begabten Fahrer, der ohne lange Lehrjahre in Spitzensphären vorstößt. Seine Leistung wird als spontane, fast instinktive Begabung erzählt. So sei er *„unberührt von Taktik, ohne Lust, sich systematisch an die Konkurrenz heranzutasten, ... auf Anhieb schnell“*¹³³ schreibt etwa Heinz Prüller in seinem ersten Artikel über Rindt in der Autorevue vom Februar 1965. Diese journalistische Figur des *„Wunderkindes“* wird ergänzt durch das Bild des materialmordenden *„Raubritters“* mit gefährlichem Mut. So schreibt Helmut Zwickl über Rindts Formel Junior-Zeit. *„Sein Raubritter-stil brachte einen ungewöhnlichen Verschleiß von Halbachsen mit sich“*¹³⁴. In Bezug auf die Inhaltsanalyse ich hier ein Kategoriensystem, in dem die Subkategorie *risikofreudiges Naturtalent* durch wiederkehrende Schlüsselbegriffe (schnell, wild, instinktiv) gestützt wird.

Im ORF Archiv findet sich der erste Eintrag zu Jochen Rindt im Sport-Jahresrückblick 1964. Rindt wird hier ein kurzes Porträt gewidmet. Bemerkenswert früh, da seine internationale Karriere zu diesem Zeitpunkt erst beginnt. Die Bilder zeigen einen jungen, energiegeladenen Rindt beim Eislaufen und beim Driften mit seinem Jaguar am Flughafen in Wien Aspern. Der Interviewteil, geführt von Kurt Jeschko, etabliert Rindt als vielversprechendes Talent und als neuen österreichischen Hoffnungsträger. Noch ist seine öffentliche Rolle unausformuliert, doch der ORF erkennt scheinbar das Potenzial und markiert ihn somit früh als außergewöhnlichen Neueinsteiger, unterstützt durch das Statement seines zukünftigen Teamchefs John Cooper, der erzählt warum er Rindt als Fahrer für die Formel 1 Saison 1965 engagiert hat.¹³⁵ Dieses Narrativ eines jungen, noch ein wenig scheuen, aber hoch ambitionierten Neulings wird im Sportstammtisch vom 12. April 1965 weitergeführt. Rindt wirkt zurückhaltend, beinahe bescheiden. Gleichzeitig führt die Diskussion über seine Identität, Kurt Jeschko bezeichnet ihn als *„Wahlösterreicher“*¹³⁶, bereits erste Überlegungen zu seiner nationalen Rolle ein. Hier beginnt sich jene Figur

133 Vgl. Prüller Heinz, Struwelpeter macht Blitzkarriere. Artikel in der Autorevue Ausgabe 02/1965. Wien 1965 S.14

134 Vgl. Zwickl Helmut, Bleifuß mit Pfeffer. Artikel in der Autorevue Ausgabe 04/1966 Wien 1966 S.16f

135 Vgl. Sport Jahresrückblick 1964. Moderiert von Kurt Jeschko vom 28.12.1964. Zu finden im ORF Archiv

136 Anm. d. Authors: Rindt besitzt Zeit Seines Lebens einen deutschen Pass, fuhr aber mit österreichischer Rennlizenz.

herauszukristallisieren, die später zu einer Identifikationsfigur eines sich modernisierenden Österreich entwickeln wird.¹³⁷ Je erfolgreicher Rindt wird, desto stärker verliert die Frage seiner nationalen Zugehörigkeit an Bedeutung. Denn mit jedem Rennsieg den er erringt wird Rindt in den Medien immer deutlicher als „echter Österreicher“ und „einer von uns“ inszeniert.

Parallel zum Narativ des hoch ambitionierten aber materialmordenden Neulings etabliert die Berichterstattung auch bereits ein Reifungsnarrativ. Aus dem ungestümen Talent wird ein kontrollierter, analytischer Profi. Heinz Prüller etwa schildert einen Unfall am Nürburgring im Formel Junior Rennen 1963 als Wendepunkt: „...aber der Knacks ist da. Für Jochen ein heilsamer Knacks“¹³⁸. Zwickl bestätigt diesen Wandel: „Die Saison 1964 brachte uns einen neuen Rindt. unglaublich schnell, nicht mehr so wild, sein Stil glättet sich“¹³⁹. Im Bericht der Wochenschau über den Großen Preis für Sportwagen 1965 am Flugplatz Zeltweg, den Rindt gewinnt, wird daraus bereits „...Der kluge Taktiker Jochen Rindt...“¹⁴⁰. Hier werden somit einzelne Ereignisse wie etwa ein Unfall, oder ein Rennsieg zu einem stabilen Motiv professioneller Reifung verdichtet.

Zugleich wird Rindt aber auch als Außenseiter im Rennzirkus inszeniert, der die zu dieser Zeit dominierende britische Fahrerelite herausfordert und besiegt. Prüller berichtet, wie Graham Hill (britischer Formel 1 Weltmeister 1962 und 1968) ihn zunächst unterschätzt: „Wer ist denn der? ... Aus Österreich, glaube ich.‘ ... Eine Stunde später schießt Jochen ... als Sieger durchs Ziel“¹⁴¹. Der Autorennsport erscheint in der journalistischen Darstellung der 1960er Jahre oft, als exklusiver, aber auch exotischer Raum, den Rindt trotz sprachlicher und kultureller Distanz erobert. Thomas Karny bringt dies in seiner Analyse zu Rindt auf den Punkt, wenn er schreibt, „Eine Rotzpip´n aus Graz putzte den rennfahrenden Hochadel der Hills, Brabhams und

137 Vgl. Sport Stammtisch vom 12.04.1965 moderiert von Kurt Jeschko. Zu finden im ORF Archiv

138 Vgl. Prüller Heinz, Struwelpeter macht Blitzkarriere. S.14

139 Vgl. Zwickl Helmut, Bleifuß mit Pfeffer. Artikel in der Autorevue Ausgabe 04/1966 Wien 1966, S.17

140 Vgl. Wochenschaubericht über den Großen Preis von Österreich für Sportwagen in Zeltweg vom 27.08.1965 zu finden auf der DVD Österreich in Bild und Ton. Die Jahresedition 1965 des Filmarchiv Austria. Wien 2004

141 Vgl. Prüller Heinz, Struwelpeter macht Blitzkarriere. S.14

Stewarts“¹⁴² Somit zeigt sich hier ein klassisches David gegen Goliath-Narrativ. Dies lässt sich als Kategorie der Grenzüberschreitung und des sozialen Aufstiegs lesen.

Mit zunehmenden Erfolgen transformiert sich Rindt vom Außenseiter zur nationalen Identifikationsfigur. Nach seinem überraschenden Sieg bei den 24 Stunden von Le Mans 1965 feiern ihn die Medien nun als Pionier des österreichischen Automobilrennsports. Erstmals schaffte er es damit auch auf die Titelseiten der österreichischen Zeitungen und seine Erfolge werden nun auch ebenso prominent wie Fußballresultate und Skisport Erfolge platziert. „*Rindt Sensationssieger in Le Mans*“¹⁴³ titelte etwa die Presse in ihrer Ausgabe vom 21.06.1965. Der Kurier ergänzt „*Noch nie 23jähriger Le-Mans-Sieger*“¹⁴⁴ und die Kronen Zeitung feiert den Sieg mit der Schlagzeile „*Jochen Rindt wollte Urlaub machen*“.¹⁴⁵



Abb.4 Der erste große internationale Erfolg von Jochen Rindt. (Am Dach des Wagens sitzend) Er gewinnt gemeinsam mit Maston Gregory überraschend die 24 Stunden von Le Mans 1965 ¹⁴⁶

Durch diesen Erfolg und vor allem auch mit seiner Jochen Rindt Rennwagen - Show die 1965 erstmals im Wiener Messepalast stattfindet und sowohl zum Publikumserfolg als auch Medienereignis wird, steigt Rindt langsam zum berühmtesten österreichischen Motorsportler auf. Gleichzeitig gewinnt die

142 Vgl. Karny Thomas, Die Vision vom Tusch. S.129

143Vgl. Rindt Sensationssieger in Le Mans. Artikel in der Tageszeitung die Presse vom 21.06.1965

144 Vgl. Zwickl Helmut, Noch nie 23jähriger Le-Mans-Sieger, Artikel in der Tageszeitung Kurier vom 23.06.1965

145 Vgl. J.Rindt wollte Urlaub machen. Artikel in der illustrierten Kronen Zeitung vom 22.06.1965

146 Abb.4 Pfunder Martin, Vom Semmering zum Grand Prix. S.289

Berichterstattung über motorsportliche Ereignisse, die bisher in der medialen Landschaft Österreichs eher ein Schattendasein geführt hat, zunehmend an Bedeutung. Und auch die Anerkennung bedeutender Persönlichkeiten ließ nicht lange auf sich warten. So meinte etwa Manfred Mautner – Markhof, anlässlich der ersten Jochen Rindt Show im Wiener Messepalast. „*Jochen Rindt gab dem österreichischen Motorsport unerhörten Auftrieb*“¹⁴⁷.

Öffentlichkeit und Journalismus schreiben Rindt zunehmend eine symbolische Rolle zu. Rindt wird zum Motor eines vermeintlichen österreichischen Motorsportwunders. Die Wochenschau und der ORF verstärken dieses Bild noch visuell, indem sie nun regelmäßig über ihn berichten, so wird er nach seinem Le Mans Sieg bei der Teilnahme an österreichischen Motorsportveranstaltungen oftmals als „*Star des Rennens*“ präsentiert der vor „*jubelnden Publikum*“ zur Siegesfahrt antritt.¹⁴⁸

Neben Pathos und Heroisierung tritt aber auch ein weiterer Befund zutage. Die moralische Einbettung über seine Biografie. Häufig wird betont, dass seine Eltern im Krieg starben und er bei den Großeltern in Graz aufwuchs.¹⁴⁹ Diese wiederkehrende Hintergrundinformation stützt die implizite Kategorie *authentischer, charakterstarker Held*. Er durchlebt ein persönliches Trauma, das im Dienst des Erfolgs überwunden wird.

Die drei journalistischen Kernnarrative am Beginn der Berichterstattung über Jochen Rindt können im Wesentlichen mit *genialer Draufgänger, geläuterter Profi* und *ationale Wegbereiter* zusammengefasst werden. Sie treiben die Darstellung konsequent auf eine Legendenbildung zu. In der Logik der Berichte verfestigt sich ein klassisches Heldenschema, wie es auch Mayrings strukturierende Inhaltsanalyse beschreibt. Zunächst steht die außergewöhnliche Begabung, auf die eine Phase der Prüfung und Krise folgt. Diese wiederum eröffnet den Raum für Reifung und Triumph, ehe schließlich die nationale Bedeutung des Helden hervorgehoben wird. Auf diese Weise entsteht bereits zu Beginn von Jochen Rindts Karriere ein mediales Bild, das weniger dokumentiert als vielmehr inszeniert wird. Bezeichneterweise stammen die

147 Vgl. Zwickl Helmut, Jochen Rindt Show. Wien im Sturm genommen. Artikel im Monatsmagazin Autorevue Ausgabe 12/1965 S.17

148 Vgl. Wochenschaubericht über den Großen Preis von Österreich für Sportwagen in Zeltweg vom 27.08.1965

149 Vgl. Zwickl Helmut, Bleifuß mit Pfeffer. S.16f

allermeisten Berichte und Reportagen von Rindt aus dieser Zeit aus der Feder von zwei Journalisten. Helmut Zwickl der seit ihrer gemeinsamen Jugendtage mit Rindt befreundet ist und Heinz Prüller, der laut Eigenaussage ebenfalls in einem freundschaftlichen Verhältnis zu Rindt steht und sich noch am Beginn seiner journalistischen Karriere befindet.

Rindt wird in den Erzählungen nicht nur porträtiert, sondern bereits auch inszeniert. Auch als Ikone eines modernen und selbstbewussten Österreichs, das seine internationale Sichtbarkeit über die herausragende Leistung eines Einzelnen gewinnt.

5.2 Fahrergenie und Pechvogel – Medien Narrative zu Jochen Rindt in den Jahren 1966 -1969

Die journalistischen Darstellungen Jochen Rindts ab Mitte der 1960er-Jahren zeichnen weiterhin ein vielschichtiges, aber zugleich konsistentes Bild eines Mannes, der als naturbegabter Rennfahrer, als Underdog und als kompromissloser Kämpfer begonnen hatte und dessen Karriere auf dem Weg zum Champion durch Technikpech, Risikobereitschaft und zunehmende Professionalität geprägt war.

In diversen ORF-Berichten dieser Zeit wurde Rindt immer wieder als außergewöhnliches Talent präsentiert. So etwa 1966 im Sportkaleidoskop wo er exklusiv für den ORF einen neuen Alfa GTA testet. Hier wird ausdrücklich sein „*hohes fahrerisches Können*“ hervorgehoben.¹⁵⁰ Diese Zuschreibung findet sich auch in Heinz Prüllers ersten Buch über Jochen Rindt „*Einer von ihnen – Jochen Rindt*“ wo er Rindt als jemand beschreibt, der im entscheidenden Moment „*kalt und unbewegt*“ bleibt und damit die Fähigkeit besitzt, unter extremem Druck jene Ruhe zu bewahren, die seine sportlichen Leistungen auszeichnet¹⁵¹. Die Wochenschauberichte seiner zahlreichen Formel-2-Erfolge in dieser Periode inszenieren seine Siege als beinahe mühelose Demonstration fahrerischer Überlegenheit und festigen das Bild eines Mannes, für den Geschwindigkeit und Kontrolle selbstverständlich zu sein scheinen.¹⁵²

150 Vgl. Jochen Rindt testet einen Alfa GTA. Bericht in der ORF Sendung Sportkaleidoskop vom 17.03.1966. zu finden im ORF Archiv.

151 Vgl. Prüller Heinz. Einer von Ihnen – Jochen Rindt. Wien 1967, S.14

152 Vgl. Wochenschaubericht über den Formel 2 Lauf in Snetterton (Großbritannien) vom 23.03.1967 zu finden auf der DVD Österreich in Bild und Ton. Die Jahresedition 1967 des Filmarchiv Austria. Wien 2004

Dazu gesellt sich auch zunehmend das Narrativ des modernen Rennfahrers, der ein internationales Jet Set leben führt. Herbert Völker verstärkt diesen Eindruck in seinem Essay „*Helen, Gin und Tonic*“, indem er Rindt in den mondänen sozialen Kontexten der europäischen Rennfahrer-Elite zeigt. Dort beschreibt er, wie Rindt zwar „*noch nicht so weit*“ ist wie Jackie Stewart, der bereits in einem feudalen Anwesen residiert, er selbst aber dennoch selbstverständlich in dieses Milieu hineingehört und sich auf dem „*Jochen-Rindt-Hügel*“ über dem Genfersee ein neues Haus errichtet.¹⁵³ Völkers Beobachtungen tragen dazu bei, Rindt nicht nur als fahrerisches, sondern auch als soziales Talent zu zeigen, als jemanden, der in jeder Welt, in der er auftaucht, sofort authentisch wirkt. Ein weiterer Baustein jenes Narrativs, dass ihn im medialen Selbstverständnis der 1960er-Jahre als idealtypischen Rennfahrertypus erscheinen lässt.

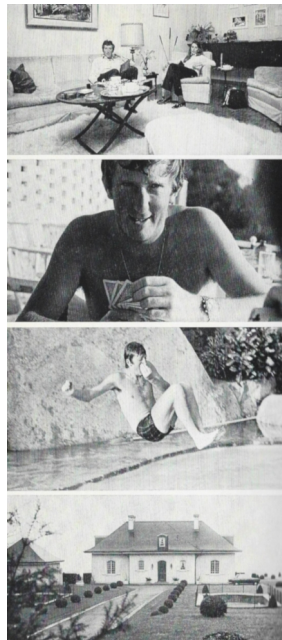


Abb.5 Jochen Rindt lebte den „Jet Set Lifestyle“ eines Rennfahrers der 1960er Jahre, inklusive Haus am Genfer See.¹⁵⁴

Parallel zu dieser Darstellung des idealtypischen Rennfahrers dominiert noch ein anderes Motiv die Berichterstattung in jener Zeit. Das Narrativ des Pechvogels, der immer wieder an den technischen Unzulänglichkeiten seiner Fahrzeuge scheitert. Denn während Rindt in der Formel 2 und in Sportwagenrennen sehr erfolgreich ist

¹⁵³ Vgl. Völker Herbert, *Helen, Gin und Tonic*. Artikel in der Monatszeitschrift *Autorevue*. Ausgabe 04/1969 Wien 1969 S.10f

¹⁵⁴ Abb.5 Prüller Heinz, *Lorbeer bis zum nächsten Mal. Der Kampf um die Jim Clark Nachfolge*. Stuttgart 1969 S.156

und von Sieg zu Sieg eilt, gelingt ihm das Gleiche in der Formel 1, in der er seit 1965 fährt, nicht. Immer wieder betonen Fernseh- und Printberichte, dass nicht Rindts eigenes Fehlverhalten, sondern Materialversagen über Sieg oder Niederlage entscheide. Ein typisches Beispiel für diese Narrativ findet sich etwa in den Bericht über den Grand Prix von Rouen in der ORF Sendung Sportpanorama vom 08.07.1968 bei dem Rindt nach Bestzeit im Training in der Pole Position stand. Im Rennen hielt sein Wagen allerdings nicht und Rindt schied an zweiter Stelle liegend aus. Heinz Prüller spricht im Kommentar zur Reportage vom fahrerischen Genie des Jochen Rindt, der in der Formel 1 jedoch immer wieder an seinen mangelhaften Fahrzeugen scheitere.¹⁵⁵

Die Wochenschau greift in ihrem Bericht über die Jochen Rindt Rennwagen Show von 1968 dieses Narrativ sogar ironisch auf, wenn der Sprecher meint, „...*dass sich unter all den Rennwagen doch etwas finden lassen müsste, womit Jochen Rindt endlich einmal ein Formel-1-Rennen zu Ende fahren könnte*“.¹⁵⁶ In sein Buch „*Einer von Ihnen*“ unterstreicht Prüller dieses Narrativ noch mit zahlreichen Beispielen. So schildert er etwa den Moment, als Rindt ein Rennen mit hängengebliebenem Vollgas zu Ende fährt, indem er abwechselnd die Zündung ein- und ausschaltet. Eine grotesk anmutende, aber hochgefährliche Improvisation, die zugleich seine fahrerische Exzellenz und die mangelnde Zuverlässigkeit seines Materials offenbart.¹⁵⁷ Diese Berichterstattung verleiht Rindts Karriere eine dramatische Dimension. Er wird damit zu einem modernen tragischen Helden, der nicht gegen Menschen, sondern gegen Maschinen kämpft.

Damit eng verbunden ist das Motiv seines kompromisslosen Ehrgeizes. Prüller konstatiert, Rindt riskiere „*eher einen Defekt, als sich bezwingen zu lassen*“.¹⁵⁸ Dieses Bild eines radikal zielstrebigem Rennfahrers bedient vor allem Heinz Prüller immer wieder. In seinem Bericht zum Grand Prix von Silverstone 1969, schreibt Prüller, das

155 Vgl. Bericht über den GP von Frankreich 1968 in Rouen im ORF Fernsehmagazin Sportpanorama vom 08.07.1968. Zu finden im ORF Archiv

156 Vgl. Wochenschaubericht über die Jochen Rindt Show 1968 vom 02.12.1968 zu finden auf der DVD Österreich in Bild und Ton. Die Jahresedition 1968 des Filmarchiv Austria. Wien 2004

157 Vgl. Prüller Heinz. *Einer von Ihnen – Jochen Rindt*. S.28f

158 Vgl. ebd. S.34

Rindt nach einem harten Duell mit Jackie Stewart sagt: „*Wir fahren wie die Mörder*“¹⁵⁹ eine Formulierung, die verdeutlicht, wie existenziell die Auseinandersetzungen auf der Strecke waren. Dass Rindt selbst die Gefahr des Rennfahrens rationalisiert, zeigt ein ORF-Interview, in dem er meint, „*dass der Straßenverkehr für ihn gefährlicher sei als die Formel 1*“¹⁶⁰. Die journalistische Erzählung formt aus solchen Aussagen das Bild eines Mannes, der sein Risiko beherrscht, weil er es versteht, gleichzeitig aber niemals davor zurückschreckt.

Auch Herbert Völker greift dieses Risikonarrativ auf, wenn er Rindts Lebenswelt am Genfersee beschreibt. Eine Welt, in der unterschiedliche Statussymbole wie Häuser, Autos, Gesellschaftsrollen ebenfalls einem Wettbewerb unterliegen. Jackie Stewart (Formel 1 Weltmeister 1969) lebt bereits in einer „*Feudal-Box*“ Rindt hingegen noch in einem Provisorium, ist aber bereits dabei sich ein ähnliches Haus gleich neben dem von Jackie Stewart zu errichten.¹⁶¹ Völkers Beobachtungen zeigen, dass Rindt nicht nur auf der Strecke ein Kämpfer ist, sondern auch im sozialen Raum der Rennfahrerelite einer Welt, in der des ich wohlfühlt und in der er angekommen ist.

Parallel dazu wächst Rindts internationale Bedeutung. Etwas, das Rindt offenbar sehr gezielt anstrebt. Bereits 1965 erklärt er im ORF-Sportstammtisch dem Moderator Kurt Jeschko das „*deutschsprachige Erfolge weniger zählten als englischsprachige*“ Eine klare Positionierung zugunsten der internationalen Motorsportkultur.¹⁶²

In den journalistischen Erzählungen wird Rindt ebenfalls zunehmend zu einem kosmopolitischen Rennfahrer, der begreift, dass Professionalität im modernen Motorsport mit Mobilität verbunden ist. Prüller formuliert es deutlich. Rindt müsse „*ein halber Brite*“ sein, um konkurrenzfähig zu bleiben.¹⁶³ Nachdem Rindt Graham Hill in England in einem spektakulären Duell besiegt, schreibt Prüller, Rindt sei nun „*heimisch geworden in der internationalen Welt des Motorsports*“. Das britische

159 Vgl. Prüller Heinz, Schlag nach bei Hemingway. Bericht über den Großen Preis von England 1969 in Silverstone. Zu finden im Monatsmagazin Autorevue Ausgabe 08/1969 Wien 1969 S.25

160 Vgl. Sportjahresrückblick 1969 moderiert von Kurt Jeschko vom 30.12.1969. Zu finden im ORF Archiv.

161 Vgl. Völker Herbert, Helen, Gin und Tonic. S.11

162 Vgl. Interview mit Jochen Rindt im ORF Sport Stammtisch vom 12.04.1965. Zu finden im ORF Archiv.

163 Anm.d. Author: Die dominieren Formel 1 Fahrer der 1960er kamen fast ausschließlich aus Großbritannien.

Vgl. Portrai über Jackie Stewart und Jochen Rindt in der ORF Sendung Sportpanorama vom 20.10.1969 mit einem Kommentar von Heinz Prüller. Zu finden im ORF Archiv.

Publikum liebe traditionell die „*Underdogs*“, und mit diesem Sieg habe Rindt endgültig ihre Anerkennung gewonnen.¹⁶⁴

Völker wiederum zeichnet das Bild eines Mannes, dessen Wohnsitze, Genf, Paris, Lugano, London Ausdruck dieser internationalen Identität sind. Sein lakonischer Kommentar „*Er wird richtig bürgerlich, scheint's*“¹⁶⁵ deutet an, dass Rindt sozial längst in der internationalen Elite angekommen ist.

In Österreich entwickelt sich Rindt zunehmend zum Nationalhelden. Ereignisse wie die jährliche stattfindende „*Jochen-Rindt- Rennwagen Show*“ im Wiener Messepalast mit bis zu 30.000 Besucher:innen werden in Wochenschauen und Zeitungsartikeln als mediale Großereignisse dargestellt.¹⁶⁶ Ein Blick ins ORF Archiv verdeutlicht ebenfalls die zunehmende Bedeutung Jochen Rindts. So finden sich ab 1966 nahezu monatlich Berichte über ihn, die ihn oftmals auch abseits des eigentlich Renngeschehens zeigen. Als Fahrlehrer für Damen¹⁶⁷ ebenso wie als Fahrinstrukteur für Polizisten.¹⁶⁸ Er eröffnet Modellbahn- Rennzentren und gibt der österreichischen Jugend Tips für den Einstieg in den Rennsport.¹⁶⁹ Diese medialen Inszenierungen entfachen ein zunehmendes Interesse am Motorsport in der österreichischen Bevölkerung und lassen die Person Jochen Rindt zur Projektionsfläche eines Landes werden, das sich im internationalen Motorsport erstmals repräsentiert sieht.

Insgesamt entsteht durch die journalistischen Narrative zu Jochen Rindt ab Mitte der 1960er Jahre das Bild eines Rennfahrers, der in dieser Phase seiner Karriere bereits als außergewöhnliche und vielschichtig symbolische Figur wahrgenommen wurde. Ein naturbegabter und zugleich kompromissloser Kämpfer, der technisches Pech mit Talent und Risikobereitschaft überwindet, sich gesellschaftlich wie sportlich nach oben arbeitet und zugleich als internationale Persönlichkeit wie als nationale Identifikationsfigur wahrgenommen wird. Die Berichterstattung dieser Jahre entwickelt ein kohärentes Bild von Rindt als idealtypischem Rennfahrer seiner Zeit, jemandem, der Geschwindigkeit, Professionalität, Nonchalance und Entschlossenheit

164 Vgl. Prüller Heinz. Einer von Ihnen – Jochen Rindt. S.43

165 Vgl. Völker Herbert, Helen, Gin und Tonic. S.11

166 Vgl. Wochenschaubericht über die Jochen Rindt Show 1969 vom 04.12.1969 zu finden auf der DVD Österreich in Bild und Ton. Die Jahreesedition 1969 des Filmarchiv Austria. Wien 2004

167 Vgl. Jochen Rindt als Fahrlehrer für Damen. ORF Sendung vom 27.04.1966 (Bericht ist ohne Ton und auch nicht erkennbar aus welcher Sendung er stammt) zu finden im ORF Archiv.

zu verkörpern scheint und dessen Aufstieg sich bereits in der medialen Erzählung dieser Jahre abzeichnet.

5.3 Auf dem Weg zum Weltmeistertitel – Das Jahr 1970

Bereits vor Rindts tödlichem Unfall im September 1970 hatten Medien begonnen, seine sportliche Entwicklung dramaturgisch aufzuladen. Sein erster Formel 1 Sieg im Oktober 1969 in Watkins Glen (USA) markierte dabei eine entscheidende Zäsur. Nach Jahren technischer Defekte und ausgebliebener Siege deuteten Zeitungen und Magazine Rindts Triumph in den USA als Überwindung eines langjährigen „*Formel-1-Komplexes*“, den er bei Cooper, Brabham und selbst bei Lotus mit sich getragen habe. Die Tageszeitung Die Presse sprach davon, dass Rindt nach einer „*jahrelangen Pechsträhne*“ endlich der „*große Wurf*“ gelungen sei und hob zugleich das Rekordpreisgeld von 50.000 Dollar hervor, das den Sieg als ökonomisches wie symbolisches Ereignis markierte.¹⁷⁰ Auch die Autorevue zeichnete dieses Rennen als Befreiungsakt. Rindt habe sich nach einem intensiven Duell mit Jackie Stewart „*in der 21. Runde wieder nach vorne geschoben*“ und anschließend „*kaum noch gefährdet*“ agiert.¹⁷¹ Damit etablierte die Berichterstattung schon 1969 das Bild eines Piloten, der, gestützt auf Talent, Disziplin und eine endlich funktionierende Technik, seinem lange erwarteten Erfolgsziel, dem Weltmeistertitel entgegensteuerte.

Dieses Narrativ eines fälligen Erfolgs intensivierte sich in den ersten Monaten des Jahres 1970. Der unerwartete Sieg im Grand Prix von Monaco 1970 wurde medial als Wendepunkt innerhalb einer teleologischen Erfolgsgeschichte gedeutet. Der Autorevue Artikel „*Jochen's Greatest*“ von Heinz Prüller beschreibt die dramatische Schlussrunde, in welcher Rindt Jack Brabham überholte, als „*eiskalt erzwungenen*“ Triumph und nicht als glückliches Überholmanöver in der letzten Kurve und stellte den Sieg als Ausweis fahrerischer Reife dar.¹⁷² Zugleich begannen Fernsehberichte im

168 Vgl. Jochen Rindt schult Polizei und Gendarmerie im Schnellfahren. ORF Sendung vom 25.02.1967 (Bericht ist ohne Ton und auch nicht erkennbar aus welcher Sendung er stammt) zu finden im ORF Archiv.

169 Vgl. Jochen Rindt Portrait in der ORF Sendung Welt der Jugend vom 31.03.1968. Zu finden im ORF Archiv.

170 Vgl. Jochen Rindt endlich am Ziel. Artikel in der Tageszeitung die Presse in der Ausgabe vom 06.10.1969

171 Vgl. Prüller Heinz, Jochen und das liebe Geld. Artikel in der Autorevue über den Grand Prix der USA in Watkins Glen 1969. Ausgabe 11/1969 S.32f

172 Vgl. Prüller Heinz, Jochens Greatest. Artikel in der Autorevue über den Grand Prix von Monaco 1970. Ausgabe 06/1970 S.29f

ORF, Rindt in einem neuen Licht zu zeigen. Präsentiert wurde ein entschlossener, gereifter Sportler, dessen fahrerische Perfektion und Ruhe sich auch im gezeigten Bildmaterial manifestierten. Der ORF – insbesondere die Sendung *Motorama*, verfolgte Rindts Saison 1970 sehr intensiv. Darüber hinaus trat Rindt in dieser Sendung als Co-Moderator auf und berichtete vor und nach den Rennen über die neuesten Ereignisse. Das Material zu den Grand Prix von Monaco, Spa, Brands Hatch und Zandvoort, die er allesamt siegreich beendete, zeigt ihn sowohl als analytischen Rennfahrer als auch zunehmend als mediales Ereignis. Im Bericht zu seinem Monaco-Sieg wurde sein fahrerisches Können durch Onboard-Aufnahmen, Streckenerklärungen und Interviews mit Kollegen visuell untermauert; Rindt tritt darin als souveräne Instanz auf, als jemand, der „*die Strecke liest*“ und das Geschehen kontrolliert.¹⁷³

Die folgenden Grand-Prix-Erfolge verstärkten diese journalistische Inszenierung. Zandvoort wird in der Autorevue als „*problemloses Bilderbuchrennen*“ charakterisiert, in dem Rindt und der aerodynamisch verbesserte Lotus 72 erstmals eine nahezu perfekte Verbindung eingingen.¹⁷⁴ Auch der Sieg in Brands Hatch 1970 wurde als späte Erfüllung eines langen offenen Versprechens gelesen. Helmut Zwickl etwa erinnerte daran, dass Rindt im Vorjahr nur knapp gescheitert sei, und deutete den Triumph nun als späte Gerechtigkeit. Der Sieg im Grand Prix von Clermont-Ferrand wiederum erschien Zwickl daher als Ausweis technischer Reife und taktischer Brillanz; die Medien betonten, dass Rindt dort bereits seinen vierten Grand-Prix-Sieg in Folge erzielte und damit „*historische Dimension*“ erreichte.¹⁷⁵

Diese Siegesserie formte ein journalistisches Deutungsmuster, das über das Sportliche hinauswies. Rindt erschien nun als jemand, dessen Erfolg unausweichlich schien. Der Weltmeister des Jahres 1969 Jackie Stewart tätigte zu Beginn der Saison 1970 die Aussage „*Wer drei Grand Prix gewinnt, wird 1970 Weltmeister*“.¹⁷⁶ Somit hatte Jochen Rindt mit seinen vier Erfolgen in der laufenden Saison das Plansoll auf

173 Vgl. Beitrag zum GP von Monaco 1970 im ORF Magazin *Motorama* vom 11.05.1970. Zu finden im ORF Archiv.

174 Vgl. Prüller Heinz, Zu wenig Saft für Old Jack. Bericht in der Autorevue über den Grand Prix von England 1970 in Brands Hatch. Ausgabe 08/1970 S.25f

175 Vgl. Zwickl Helmut, Jochen kam leise. Bericht in der Autorevue über den Grand Prix von Frankreich 1970 in Clermont - Ferrand. Ausgabe 08/1970 S.23f

176 Vgl. ebd. S.24

dem Weg zum WM-Titel eigentlich schon erfüllt. Passend dazu zeigen die Fernsehdokumente des ORF Rindt im Sommer 1970 als dominanten Fahrer auf dem Höhepunkt seiner bisherigen Laufbahn. Der Kommentar zum Motorama Bericht über seinen Sieg im Grand Prix von Deutschland am Hockenheimring spricht bereits vom „*nächsten Zacken in der WM-Krone*“. Rindt selbst tritt in diesem Fernsehbeitrag als souveräner Interviewpartner auf, der seine Siege und technischen Probleme gleichermaßen nüchtern erläutert¹⁷⁷.

Helmut Zwickl hob in seinem Artikel in der Autorevue über Rindts letzten Sieg die respektvolle Bewunderung der Gegner hervor. Ferrari-Konstrukteur Mauro Forghieri wurde mit der Aussage zitiert, man fürchte am Ende eines Rennens „*immer wieder Rindt*“, weil er im entscheidenden Moment stets stärker sei.¹⁷⁸ Hier verdichteten sich nochmal die Motive der Saison 1970. Überlegenheit, Reife und Unvermeidbarkeit des Erfolgs.

Mit dem Heimrennen am Österreichring im August 1970 erreichte die mediale Erzählung einen weiteren Höhepunkt. Die Erwartungen an Rindt waren enorm. Der Heim Grand Prix auf den neu gebauten Österreichring in Zeltweg wurde bereits vor dem Rennen von Presse und Fernsehen als potenzieller symbolischer Sieg eines angehenden Weltmeisters inszeniert. Die tatsächlichen Ereignisse liefen jedoch dieser Dramaturgie zuwider. Zwar sicherte er sich souverän die Pole-Position, doch bereits in der zweiten Runde fiel er nach einem Ausweichmanöver hinter die Ferrari von Ickx und Regazzoni zurück.¹⁷⁹ Trotz einer eindrucksvollen Aufholjagd, in der er „*pro Runde 0,2 Sekunden*“ auf die Spitze gutmachte, fiel er mit Motorschaden in der 21. Runde aus.¹⁸⁰

Zeitgleich vermittelte der ORF in seiner Berichterstattung von Rindts Heim Grand Prix das Bild des fahrerisch überlegenen, aber technisch ausgebremsen WM-Favoriten. Die Kommentatoren betonten seine Ruhe und Präzision, während Rindt selbst den

177 Vgl. Bericht über den Grand Prix von Hockenheim 1970 in der ORF Sendung Motorrama vom 11.08.1970. zu finden im ORF Archiv.

178 Vgl. Zwickl Helmut, Die Schlacht in der Bratpfanne. Bericht in der Autorevue über den Grand Prix von Deutschland 1970 in Hockenheim. Ausgabe 09/1970 S.30f

179 Vgl. Prüller Heinz, Das Hochzeitsgeschenk. Artikel in der Autorevue über den Grand Prix von Österreich in Zeltweg. Ausgabe 10/1970, S.35f.

180 Vgl. Ebd. S.36

Ausfall im Interview nüchtern kommentierte: „*Hab ich ja schon vorher befürchtet.*“¹⁸¹
Sein Hinweis, er habe in der Saison „*fünf Mal Glück gehabt*“, wurde später als
beinahe tragische Vorahnung gelesen.¹⁸²

Was die ORF Berichterstattung zum Österreich Grand Prix 1970 ebenfalls
verdeutlicht, ist die enorme Popularität die Jochen Rindt zu diesem Zeitpunkt in
Österreich geniest. Während Kurt Jeschko verzweifelt versucht auf dem Boxendach
des Österreichrings ein Interview mit Jochen Rindt zu führen, jubeln unten lautstark
die zu tausenden angereisten Fans, auf der Hoffnung nach einem Autogramm ihres
Idols. Ebenso machen Größen aus dem Sportbereich wie Karl Schranz oder der
Unterhaltungsbranche wie Udo Jürgens dem neuen „*Nationalidol*“ ihre
Aufwartung.¹⁸³

Damit geriet selbst das Scheitern am Österreichring in die Logik des medial
konstruierten Erfolgspfad. Nicht Rindt selbst, sondern die Technik hat ihn auf
seinem Weg zum Weltmeistertitel aufgehalten. Ein Motiv, das seine Rolle als
moralischer Favorit der Saison weiter verstärkte.

Rückblickend wird sichtbar, dass die Art der Berichterstattung maßgeblich dazu
beitrug, den Boden für Rindts spätere Mythologisierung zu bereiten.



Abb.6 Jochen Rindt am Höhepunkt seines Erfolgs beim Österreich Grand Prix 1970 in Zeltweg. Während im
Hintergrund die Rindt Fans lautstark nach einem Autogramm rufen, versucht Kurt Jeschko (rechts im Bild) ein
Interview mit Jochen Rindt (Mitte) und Udo Jürgens (links) zu führen.¹⁸⁴

181 Vgl. Ausschnitte aus der ORF Live Übertragung des Grand Prix von Österreich vom 16.08.1970 (Der Beitrag ist
nicht vollständig im ORF Archiv erhalten) zu finden im ORF Archiv.

182 Vgl. Bericht zum Grand Prix von Österreich in der ORF Sendung Telesport vom 17.08.1970. zu finden im ORF
Archiv.

183 Vgl. ebd.

184 Abb.6 Bericht über den Grand Prix von Österreich in der ORF Sendung Telesport vom 17.08.1970 zu finden
im ORF Archiv.

Sowohl die Berichterstattung des ORF zu seinen Siegen in der Saison 1970 als auch die Berichterstattungen eines Heinz Prüller oder Helmut Zwickl formten das Bild eines nationalen Identifikationshelden, dessen Leistungen als Ausdruck kollektiver Stärke inszeniert wurden. Zusammengenommen entstand dadurch eine mediale Erzählstruktur, die Rindts posthumen WM-Titel weit über den sportlichen Erfolg hinaus zu einer moralisch-symbolischen Vollendung seiner Karriere aufwertete.

5.4 Der Tod in Monza und die Transformation zum nationalen Mythos

Der Tod Jochen Rindts am 5. September 1970 in Monza wurde in der zeitgenössischen Berichterstattung sofort und vielschichtig gedeutet. Anstatt eines rein faktischen Unfallberichts entstanden parallel mehrere konkurrierende Narrative die sowohl den Unfallhergang als auch die Rolle von Technik und Konstruktion des Lotus 72¹⁸⁵, die Persönlichkeit des Fahrers sowie Risiko und Sinnhaftigkeit der Formel 1 selbst unterschiedlich rahmten. Diese Deutungslinien zeigen, wie stark die Medien den tragischen Vorfall nutzten, um nicht nur Rindts Tod, sondern auch den Zustand des Motorsports und gesellschaftliche Selbstbilder zu erzählen.

In vielen Darstellungen dominiert zunächst die technische Rekonstruktion des Unfalls. Besonders die ORF-Berichterstattung, die unmittelbar nach der Tragödie entstand, legt ein konsistentes Bild eines mechanischen Versagens als zentraler Ursache vor. Sein Rennfahrer Kollege Denis Hulme, der direkt hinter Rindt fuhr schildert in einem ORF Interview unmittelbar nach dem Unfall, dass der Lotus 72 von Rindt beim Anbremsen der Parabolica *„plötzlich Schlangenlinien gefahren und dann in einem Winkel von 90 Grad gegen die linke Leitplanke gestoßen sei“*¹⁸⁶. Die Analyse der Reporter und Experten legt zunächst den Schwerpunkt auf die Suche nach dem möglichen Defekt. Die Besonderheiten der Konstruktion des Lotus 72 stehen dabei zunächst im Fokus. Die innenliegenden Scheibenbremsen erforderten eine Bremswelle zwischen dem außenliegenden Rad und den eigentlichen Bremsscheiben im Rumpf des Wagens. Diese Wellen waren aus Gründen der Gewichtersparnis hohl

185 Anm. des Autors: Der Lotus 72 wurde von Rindt ab Saisonmitte 1970 gefahren und mit ihm errang er 4 Siege in Folge im Sommer 1970. Es war aber auch das Fahrzeug, in dem er ums Leben kam.

186 Vgl. Interview mit Denis Hulme in der ORF Sendung Motorrama vom 07.09.1970. Diese Sendung ist zur Gänze dem Nachruf auf Jochen Rindt gewidmet und findet sich vollständig auf Youtube. Abzurufen unter <https://www.youtube.com/watch?v=1afFoeoBUIU> abgerufen am 26.11.2025

ausgeführt und wahrscheinlich ist beim Anbremsen auf die Parabolica - Kurve die Linke vordere Bremswelle gebrochen, wodurch der Wagen augenblicklich steuerlos wurde. Zumindest wird in der Motorrama Sendung vom 07.09.1970 das als wahrscheinlichste Unfallursache angenommen.¹⁸⁷ In dieser Sendung diskutieren im Übrigen Heinz Prüller und Helmut Zwickl, die beide beim fatalen Training in Monza am 05.09.1970 vor Ort waren, mit Moderator Gunther Phillipp. Dabei rekonstruieren sie auch eine „Indizienkette“ früherer Defekte im Lotus Rennstall. Beginnend mit dem schweren Unfall von Jochen Rindt im GP von Spanien 1969, bei dem ein Flügel am Lotus von Rindt brach, bis hin zu den Bremsdefekten von Rindts Teamkollegen John Miles und zu Fittipaldis Trainingsunfall am 04.09.1970. Vor allem Helmut Zwickel meint, dass Lotus diese Zwischenfälle bewusst verharmlost, habe.¹⁸⁸ Hier formt sich ein Narrativ, das Zwickel kurz darauf mit seinem Buch *„Hinrichtung eines Champions. Das Beispiel Jochen Rindt“* noch verstärkt. Rindt wird als Opfer der riskanten technischen Philosophie von Lotus Chefkonstrukteur und Teamchef Colin Chapmann inszeniert. Chapmann wird als Mann dargestellt, der mit seinen schnellen, aber auch hochriskanten Rennwagen- Konstruktionen das Todesrisiko für den Fahrer bewusst in Kauf nimmt.

Parallel dazu entwickelt sich ein ortsbezogenes Narrativ, das Monza selbst als Todesraum beschreibt. Helmut Zwickl betont etwa, das Autodrom vom Monza habe *„immer einen bitteren Beigeschmack“*¹⁸⁹, der durch eine Kette früherer Tragödien historisch aufgeladen sei. Auch der *Kurier* schreibt am 6. September 1970 zum Tod von Rindt, *„Monza habe wieder ein Opfer gefordert“*¹⁹⁰. Damit wird der Tod Rindts weniger als singulärer Unfall, sondern als Fortsetzung einer fatalistischen Traditionslinie erzählt. Worauf hier referenziert wird ist einerseits der Tod des deutschen Rennfahrers Wolfgang Graf Berghe von Trips der im Grand Prix von Italien am 10. September 1961 in Folge einer Kollision mit Jim Clark ebenfalls beim Anbremsen auf die Parabolica Kurve ums Leben kam und andererseits der Tod von Rupert Hollaus, Österreichs ersten Motorrad Weltmeister der am 11. September

187 Vgl. Ebd.

188 Vgl. Ebd.

189 Vgl. Ebd.

190 Vgl. Jochen Rindt ist Tod. Artikel in der Tageszeitung *Kurier* (Titelseite) vom 06.09.1970. Wien 1970

1954 ähnlich wie Rindt beim Training zum Motorrad Grand Prix von Italien in Monza tödlich verunglückte.¹⁹¹ Somit wird Monza auch zum Schicksal Ort für den österreichischen Motorsport. Ein Narrativ das fünf Jahre später im Zuge des ersten Weltmeistertitels für Niki Lauda mit umgekehrten Vorzeichen noch einmal massiv aufgegriffen wird.

Neben diesen technischen und räumlichen Erklärungen wird Rindts eigene Position durchaus ambivalent gezeichnet. Einerseits gilt er als erfahrener Profi, der die Risiken des Lotus bewusst in Kauf nahm. So betont etwa Helmut Zwickel in seinem Artikel „*Wie es dazu kam*“¹⁹², dass Rindt sehr genau wusste, was er tat, als er im Herbst 1968 zum Lotus Rennstall wechselte. Der dominierende Formel 1 Fahrer der 1960er Jahre, Jim Clark war erst im April 1968 in einem Lotus Rennwagen um Leben gekommen und Rindt selbst wurde von Heinz Prüller 1969 mit dem Spruch zitiert, „*Es brechen sehr viele Formel 1 Wagen, aber der Lotus glaube ich hält immer noch die Spitze.*“¹⁹³. Andererseits schildert Zwickl Rindt als jemanden, dem die Ingenieure sicherheitsrelevante Informationen bewusst verschwiegen hätten.¹⁹⁴

Diese Ambivalenz zwischen informierter Risikoentscheidung und struktureller Abhängigkeit prägte ein Narrativ, in dem der Fahrer zugleich souverän als auch ohnmächtig erscheint.

Die unmittelbare mediale Reaktion auf den Unfall war von Unsicherheit, Gerüchten und Sensationslust gekennzeichnet. Vermeintliche Entwarnungen wie, „*Rindt sei unverletzt*“, kursierten ebenso wie frühe Todesmeldungen¹⁹⁵. Die Wiener Zeitung titelte in ihrer Ausgabe vom 06.09.1970 „*Jochen Rindt raste in den Tod*“ bzw. „*Der Tod holte sich den schnellsten Österreicher*“¹⁹⁶. Eine Schlagzeile, die das Moment des

191 Vgl. Jochen Rindt raste in den Tod. Artikel in der Tageszeitung. Wiener Zeitung (Titelseite). vom 06.09.1970, Wien 1970

192 Vgl. Zwickl Helmut, Wie es dazu kam. Artikel in der Monatszeitschrift Autorevue. Ausgabe 10/1970 Wien 1970 S.18

193 Vgl. Prüller Heinz. Jochen Rindt. Tribut an einem Weltmeister. Wien 1970 S.105f

194 Vgl. Zwickl Helmut, Wie es dazu kam. S.19

195 Vgl. ORF Bericht über den Unfall in Monza mit Kommentar von Heinz Prüller vom 05.09.1970. Im ORF Archiv sind leider nicht der komplette Bericht sondern nur vereinzelte Ausschnitte erhalten und archiviert.

196 Vgl. Jochen Rindt raste in den Tod. Titelschlagzeile in der Tageszeitung Wiener Zeitung. Ausgabe vom 06.09.1970. sowie Der Tod holte den schnellsten Österreicher Artikel in der selben Ausgabe auf S.12.

dramatischen, unausweichlichen Schicksals betont. Die Kronen Zeitung wiederum widmet die komplette Titelseite ihrer Ausgabe vom 06.09.1970 dem Ereignis mit der Schlagzeile *“So starb unser Jochen Rindt”*¹⁹⁷. Hier findet sich bereits sehr deutlich das Narrativ der nationalen Tragödie. Der *Kurier* hingegen benennt die mögliche Ursache schon in einer äußerst dramatisch formulierten Schlagzeile in dem er titelt *„Warum Jochen sterben musste – Bremsen defekt – Fall vor dem Staatsanwalt.“* Um den dramatischen Effekt noch zu verstärken ist unter dieser Schlagzeile ein Foto zu sehen, auf welchen Nina Rindt (Rindts Ehefrau) die gemeinsame Tochter Natascha tröstet.¹⁹⁸

Die Berichterstattung folgt hier der typischen Dramaturgie eines medialen Schockmoments bei dem Widersprüche, Spekulationen und emotionale Überhöhungen klar sichtbar werden.



Abb.7 Der Tod Jochen Rindts wurde sowohl national wie international als tiefgreifender Schock wahrgenommen. Gleichzeitig fiel die Berichterstattung einzelner Medien, etwa des *Kurier*, durch eine besonders zugespitzte und reißerische Darstellung auf.¹⁹⁹

Eine weitere Linie der Deutungen rückt die kulturkritische Ebene in den Vordergrund und reflektiert umfassend über Risiken und Sinnhaftigkeit des Motorsports. Heinz Prüller etwa meint in der *Motorrama* Sendung vom 07.09.1970 *„...die Formel 1 sei mittlerweile ein Wanderzirkus mit technischen Aspekten, und entferne sich vom Sport immer mehr.“*²⁰⁰. Helmut Zwickel und Gunther Philipp deuten die Tragödie in jener

197 Vgl. So starb unser Jochen Rindt. Titelschlagzeile der Tageszeitung unabhängige Kronen Zeitung Ausgabe vom 06.09.1970, Wien 1970 (Titelseite)

198 Vgl. Warum Jochen sterben musste – Bremsen defekt – Fall vor dem Staatsanwalt. Schlagzeile in der Tageszeitung *Kurier*. Morgenausgabe vom 07.09.1970 Wien 1970 (Titelseite)

199 Abb.7 Titelseite der Tageszeitung *Kurier* vom 07.09.1970 (Morgenausgabe)

200 Vgl. ORF Sendung *Motorrama* vom 07.09.1970

Sendung als Resultat einer Situation, in der technische Neuerungen und wirtschaftlicher Druck die Sicherheitsaspekte in den Hintergrund drängen.²⁰¹ Teddy Podgorski andererseits kritisiert die unmittelbare Kommerzialisierung von Rindts Tod und bezeichnet sein Begräbnis in Graz mit ca. 30.000 Trauergästen als „*inszeniertes Spektakel*“²⁰². In dieser Lesart erscheint der Unfall auch als Symptom einer strukturell gefährlichen, durch Medien und kommerzielle Interessen bestimmten Sportkultur.

Besonders stark tritt jedoch ein Narrativ in der medialen Berichterstattung rund um Jochen Rindts Tod hervor. Seine Bedeutung als nationales Ereignis.

Die österreichische Öffentlichkeit, die Motorsportpresse und die Politik hatten Rindt bereits vor seinem Tod zur Symbolfigur eines kleinen Landes stilisiert, das in der internationalen Sportwelt kaum Gewicht besaß und nun einen angehenden Weltmeister in einer der modernsten und weltweit beachtesten Sportarten vorweisen konnte.

Mit seinen Siegen im Jahr 1970 war Rindt in diesem Jahr zum vielleicht wichtigsten sportlichen Repräsentanten Österreichs geworden. Insofern wurde sein plötzlicher Tod in Monza am Höhepunkt seines Erfolgs umso mehr als nationale Tragödie wahrgenommen.

Die Tageszeitung Die Presse schreibt in ihrem Bericht von seinem Begräbnis von einem „*Staatsbegräbnis*“ bei dem 30.000 Menschen in Graz Abschied nahmen, darunter nationale Sportgrößen, Politiker (etwa der Landeshauptmann der Steiermark Krainer und Justizminister Christian Broda) und internationale Rennfahrer.²⁰³ Zudem wurde das Begräbnis live im ORF übertragen. Diese Form der Trauerinszenierung überschreitet das Maß eines individuellen Verlustes und wird zum symbolischen Akt nationaler Selbstvergewisserung.

Auch die Fernsehberichterstattung des ORF rahmte die Tragödie national. Heinz Prüller erklärte noch am Tag des Unfalls, „... *die Österreicher hätten etwas verloren, dessen Bedeutung man erst ermessen wird*“²⁰⁴. Der Satz wirkt wie eine vorweggenommene Mythologisierung Rindts, die seinen Status weit über den

201 Vgl. ebd.

202 Vgl. Podgorski Teddy, Anmoderation zur ORF Sendung Panorama vom 14.10.1970 zu finden im ORF Archiv

203 Vgl. 30.000 trauerten mit Nina Rindt. Artikel in der Tageszeitung Die Presse. Ausgabe vom 12.09.1970 Wien 1970 S.14

sportlichen Erfolg hinaushebt. Noch deutlicher wird diese Symbolik in Teddy Podgorskis Reflexion über die posthume Weltmeisterschaft. Er meint „*Die Ehrung gleiche einer „Tapferkeitsmedaille eines gefallenen Soldaten am offenen Grab“*“.²⁰⁵

Ein wichtiges Element dieses Narrativs ist die Konstruktion Jochen Rindts als österreichischer Nationalheld. Das war umso bedeutender da er ja als ein in Deutschland geborener Waise, der bis zu seinem Tod einen deutschen aber keinen österreichischen Pass besaß, keine klassische nationale Biografie vorweisen konnte. Die Medien konstruierten daraus einen performativen Akt der Zugehörigkeit. Österreich „*verlor*“ eine Person, die durch Leistung, Mut und Charisma bereits zu einem nationalen Identifikationssymbol geworden war.

Der Verlust wurde so zu einem Moment kollektiven Selbstverständnisses und somit auch zur Projektionsfläche einer Republik, die sportliche Größe als seltenes Gut empfand.

Diese nationale Aufladung verbindet sich zudem mit einer moralischen Dimension. So deutet der österreichische Motorsportjournalismus den Tod Jochen Rindts als großes Unrecht, das nicht nur einen Fahrer, sondern „*den österreichischen Motorsport*“ selbst getroffen habe. Der Mythos des „*unvollendeten Champions*“ wurde so zur Grundlage eines Erinnerungskults, der Rindt auch über Jahrzehnte zu einer singulären Figur der nationalen Sportgeschichte machte.

Mit zunehmendem zeitlichen Abstand verlagerte sich die Berichterstattung von Schock und technischer Analyse hin zu einer kohärenten Deutung des Ereignisses. Die technische Erklärung verfestigte sich, die fatalistische Lesart Monzas blieb bestehen, und Rindt wurde zunehmend als Mythos erinnert. Als jemand der weit mehr war als bloß eine Motorsportler. Er wurde zur Identifikationsfigur einer ganzen Generation und „*zum ersten Popstar der Formel 1*“²⁰⁶ umgedeutet, dessen Tod zugleich nationale Trauer, sporttechnische Kritik und gesellschaftskulturelle Selbstreflexion hervorrief. Die unterschiedlichen Narrative zeigen, dass der Tod

204 Vgl. ORF Bericht über den Unfall in Monza mit Kommentar von Heinz Prüller vom 05.09.1970. Im ORF Archiv sind leider nicht der komplette Bericht sondern nur vereinzelte Ausschnitte erhalten und archiviert.

205 Vgl. Podgorski Teddy, Anmoderation zur ORF Sendung Panorama vom 14.10.1970

206 Vgl. Krälling Ferdi, Jochen Rindt – Der erste Popstar der Formel 1. Bielefeld 2009

Jochen Rindts weit mehr war als ein Rennunfall. Er wurde zu einem gesellschaftlichen und kulturellen Ereignis und zu einem Ort kollektiver Erinnerung der Österreich, den Motorsport und die Medienlandschaft nachhaltig prägte.

6. Fallanalyse II: Niki Lauda

6.1 Ungestümer Underdog und finanzieller Hasardeur – Medien

Narrative zu Niki Lauda am Beginn seiner Karriere.

In der medialen Darstellung der Jahre 1968 bis 1974 entwickelt sich die Figur Niki Laudas von einem zunächst als ungestümen Underdog und finanziellen Hasardeur wahrgenommen Außenseiter, schrittweise zu einem Symbol des sich zunehmend professionalisierenden Motorsports. Die frühesten Darstellungen in den Berichten, Bücher und Beiträgen des ORF beschreiben einen jungen Mann, der aus sehr privilegierten Verhältnissen stammt und sich seinen Weg, gegen den Willen und ohne Unterstützung seiner Familie mit unbeirrbarer Sturheit erkämpft. So wird er etwa im Marlboro Grand Prix Guide von 1972²⁰⁷ als „*Selfmademan der Formel 1*“²⁰⁸ beschrieben. Bereits in diesem frühen Werk wird jenes Narrativ ausführlich dargestellt, das auch in später erschienenen Biografien über Lauda immer wieder in den Vordergrund gerückt wird. Ein junger Mann, der seine Karriere durch Kredite finanzierte, etwa indem er einen Porsche 908 Rennwagen kaufte, diesen im Renneinsatz ohne einen einzigen Dreher fuhr und anschließend unbeschädigt weiterverkaufte, um den dafür aufgenommenen Kredit zurückzuzahlen.²⁰⁹

Helmut Zwickel betont in seinen 1972er Werk „*Grand Prix Piloten -Ihr Weg nach oben.*“ denselben Aspekt, wenn er schreibt, Lauda habe gelernt, „*Kredite loszueisen, selbst wenn deren Sicherstellung vom Zweck unterminiert, schien*“²¹⁰. Die Familie, so schreibt Zwickel weiter habe „*alle Leute gewarnt, ihm Geld für diesen Unsinn zu borgen*“²¹¹. Diese Beschreibungen verstärken die narrative Figur des eigenwilligen Einzelkämpfers weiter.

In Heinz Prüllers *Grand Prix Story 72* wird dieses Bild zur dramatischen Episode verdichtet, als Lauda die von seinem Team geforderten 50.000 Pfund für einen Platz im

207 Anm.d.Authors: 1972 bestritt Niki Lauda seine erste vollständige Formel 1 Saison für das March Rennteam.

208 Vgl. Reust Fritz, Marlboro Grand Prix Guide 1972. Freiburg 1972 S.31

209 Vgl. ebd. S.31

210 Vgl. Zwickl Helmut, Grand Prix Piloten. Ihr Weg nach oben. Wien 1972 S.66f

211 Vgl. ebd. S.67

Cockpit nicht aufbringen kann und dann mit Hilfe eines weiteren kaum gedeckten Kredits es schafft zumindest 35.000 Pfund zu zahlen, nur um weiter Rennen fahren zu können. Dieser Moment, wird von Prüller in der fast mythischen Formel „*Er würde seine Seele auch dem Teufel vermieten, nur um in einen Formel-I-Wagen zu gelangen*“ zusammenfasst.²¹²

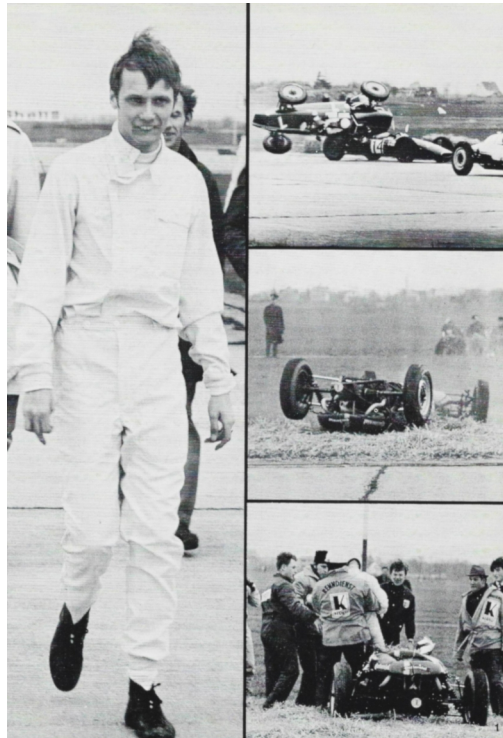


Abb.8 Zu Beginn seiner Karriere war vom späteren „*rational denkenden und kontrolliert fahrenden Profi*“ Niki Lauda noch wenig zu erkennen. Hier nach einem Überschlag beim Formel V Rennen in Wien Aspern 1969²¹³

Bereits in dieser frühen Phase tritt ein zweites, zentrales Narrativ zutage. Niki Lauda als rationaler, nüchterner Profi. Während andere Fahrer ihrer Zeit wie beispielsweise Jochen Rindt, als intuitive Genies dargestellt werden, antwortet Lauda in Interviews knapp, sachlich und meist sehr technisch. Als er in der ORF-Sendung Telesport vom von Kurt Jeschko gefragt wird, ob man bei Regen nicht Angst bekomme, sagt er nüchtern „*Das muss jeder für sich entscheiden*“²¹⁴. Ähnlich argumentiert Lauda im selben Interview als Kurt Jeschko ihn im Zusammenhang mit dem tödlichen Unfall

212 Vgl. Prüller Heinz, Grand Prix Story 1972. Das Jahr des Fittipaldi. Wien 1972 S.28f

213 Abb.8 Lauda Niki, Völker Herbert, Niki Lauda Protokoll - Meine Jahre mit Ferrari. Wien 1977 S.97 bzw. Bildteil S.1

214 Vgl. Interview mit Niki Lauda in der ORF Sendung Telesport, moderiert von Kurt Jeschko vom 13.09.1971. Zu finden im ORF Archiv.

von Klaus Reisch²¹⁵ auf die Risiken des Rennsports anspricht, „... *der Unfall sei zwar furchtbar, aber man denkt nicht zu viel daran*“²¹⁶. Hier entsteht bereits am Beginn von Laudas Karriere das Bild eines Mannes, der Gefahr nicht verdrängt, sondern intellektuell verarbeitet und risikotechnisch kategorisiert. Dieses professionelle Distanzierungsnarrativ, Emotionen werden zwar anerkannt, aber nicht sentimentalisiert, bildet letztlich den Kern dessen, was später zur Marke Lauda wird.

Gleichzeitig beginnt sich bereits in den frühen 1970er-Jahre der dritte große Erzählstrang herauszubilden. Lauda als technischer Analytiker. Helmut Zwickel beschreibt Lauda bereits 1973 als jemanden, der sowohl die „*technischen als auch die menschlichen Gebrechen*“ in seinem Rennteam genau kennt.²¹⁷ Als sein erster Formel 1 Teamchef Max Mosley von March 1972 im ORF interviewt wird, hebt dieser hervor, Lauda sei „*jung und lernfähig*“, im Gegensatz zu den „*älteren, netten Questers und Markos*“²¹⁸. Diese Fernsehberichte zu Beginn seiner Karriere zeigen Lauda als jemanden, der untypisch viel Zeit mit technischen Erklärungen verbringt. In der ORF Sendung Motorrama die im Vorfeld des GP von Österreich 1972 aufgenommen wurde, erklärt Lauda in allen Details die Strecke und analysiert selbst Kurvenradien. Auch die Unzulänglichkeiten seines Rennwagens beschreibt er nüchtern und sachlich. Hier wird er als „*der Techniker unter den Fahrern*“ dargestellt.

Diese scheinbare technische Kompetenz formt die Grundlage eines weiteren Narrativs zu Niki Lauda. Das Narrativ des internen Kritikers und Modernisierers. In „*Alles Kingsize. Helmut Zwickl erzählt die BRM-Story*“ wird Lauda, auch als jener porträtiert, der „*auf die Barrikaden*“ steigt. Er tut dies jedoch nicht aus Trotz, sondern weil er Missstände erkennt und benennt.²¹⁹ Zwickl beschreibt ihn als Don Quijote, der

215 Anm.d. Autors: Klaus Reisch war ein österreichischer Rennfahrer der am 12.09.1971 bei einem Sportwagenrennen in Imola (Italien) ums Leben kam.

216 Vgl. Interview mit Niki Lauda in der ORF Sendung Telesport, moderiert von Kurt Jeschko vom 13.09.1971. Zu finden im ORF Archiv

217 Vgl. Zwickl Helmut, Alles Kingsize. Helmut Zwickl erzählt die BRM-Story. Artikel im Monatsmagazin Autorevue Ausgabe 2/73 Wien 1973 S.41

218 Vgl. Interview mit Max Mosley in der ORF Sendung Sportmosaik vom 02.12.1971 zu finden im ORF Archiv.

Anm.d. Autors: Dieter Quester und Helmut Marko waren Mitbewerber Laudas bezüglich der Jochen Rindt Nachfolge. Siehe auch Zwickl Helmut, Das Nachfolge Rindt Spiel. In Quester Dieter, Wie komme ich nur vom Rennsport los. Die besten Stories aus der Vollgasbranche aufgezeichnet von Helmut Zwickl. Wien 1987 S.98f

219 Vgl. Zwickl Helmut, Alles Kingsize. Helmut Zwickl erzählt die BRM-Story

„den Kampf gegen die BRM-Windmühlen solo“ führt.²²⁰ Gleichzeitig zweifelt Lauda selbst, ob er mit BRM nicht „einen Pakt mit dem Teufel geschlossen“ habe.²²¹ Diese Beobachtungen führen zu der Entstehung eines Narrativs von Lauda als „innerbetrieblichen Reformator und Erneuerer“. Ein Typus von Rennfahrer, der zu dieser Zeit in einem Sport, der noch stark von Hierarchien und Loyalitäten geprägt war, eher selten anzutreffen war. Während viele andere Fahrer Missstände einfach hinnehmen, spricht Lauda sie an und untermauert seine Kritik häufig mit technischen Argumenten. Besonders ausgeprägt wird dieses Narrativ zu Beginn seiner Zeit bei Ferrari ab 1974, als es darum ging, den Rennstall, der in den Jahren 1972 und 1973 wenig erfolgreich war, wieder an die Spitze zu führen.



Abb.9 Eine typische Szene während seiner Ferrari Zeit. Lauda diskutiert mit Ferraris Chefingenieur Mauro Forghieri (links im Bild) und Teammanager Luca Montezemolo (Mitte) über die besten Einstellungen an seinem Rennwagen.²²²

Wichtig in dieser frühen Phase der Karriere ist auch die ihm zugeschriebene Rolle im Nachfolge-Rindt Diskurs. In *Das Nachfolge-Rindt-Spiel* beschreibt Helmut Zwickl eindrücklich, wie nach Rindts Tod 1970 ein kollektives österreichisches Bedürfnis nach einem Nachfolger entstand, wobei zunächst Helmut Marko, später Dieter Quester als aussichtsreichste Kandidaten galten. Lauda erscheint in diesem Diskurs zunächst nur als Randfigur. Jemand dem man auf Grund seines finanziellen Hasardspiels zu Beginn seiner Karriere auch nicht ernst nimmt. Zwickl beschreibt ihn als „stillen Beobachter“, der im Schatten der Ambitionen von Quester und Marko

²²⁰ Vgl. ebd. S40

²²¹ Vgl. ebd. S41

²²² Abb.9 Lauda Niki, Völker Herbert, Niki Lauda. Protokoll – Meine Jahre mit Ferrari. Wien 1977 S.104 bzw. Bildteil S.7

steht. Doch bereits 1972, so Zwickl, ist aus diesem stillen Beobachter *ein „gefinkelter Habicht“* geworden, der systematisch stärker wird ²²³.

Am deutlichsten zeigt sich der Wandel in der medialen Wahrnehmung von Laudas Entwicklung in der Darstellung seines Fahrstils. Der Grand Prix von Monaco 1973 markiert den Moment, in dem Lauda von den Medien erstmals als Spitzenfahrer und potenzieller Sieganwärter wahrgenommen wird. Heinz Prüller schreibt über dieses Rennen, Lauda sei *„keineswegs räubernd, niemals quer, nie am Limit gefahren, sondern mit einer für Monte Carlo untypischen, samtweichen Präzision.“* ²²⁴ Lauda selbst erklärt später, er sei in diesen Rennen *„mit Samtfingern, ja mit Samtfüßen“* gefahren und habe die Distanz zum nachfolgenden Jacky Ickx jederzeit kontrolliert. ²²⁵ Dieses Narrativ des kontrollierten, materialschonenden, taktisch denkenden Fahrers, der im Gegensatz zu den *„Räubern“*, die Material -mordend unterwegs sind und sich nur auf ihre Intention verlassen steht, prägt ab diesem Zeitpunkt die mediale Darstellung von Laudas Fahrstil.

Spätestens ab dem Grand Prix von Monaco 1973 ist klar das Lauda die besten Chancen hat die Nachfolge von Jochen Rindt anzutreten. Zumal Helmut Marko nach einem Unfall im Grand Prix von Frankreich 1972 seine Rennfahrerkarriere beenden musste, und Dieter Quester den Umstieg in die Formel 1 nie schaffte.

Auch die Berichterstattung des ORF spiegelt diese Entwicklung wieder. Der erste Bericht in dem Lauda erwähnt wird datiert im ORF Archiv mit 03.05.1971. Im Zuge eines Berichts über ein Formel 2 Rennen am Nürburgring in der Sendung Motorrama werden drei österreichische Rennfahrer vorgestellt. Neben Niki Lauda ist das eben Helmut Marko und Dieter Quester. Es wird auch die Rindt Nachfolge thematisiert, aber noch ist völlig unklar, wer von den dreien Rindt nachfolgen wird. ²²⁶ Im Bericht über den Grand Prix von Monaco 1972, stellt sich die Sache bereits etwas anders dar. Es werden sowohl Lauda als auch Marko interviewt, aber Marko bekommt eindeutig mehr Aufmerksamkeit und Screen Time, da er zu diesem Zeitpunkt als der

223 Vgl. Zwickl Helmut, Das Nachfolge Rindt Spiel. In Quester Dieter, Wie komme ich nur vom Rennsport los. Die besten Stories aus der Vollgasbranche aufgezeichnet von Helmut Zwickl. Wien 1987 S.98f

224 Vgl. Prüller Heinz, Stewarts Großer Tag. Artikel im Monatsmagazin Autorevue Ausgabe 7/73 Wien 1973 S.29f

225 Vgl. ebd. S.31

226 Vgl. Bericht über das ADAC Eifelnd - Formel 2 Rennen am Nürburgring (Deutschland) in der Sendung Motorrama vom 03.05.1971. zu finden im ORF Archiv.

aussichtsreichere potenzielle Rindt Nachfolger gilt.²²⁷

Das ändert sich unmittelbar nach Markos Unfall am 02.Juli 1972. Obwohl in den ersten Monaten nach dem Unfall, bei dem Markos linkes Auge schwer verletzt wurde, noch gar nicht klar ist, ob dieser seine Karriere beenden muss oder weiterfahren kann, rückt Lauda immer stärker in den Fokus der ORF

Berichterstattung. Ein umfangreiches Lauda Portrait wird erstmals am 03.07.1972 in der ORF Sendung Motorrama ausgestrahlt. Die unmittelbare zeitliche Nähe zum Marko Unfall dürfte aber Zufall sein. Allerdings werden in diesem Portrait erstmals Parallelen zur Karriere von Jochen Rindt gezogen. So wird etwa Laudas Pechserie mit vielen unverschuldeten Ausfälle in der Formel 2 thematisiert und darauf verwiesen das auch Rindt in 34 Grand Prix ausgefallen ist, bevor er seinen ersten Sieg feiern konnte.²²⁸ Auch die Motorrama Sendung vom 15.01.1973 widmet Lauda ein umfangreiches Portrait und hier wird auch sein neues Team für die 1973er Saison BRM, vorgestellt inklusive Interview mit seinem neuen Team Boss Louis Stanley. In dieser Sendung wird zudem erstmals von „*unserem Niki Lauda*“ gesprochen²²⁹. Damit vollzieht sich die nationale Aneignung und Lauda rückt in jenen Heldenraum vor, der vor ihm nur Jochen Rindt vorbehalten war.

Anders als Jochen Rindt arbeitet Lauda zudem an der medialen Darstellung seiner Person auch in dieser Frühphase seiner Karriere bereits selbst mit. So hat er bereits ab 1972 eine regelmäßige Kolumne in der Autorevue namens „*Niki Formel inside*“ in der seine Sicht der Dinge darstellt.

Der Wechsel zu Ferrari ab der Saison 1974 schließlich bringt eine narrative Wende, die die Figur Lauda endgültig vom naiven finanziellen Hasardeur zum Architekten seines Erfolges und zum nationalen Idol transformiert. In seinem Bericht über den Ferrari-Vertrag erklärt er, er habe die Vertragsbestätigung absichtlich bis nach dem Grand Prix von Amerika hinausgezögert, um BRM keine Möglichkeit zu geben, ihm „*schlechtes Material zuzuschieben oder mich zu eliminieren*“²³⁰. Er beschreibt zudem,

227 Vgl. Bericht über den Grand Prix von Monaco 1972 in der Sendung Motorrama vom 15.05.1972. Zu finden im ORF Archiv.

228 Vgl. Portrait von Niki Lauda in der ORF Sendung Motorrama vom 03.07.1972. zu finden im ORF Archiv.

229 Vgl. Bericht über Niki Lauda und sein neues Rennteam BRM in der ORF Sendung Motorrama vom 15.01.1973. zu finden im ORF Archiv.

230 Vgl. Lauda Niki, Niki Formel inside. Artikel im Monatsmagazin Autorevue Ausgabe 11/73 Wien 1973 S.38

wie er, bevor er erstmals im Ferrari saß bereits Italienisch lernte und sich analytisch auf das Team vorbereitete, um nicht mehr vom Umfeld abhängig zu sein, sondern als aktiver Gestalter einzutreten²³¹. In Fiorano²³² berichtet er sachlich, habe er sich „sechsmal gedreht.“ Er beschreibt dies allerdings nicht als dramatischen Vorgang, sondern als notwendig, um die Grenzen des Wagens auszuloten.²³³

Lauda beschreibt sich hier selbst als strategischen Testpiloten, der in der Lage ist, ein Team technisch zu transformieren und somit wieder konkurrenzfähig zu machen. Er unterstreicht damit das bereits seit seiner BRM-Zeit bestehende Narrativ als „innerbetrieblichen Reformator und Erneuerer“.

Helmut Zwickl ergänzt hier noch zusätzlich die dramatische Komponente in dem er schreibt, „Ferrari sei ein Ort, der einen Piloten in den siebenten Himmel heben könne, aber in dessen Mühlen auch Karrieren zerrieben würden“.²³⁴

Am Ende der hier betrachteten Entwicklung der medialen Wahrnehmung in der Frühphase von Laudas Karriere steht zu Beginn des Jahres 1974 eine völlig neue Art von Rennfahrerfigur. Lauda ist nicht mehr der impulsive Held oder der verrückte Draufgänger, nicht nur der talentierte Techniker, sondern ein selbst erschaffener, rationaler Wettbewerbsmensch. Ein Rennfahrer der sich binnen weniger Jahre aus der Kategorie der „ein Stern Fahrer“²³⁵ herausgearbeitet hat und nun zu denen zählt, die ernsthaft um Siege und Titel kämpfen.

In der Gesamtschau zeigt sich, wie außergewöhnlich geschlossen und gleichzeitig wandlungsfähig die mediale Erzählung über Lauda in der Frühzeit seiner Karriere ist. Die Narrative wandeln sich vom ungestümen, jugendlichen Fahrer, über den naiven Hasardeur, der seine Rennleidenschaft nur mit windigen Krediten finanzieren kann, hin zum technokratischen Kritiker und sanft fahrenden Taktiker. Dabei wird er als

231 Vgl. ebd.

232 Anm. d. Autors: Die Pista di Fiorano ist eine private Test und Rennstrecke die sich im Besitz des Ferrari – Werks befindet.

233 Vgl. Lauda Niki, Niki Formel inside. Artikel im Monatsmagazin Autorevue Ausgabe 11/73 Wien 1973 S.39

234 Vgl. Zwickl Helmut, Aufwind für Ferrari. Artikel im Monatsmagazin Autorevue Ausgabe 11/73 Wien 1973 S.41

235 Vgl. Prüller Heinz, Im Zeichen des Emerson. Grand Prix Bilanz 1972. Artikel im Monatsmagazin Autorevue Ausgabe 1/73 Wien 1973 S.39 Anm. d. Autors: Heinz Prüller hat hier die Leistungen der Fahrer der Grand Prix Saison 1972 mit Sternen beurteilt. Die besten Fahrer haben 4 Sterne erhalten. Die schlechtesten darunter Lauda nur einen Stern.

nationaler Hoffnungsträger und potenzieller Rindt Nachfolger genauso gesehen wie als Architekt künftiger Ferrari Erfolge. Besonders markant ist dabei, dass Lauda nicht wie Rindt einige Jahre zuvor über Charisma und Mythos definiert wird, sondern über Rationalität, Professionalität und bewusste Selbstgestaltung. Hier wird bereits recht früh ein komplett anderer Rennfahrer Typ dargestellt, der sich deutlich von den Narrativen eines Jochen Rindt unterscheidet und der auch perfekt mit der zu dieser Zeit zunehmenden Professionalisierung und Kommerzialisierung der Formel 1 korreliert.

6.2 „Niki Nationale“- Medien Narrative zu Niki Lauda auf dem Weg zum Weltmeister

Ab der Saison 1974 verdichten sich in österreichischen Printmedien, ORF .Berichten und der Wochenschau jene Narrative, die Niki Lauda nicht mehr nur als erfolgreichen Rennfahrer, sondern zunehmend auch als nationales Sportidol konstruieren. Diese Konstruktion vollzieht sich weniger über pathetische Heroisierung als über eine komplexe Kombination aus Rationalität, Arbeitsmoral, Bescheidenheit und nationaler Stellvertretung. Mittels der qualitativen Inhaltsanalyse lassen sich diese wiederkehrenden Narrative zu stabilen Kategorien bündeln, die gemeinsam ein spezifisch österreichisches Idolmodell hervorbringen.

Bereits im Kontext des Großen Preises von Österreich 1974 wird Lauda explizit als nationale Identifikationsfigur gerahmt. Die Wochenschau spricht von „*Österreichs populärem Grand-Prix-Piloten*“ und stellt ihn in den Mittelpunkt einer Massenszene, in der „*150.000 Menschen dem Rennen entgegenfiebern*“.²³⁶ Die nationale Zuschreibung erfolgt dabei nicht über Flaggen oder Hymnen, sondern über Sprache und Kollektivbezug. Lauda ist „*der österreichische Fahrer*“, für den das Publikum emotional einsteht. Obwohl mit Dieter Quester und Helmut Koinigg noch zwei andere Österreicher am Start sind. Sein späterer Ausfall wird mit Bildern „*langer Gesichter*“ kommentiert, wodurch sein sportliches Scheitern zugleich als kollektive Enttäuschung markiert wird.²³⁷ Bereits hier zeigt sich ein zentrales Idolnarrativ.

Laudas Leistung wird stellvertretend für das emotionale Erleben der Nation

²³⁶ Vgl. Wochenschaubericht über den Grand Prix von Österreich 1974 vom 23.08.1974 zu finden auf der DVD Österreich in Bild und Ton. Die Jahresedition 1974 des Filmarchiv Austria. Wien 2004

²³⁷ Vgl. ebd.

interpretiert.

Dieses Narrativ verstärkt sich ab 1974 auch in der medialen Aufbereitung seines Ferrari-Engagements. Als etwa Enzo Ferrari anlässlich des ersten Sieges von Niki Lauda beim Grand Prix von Spanien 1974 in der Kronen Zeitung mit den Worten zitiert wird, *„es war doch gut, Lauda einzukaufen“*, erhält diese Aussage in der österreichischen Presse eine doppelte Bedeutung. Sie bestätigt nicht nur Laudas sportlichen Wert, sondern fungiert zugleich als internationale Anerkennung eines österreichischen Fahrers.²³⁸ Der Erfolg wird damit national gerahmt.

Lauda erscheint als Beweis, dass nach Jochen Rindt erneut ein Vertreter eines kleinen Landes in der größten Rennsportserie der Welt bestehen kann. In der gleichen Ausgabe der Kronen Zeitung, stellt Prüller in seiner Kolumne Sport Stopplicht auch bereits die Frage *„Niki wie Rindt“* und zählt Parallelen zwischen den Karrieren von Lauda und Rindt auf. Dabei kommt er jedoch sehr schnell zu dem Schluss das es einerseits unfair ist Rennfahrer verschiedener Epochen zu vergleichen und das es *„einen Jochen Rindt nie wieder geben wird“*. Aber so Prüller weiter, *„Es gibt nun einen Niki Lauda“*²³⁹

Auch die ORF Berichterstattung greift dieses Narrativ unmittelbar nach Laudas ersten großen Erfolg auf. So wird Lauda nach seinem ersten Grand Prix Sieg 1974 von Moderator Dieter Seefranz in der Sendung Telesport explizit gefragt, ob er sich nun selbst als *„Rindt-Nachfolger“* sehe. Damit wird die Nachfolge nicht nur medial behauptet, sondern performativ hergestellt. Lauda wird in eine genealogische Linie österreichischer Motorsporthelden eingeschrieben. Seine zurückhaltende Antwort, *„Er schätze Rindt sehr, könne sich selbst aber schwer als Nachfolger sehen“*²⁴⁰ verstärkt paradoxerweise den Idolstatus, da sie Bescheidenheit mit historischer Kontinuität verbindet. Mit dieser Form der Berichterstattung wurde Lauda quasi zum *„Thronfolger“* erhoben. In Begrifflichkeiten der Inhaltsanalyse lässt sich dies zum Symbol erneuter nationaler Leistungsfähigkeit verdichten.

238 Vgl. Prüller, Heinz, ...und Niki wollte an die Box. Artikel in der Tageszeitung Kronen Zeitung. Ausgabe vom 29.04.1974.

239 Vgl. Prüller, Heinz, „Niki wie Rindt?“. Kolumne Sport Stopplicht in der Tageszeitung Kronen Zeitung. Ausgabe vom , 29.04.1974.

240 Vgl. Interview mit Niki Lauda in der ORF Sendung Telesport, moderiert von Dieter Seefranz vom 29.04.1974. Zu finden im ORF Archiv.

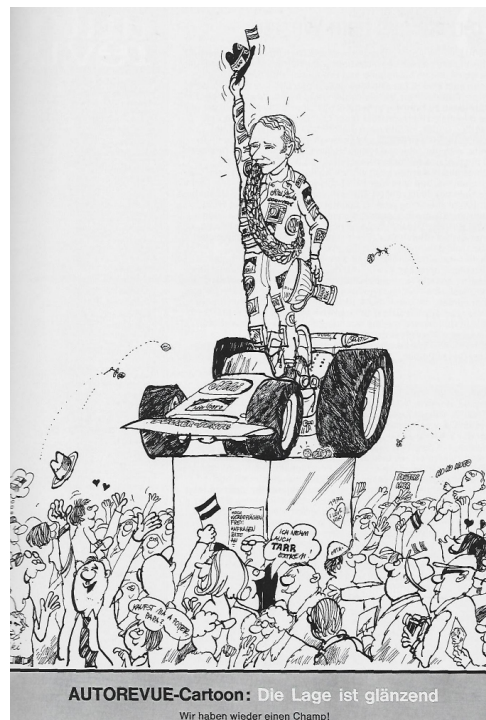


Abb 10. Mit seinem ersten Grand Prix Sieg ist Lauda nun der „Thronfolger“ von Jochen Rindt ²⁴¹

In seiner *Grand Prix Story 75* beschreibt Heinz Prüller Lauda als den Fixpunkt eines „turbulenten, oft chaotischen Jahres“, in dem Lauda durch Konstanz und Professionalität Stabilität verkörpert.²⁴² Der nationale Held erscheint hier nicht als charismatischer Ausnahmecharakter, sondern als verlässlicher Leistungsträger, dessen Erfolg aus Arbeit und Kontrolle und Professionalität erwächst.

Parallel dazu etabliert sich das Narrativ des bescheidenen, unprätentiösen Idols. Die Wochenschau bezeichnet Lauda als „Österreichs schnellsten Autofahrer“, zeigt ihn aber zugleich als ruhigen, konzentrierten Profi, der vor dem Start „plaudert, sich Ratschläge holt und schließlich selbst am besten weiß, was er zu tun hat“.²⁴³ Auch nach Siegen wird er nicht als euphorischer Triumphator dargestellt, sondern als jemand, der sich freut das er „seine Arbeit für diesen Tag getan und seinen Job

²⁴¹ Abb.10 Autorevue Cartoon „Die Lage ist glänzend - Wir haben wieder einen Champ“ erschienen im Monatsmagazin Autorevue. Ausgabe 6/74 Wien 1974 S.3 Anm.d.Autors: Der Cartoon nimmt Bezug auf Laudas ersten Grand Prix Sieg in Jarama (Spanien) am 28.04.1974

²⁴² Vgl. Prüller Heinz, *Grand Prix Story 75*. Lauda und ein Jahr wie kein anderes. Wien/Stuttgart 1975 S.14

²⁴³ Vgl. Wochenschaubericht über den Grand Prix von Österreich 1975 vom 18.08.1975 zu finden auf der DVD Österreich in Bild und Ton. Die Jahressedition 1975 des Filmarchiv Austria. Wien 2004

maximal erledigt hat“.²⁴⁴ Dieses Narrativ findet sich auch in den zeitgenössischen Pressekommentaren. Josef Metzger nennt Lauda nach dem Gewinn seines ersten Weltmeistertitels 1975 in der Tageszeitung Die Presse einen „Weltmeister – normaler als normal“²⁴⁵ und hebt hervor, dass er gerade im Moment des größten Erfolgs nicht aus der Rolle falle. Helmut Zwickl spricht im *Kurier* vom „stillen Weltmeister“ und betont, „wahre Größe sei nie laut“.²⁴⁶ Besonders eindringlich wird dieses Narrativ durch die häufig zitierte Szene nach dem WM-Gewinn, in der Lauda nicht über den Titel, sondern über einen möglicherweise defekten Stoßdämpfer spricht.²⁴⁷ In der Inhaltsanalyse verdichtet sich daraus das ein weiteres zentrales Narrativ nämlich jenes des rationalen Technokraten. In den Medien erscheint Lauda konsequent als Fahrer, der nicht über Emotion, sondern über Analyse und Kontrolle definiert ist. Der Wochenschaubericht zum Monaco-Grand-Prix 1976 betont, dieser Kurs verlange „eiskalte Berechnung“, und Lauda fahre „wie auf Schienen, da gibt es keine Unsicherheit“.²⁴⁸ Herbert Völker lässt Lauda erklären, „Spitzenleistung sei nur möglich, wenn man im Kopf umschaltet“ und ohne Emotionen fahre.²⁴⁹ Diese Rationalität wird aber nicht als Kälte interpretiert, sondern als moderne Tugend. Lauda wird so auch zum Symbol eines technisch kompetenten, disziplinierten Österreichs.

Eng damit verbunden ist das Narrativ des arbeitenden Nationalhelden. Prüller beschreibt Laudas Saison 1975 als Ergebnis permanenter Testarbeit, Vorbereitung und Disziplin und lässt Lauda seinen Weltmeistertitel mit den folgenden Worten kommentieren, „Der Weltmeistertitel ändert doch nichts? Ich habe dafür gearbeitet und jetzt habe ich es erreicht.“²⁵⁰ Auch die Wochenschau greift dieses Motiv auf, indem sie die Siege als logische Konsequenz eines Lernprozesses darstellen,

244 Vgl. Prüller Heinz, Grand Prix Story 75. S.8

245 Vgl. Metzger Josef, „Ein Weltmeister – normaler als normal“ Artikel in der Tageszeitung. Die Presse, Ausgabe vom 08.09.1975 S.7

246 Vgl. Zwickl Helmut, Lauda 10 PS weniger – dennoch Weltmeister. Artikel in der Tageszeitung Kurier. Ausgabe vom 08.09.1975, (Titelseite)

247 Vgl. Prüller Heinz, Grand Prix Story 75. S.8

248 Vgl. Wochenschaubericht über den Grand Prix von Monaco 1976 vom 04.06.1976 zu finden auf der DVD Österreich in Bild und Ton. Die Jahresedition 1976 des Filmarchiv Austria. Wien 2004

249 Vgl. Völker, Herbert, Niki Lauda. Formel 1. Wien/Stuttgart 1975, S.16f

250 Vgl. Prüller Heinz, Grand Prix Story 75. S.179

„...Laudas Stern geht erst in der Saison 1975 auf...“ und „der Ferrari sei nun besser auf seine Fahrweise abgestimmt“.²⁵¹ Die ORF Berichterstattung verstärkt dieses Narrativ, So wird Lauda in mehreren Beiträgen des Jahres 1974 als Entwicklungs- und Testfahrer dargestellt, der „so lange testet, bis er ein gutes Auto hat“²⁵². Der Ferrari-Wechsel wird nicht als riskanter Karriereschritt, sondern als rational kalkulierte Entscheidung mit langfristigem Entwicklungsprogramm beschrieben.²⁵³ Dieses Narrativ fügt dem bestehenden Bild des arbeitenden Nationalhelden eine institutionelle Dimension hinzu. Niki Lauda erscheint als integraler Bestandteil eines industriellen, technologischen Systems, das Erfolg planbar macht. Erfolg erscheint hier nicht als Geschenk, sondern als Resultat harter Arbeit.

Ergänzend dazu ist Lauda regelmäßiger Gast in den diversen Sportsendungen des ORF wie Motorrama, Telesport oder Sport am Montag. Diese Wiederkehr erzeugt Vertrautheit und Normalisierung. Lauda wird nicht als entrückter Star, sondern als „bekannte Stimme“ des Sports präsentiert. Er spricht sachlich und rational über Technik, Risiken und Training in seinem Sport. Ein Stil, der seine Autorität als rationaler Experte stärkt und ihn zugleich als glaubwürdigen Repräsentanten der Nation etabliert.

Zudem gelingt es Lauda auch ein nationales Trauma zu überwinden. Durch den Umstand das Lauda seinen ersten WM-Titel in der Saison 1975 ausgerechnet beim Grand Prix von Italien in Monza fixieren kann, setzt er das Narrativ von Monza als Schicksalsort des österreichischen Motorsports fort. Allerdings mit umgekehrten Vorzeichen. Ausgerechnet Monza, das wie Heinz Prüller es formuliert „Österreich bereits zwei Weltmeister geraubt hat“ wird nun zur „Krönungsstätte des neuen Weltmeisters Niki Lauda.“²⁵⁴

Zusammenfassend zeigt sich, dass Niki Lauda ab Mitte der 1970er-Jahre in den österreichischen Medien als nationales Sportidol etabliert wird, ohne dabei auf pathetische Heroisierung zurückzugreifen. Stattdessen entsteht ein vielschichtiges

251 Vgl. Wochenschaubericht über den Grand Prix von Österreich 1975 vom 20.08.1975 zu finden auf der DVD Österreich in Bild und Ton. Die Jahresedition 1975 des Filmarchiv Austria. Wien 2004

252 Vgl. Bericht über Niki Lauda in der ORF Sendung Telesport, moderiert von Dieter Seefranz vom 29.04.1974. Zu finden im ORF Archiv.

253 Vgl. Ebd.

254 Vgl. Prüller Heinz, Grand Prix Story 75. S.171

Idolmodell, dass Rationalität, Arbeitsmoral, Bescheidenheit und technische Kompetenz in den Mittelpunkt stellen. Dazu passt auch, dass Lauda selbst seinem Status als Idol sehr kritisch gegenübersteht. In einem Beitrag der ORF Sendung Sport am Montag zum Grand Prix von Österreich 1975 thematisiert der Moderator Sigi Bergmann das „*Idol-Business*“ und konfrontiert Lauda mit der Frage, ob er gern Idol sei. Lauda antwortet nüchtern, „*Eigentlich nicht, er sei nur dann gerne Idol wenn er seinen Pass verlängern muss weil es dann schneller geht*“. und ergänzt, „*er sei letztlich Idol weil er etwas tun kann, was viele andere gerne tun würden, aber nicht können*“²⁵⁵. Lauda definiert seinen Status als Idol nicht emotional oder national, sondern rein funktional. Er begründet ihn allein über Leistung. Damit wird das Idolbild reflexiv gebrochen.

Darüber hinaus werden Laudas Erfolge in dieser Zeit von den Medien einerseits stellvertretend für nationale Leistungsfähigkeit interpretiert, zugleich aber als Ergebnis von Disziplin und Professionalität erklärt. Die mediale Verknüpfung mit Jochen Rindt sowie die symbolische Umdeutung von Monza verstärken seine nationale Bedeutung. Gerade diese Verbindung von Normalität und Exzellenz macht Laudas Idolstatus in diesen Jahren besonders stabil und nachhaltig.

6.3 Ein Punkt- ein Leben – Das Jahr 1976

Das Jahr 1976 markiert einen radikalen Bruch in der medialen Wahrnehmung Niki Laudas. Die Saison 1976 wurde im Wesentlichen durch drei Ereignisse bestimmt. Laudas beinahe tödlichen Unfall am Nürburgring am 01. August 1976, seine Rückkehr in den Grand Prix Sport knapp 6 Wochen später, sowie seiner Aufgabe beim letzten Rennen des Jahres in Fuji (Japan) wodurch er den Kampf um die Weltmeisterschaft mit einem Punkt gegen James Hunt verlor. Die mediale Darstellung Niki Laudas in dieser Formel-1-Saison 1976 folgt dabei einer klar erkennbaren narrativen Dramaturgie, die sich entlang biografischer Einschnitte und diskursiver Deutungskämpfe entfaltet. In der medialen Darstellung der ersten Saisonhälfte erscheint Lauda nahezu durchgängig als rationaler, kontrollierter und technisch

²⁵⁵ Vgl. Interview mit Niki Lauda in: Formel 1 Zeltweg 1975 Highlights "Regenchaos" Vittorio Brambilla Tom Pryce James Hunt ORF. Zu finden auf YouTube unter: <https://www.youtube.com/watch?v=CM7uGE8NBkY> abgerufen am 13.12.2025. Es handelt sich dabei um einen Beitrag aus der ORF Sendung Sport am Montag vom 18.08.1975

überlegener Spitzenfahrer. Er wird noch mehr als in den Jahren davor als Prototyp eines neuen Fahrertyps dargestellt, der sich bewusst vom romantischen Ideal des waghalsigen Rennhelden absetzt. Heinz Prüller beschreibt Lauda in dieser Phase als „*gewissenhaft, kontrolliert, fast emotionslos*“ und stellt ihn damit explizit James Hunt gegenüber, der als impulsiv, lebenslustig und instinktiv charakterisiert wird.²⁵⁶ In dieser Gegenüberstellung entsteht ein zentrales Narrativ der Saison. Lauda wird als kalkulierender Ingenieur im Cockpit, Hunt als leidenschaftlicher Lebemann und Gladiator dargestellt. Laudas Erfolge werden daher nicht auf Mut oder Risiko zurückgeführt, sondern auf Analyse, Disziplin und technische Präzision. Lauda selbst verstärkt diese Darstellung, wenn er betont, dass Siege nur möglich seien, wenn man das Material „*hundertprozentig ausschöpft*“.²⁵⁷ Erfolg erscheint hier als Ergebnis rationaler Optimierung, nicht als heroische Grenzüberschreitung.

Diese Form der Überlegenheit erzeugt Bewunderung, zugleich aber Distanz. Prüller konstatiert, dass Lauda mit „*51 von 54 möglichen Punkten die Weltmeisterschaft beinahe langweilig mache*“²⁵⁸. Der Held wirkt zu perfekt, zu kontrolliert, um emotionale Nähe zu erzeugen. In Sinne einer Verdichtung der Inhaltsanalyse lässt sich das auch zu „*Lauda als technokratischer Dominator*“ bündeln. Gerade diese kühle Überlegenheit bildet jedoch die perfekte Vorgeschichte für den dramatischen Bruch, der mit dem Unfall am Nürburgring eintritt.

Nach dem Unfall verschiebt sich die Darstellung schlagartig. Lauda wird nicht mehr als handelndes Subjekt, sondern als existenziell gefährdeter Mensch beschrieben. Die Berichterstattung ist nun von medizinischer Sprache dominiert: Es ist von „*latenter Lebensgefahr*“ die Rede, von „*kritischen Tagen*“, davon, dass „*jede Stunde entscheidend*“ sei²⁵⁹. Der Mensch Lauda verschwindet zeitweise hinter der Beschreibung Befunden, Atemwerten und Infektionsrisiken. Lauda wird somit primär als Patient beschrieben.

Der Unfall selbst wird in dramatischen Bildern rekonstruiert. Die schwarzweiß Bilder

256 Vgl. Prüller Heinz, Grand Prix Story 76. Ein Punkt – ein Leben. Wien 1976, S.7

257 Vgl. Zwickl Helmut, Niki Lauda – Man stirbt nur einmal, Wien 1976, S.5

258 Vgl. Prüller Heinz, Grand Prix Story 76 S.8

259 Vgl. Urbanek Peter, Latente Lebensgefahr für Niki Lauda. Artikel in der Tageszeitung Die Presse. Ausgabe vom 2.8.1976 S.8

zum Ablauf des Unfalls lieferte die Wochenschau.²⁶⁰ Im ORF Archiv findet sich keinerlei Material zum Lauda Unfall.

Parallel dazu etabliert sich ein starkes Rettungs -Narrativ rund um die Ereignisse des Unfalls. Während Lauda selbst, bewusstlos und daher handlungsunfähig im brennenden Fahrzeug sitzt, werden seine Kollegen als Helden inszeniert. Sein Rennfahrer Kollege Arturo Merzario habe ihn „den Flammen entrissen“²⁶¹. Die Autorevue rekonstruiert detailliert den Ablauf des Unfalls und beschreibt das Versagen der Feuerlöscher, das Zögern der anwesenden Streckenposten und das entschlossene Eingreifen Merzarios.²⁶² Diese Darstellung verschiebt die Erzählung von einer anonymen Rettung hin zu einer personalisierten Heldengeschichte jenseits sportlicher Leistung.

Gleichzeitig gewinnt Lauda retrospektiv eine neue Rolle nämlich jene des verkannten Warners.



Abb.11 Die dramatischen Aufnahmen des Unfalls und der Rettung Niki Laudas beim Großen Preis von Deutschland 1976 auf dem Nürburgring stammen aus einem Bericht der Austria Wochenschau und wurden später von zahlreichen anderen Medien übernommen.²⁶³

260 Vgl. Wochenschaubericht über den Grand Prix von Deutschland auf dem Nürburgring 1976 vom 10.08.1976 zu finden auf der DVD Österreich in Bild und Ton. Die Jahresedition 1976 des Filmarchiv Austria. Wien 2004

261 Vgl. Prüller Heinz, Warum der Lebensretter bei Niki nichts nützte. Artikel in der Tageszeitung Kronen Zeitung Ausgabe vom 2.8.1976. (Sportteil)

262 Vgl. Die Rettung. Artikel im Monatsmagazin Autorevue Ausgabe 09/76 Wien 1976 S.44f

263 Abb.11 Lauda Niki, Völker Herbert, Niki Lauda. Protokoll – Meine Jahre mit Ferrari. Wien 1977 S. 107 bzw. Bildteil S.10f

So findet sich in der Autorevue ein Interview, das der amerikanische Motorjournalist Pete Lyons mit Lauda unmittelbar vor dem Grand Prix von Deutschland geführt hat und das sich im Nachhinein als nahezu prophetisch erweist. Lauda erklärt darin unmissverständlich „*Meine persönliche Meinung ist, dass der Nürburgring zu gefährlich ist, um heutzutage darauf zu fahren*“. Lauda argumentiert dabei nicht emotional, sondern systemisch. So kritisiert er etwa den fehlenden Auslauf für die Fahrzeuge da die Leitplanken zu nah an der Strecke montiert sind aber auf Grund ökonomischer Interessen der Veranstalter werde hier nichts verändert. Besonders zentral ist sein Satz: „*Ich kann nicht auf Glück vertrauen*“. ²⁶⁴ Hier findet sich einerseits das Narrativ von Lauda als rationalen Sicherheitsdenker“, dessen Position durch den Unfall tragisch bestätigt wird, andererseits verbindet sich dieses Motiv unmittelbar mit seiner späteren Entscheidung in Fuji das Rennen auf Grund des zu hohen Risikos aufzugeben. Nicht der Sieg, sondern die Selbstbestimmung über das eigene Leben wird zum zentralen Wert.

Herbert Völker radikalisiert diese Perspektive in seiner Kolumne mit dem Titel „*Existenzminimum*“ noch zusätzlich, indem er darin auch seine Journalistenkollegen und die Berichterstattung rund um den Lauda Unfall in der deutschen Boulevard-Presse scharf kritisiert. „*Nicht die Zuschauer warteten auf Tote, sondern die Blut-Journalisten*“. ²⁶⁵ Mit dieser scharfen Formulierung wird die Verantwortung für den Todesdiskurs vom Sport auf die Medien verschoben. Lauda erscheint hier nicht nur als Betroffener, sondern als legitimer Sprecher eines humanistischen Gegenentwurfs zum Zynismus des Systems.

Mit dem Überleben Laudas setzt eine erneute narrative Verschiebung ein. Die Rückkehr zum Grand Prix in Monza knapp 6 Wochen nach dem Unfall bezeichnet Heinz Prüller als das „*Größte Comeback der Renngeschichte*“. ²⁶⁶ Lauda habe „*zuerst den Tod besiegt und sei dann wieder konkurrenzfähig gefahren*“. ²⁶⁷ Entscheidend ist

²⁶⁴ Vgl. Tod und Risiko. Interview von Pete Lyons mit Niki Lauda im Monatsmagazin Autorevue Ausgabe 09/76 Wien 1976 S.43

²⁶⁵ Vgl. Existenzminimum. Kolumne von Herbert Völker im Monatsmagazin Autorevue Ausgabe 09/76 Wien 1976 S.3

²⁶⁶ Vgl. Prüller Heinz, Grand Prix Story 76. S.118

²⁶⁷ Vgl. Prüller Heinz, Niki fuhr so scharf und hart wie immer. Artikel in der Tageszeitung Kronen Zeitung Ausgabe vom 13.09.1976 (Sportteil)

nicht das Resultat, sondern der symbolische Akt. Monza wird zum Beweisraum seiner persönlichen Autonomie. Diese narrative Legitimation bildet die Voraussetzung für die Deutung seiner Aufgabe beim letzten Grand Prix der Saison in Fuji (Japan). Das Rennen von Fuji wird als Extremraum inszeniert. Als „*Wasserhölle, Blindflug ja fast Harakiri*“²⁶⁸. Laudas gibt in der zweiten Runde des Rennens auf fährt an die Box und steigt aus dem Wagen.

Nach dem Rennen in Fuji entfaltet sich in der Presse ein offener Deutungskampf. Einzelne Schlagzeilen provozieren mit der Zuschreibung von Feigheit „*So büßt Niki Lauda jetzt für seinen Mut zur Feigheit!*“.²⁶⁹ Dem gegenüber entstehen starke Gegen-Narrative. Juan Manuel Fangio erklärt: „*Etwas bleibt nach einem Unfall immer hängen*“²⁷⁰. Andere sprechen vom „*Sieg der Vernunft*“ und formulieren kulturmetaphorisch „*Sayonara statt Harakiri*“.²⁷¹ Die institutionelle Rückendeckung durch Ferrari verstärkt diese Lesart. Enzo Ferrari erklärt öffentlich: „*Lauda hat von mir jedes Privileg, selbst zu entscheiden*“ und bezeichnet ihn als „wie einen Sohn“.²⁷²

Zugleich etabliert sich ein Narrativ der menschlichen Transformation. So fragt etwa Michael Kuhn in der Kolumne Sport Stopplicht unter dem Titel „*Feiger Hund ?*“ „*Darf ein Mensch sich nicht ändern? Lauda habe dem Tod ins Auge gesehen, er ist verheiratet, er ist wohlhabend, der WM-Titel ist ihm nicht mehr Millionen wert*“²⁷³ Damit wird das Aufgeben vor diesem Hintergrund nicht als Panikreaktion, sondern als bewusste Grenzziehung erzählt. Laudas Satz nach dem Rennen in Fuji „*Es gibt wichtigere Dinge im Leben, als die Weltmeisterschaft — nämlich zu leben.*“²⁷⁴,

268 Vgl. Prüller Heinz, Grand Prix Story 76. S.7

269 Vgl. So büßt Niki Lauda jetzt für seinen Mut zur Feigheit!. Schlagzeile auf der Titelseite der Tageszeitung Kronen Zeitung Ausgabe vom 26.10.1976 Wien 1976

270 Vgl. Prüller Heinz, Unfälle nisten im Unterbewußtsein. Artikel in der Tageszeitung Kronen Zeitung Ausgabe vom 26.10.1976 Wien 1976 (Sportteil)

271 Vgl. Prüller Heinz, Sayonara statt Harakiri. Kolumne Grand Prix Exklusiv in der Tageszeitung Kronen Zeitung Ausgabe vom 25.10.1976 Wien 1976 (Sportteil)

272 Vgl. Prüller Heinz, Niki Lauda hat mein Ehrenwort, er kann bis Ende 1977 bei uns fahren. Artikel in der Tageszeitung Kronen Zeitung Ausgabe vom 27.10.1976 Wien 1976 (Sportteil)

273 Vgl. Michael Kuhn, Feiger Hund? Kolumne Sport Stopplicht in der Tageszeitung Kronen Zeitung Ausgabe vom 27.10.1976 Wien 1976 (Sportteil)

274 Vgl. Zwickl Helmut, Das Duell fand nicht statt. Artikel in der Monatszeitschrift Autorevue Ausgabe 11/76 Wien 1976 S.48

fungiert als moralischer Schlüsselsatz der gesamten Saison. Weil Lauda zuvor bewiesen hat, dass er wieder fahren und mit der Konkurrenz mithalten kann, wird seine Aufgabe letztlich als persönlicher Entschluss und rationale Risikoabwägung vor dem Hintergrund seiner Erfahrungen durch den Unfall gelesen, nicht als Schwäche.

Im Zusammenhang mit den Ereignissen des Jahres 1976 ist auch die ORF-Nachbereitung dieser Formel 1 Saison von besonderem Interesse. In der Sport am Montag Sendung vom 29.11.1976 wird ein Rückblick auf die Formel 1 Saison 1976 gebracht. Sowohl Lauda als auch Hunt sind Studiengäste dieser Sendung. Hunt sitzt während des Gesprächs ironischerweise im Ferrari von Niki Lauda. Heinz Prüller fragt beide wie es denn um ihre Rivalität in dieser Saison tatsächlich bestellt war. Beide meinen das bis auf einen Streit die Rivalität zwischen ihnen eine reine Medien Inszenierung war.²⁷⁵ Auch Laudas Aufgabe in Fuji wird in dieser Sendung thematisiert und rational eingeordnet. Lauda erklärt, er habe wegen der gefährlichen Bedingungen aufgehört und Hunt bestätigt dies implizit.²⁷⁶

Der ORF positioniert Lauda damit klar als Gegenfigur zu Rindt. Während Rindt in der Berichterstattung immer wieder als tragischer Held erscheint, wird Lauda, als jemand konstruiert, der aus der Geschichte gelernt hat. Anders als bei Rindt geht es nicht mehr nur um Mut, Risiko und Fahrzeugbeherrschung, sondern auch um Fragen der Motorsport Sicherheit, um die Frage der Entscheidungsfreiheit und die individuelle Verantwortung.

In der Gesamtschau zeigt sich das sich die Medien Narrative rund um Lauda in der Saison 1976 in klaren Phasen entwickeln. Vom rationalen Dominator über das verletzte Opfer hin zum moralisch souveränen Entscheidungsträger. Die Rückkehr legitimiert seine Autonomie, die Aufgabe bestätigt sie. Der Verlust des Weltmeistertitels wird narrativ relativiert durch die Formel „*Ein Punkt – ein Leben*“. Lauda verliert den Titel, gewinnt jedoch Deutungshoheit über sein Leben und wird zur Schlüsselfigur einer grundlegenden Neubestimmung von Sinn, Risiko und Menschlichkeit im Motorsport.

275 Vgl. Rückblick auf die Formel 1 Saison 1976 in der ORF Sendung Sport am Montag vom 29.11.1976 zu finden im ORF Archiv.

276 Vgl Ebd.

6.4 Ein Champion tritt ab.

Ab der Saison 1977 bis zu Niki Laudas ersten Rücktritt vom Rennsport 1979 wird Lauda nicht nur als internationaler Spitzenfahrer, sondern immer auch als österreichisches Sportidol von nationaler Bedeutung dargestellt. Diese nationale Aufladung ist dabei untrennbar mit der retrospektiven Deutung der Ereignisse von 1976 verbunden, die in der Berichterstattung der Folgejahre als moralischer und symbolischer Bezugspunkt permanent präsent bleiben.

Ein zentrales Narrativ ist dabei jenes des österreichischen Ausnahmeathleten, der sich aus eigener Kraft gegen internationale Machtstrukturen behauptet. Besonders im Rückblick auf seinen Ferrari-Ausstieg mit Ende der Saison 1977, nach Gewinn seines zweiten Weltmeistertitels, wird Lauda als jemand dargestellt, der nicht nur einen persönlichen, sondern auch einen symbolischen Akt setzt. Indem er als erster Fahrer überhaupt wagt die Ferrari-Struktur zu verlassen, wird er implizit als Österreicher inszeniert, der sich gegen die als intrigant, hierarchisch und fremdbestimmt gezeichnete „italienische Macht“ Ferrari behauptet.²⁷⁷ Diese Erzählung korreliert mit einem österreichischen Selbstverständnis der 1970er Jahre, das sich gerne über Sachlichkeit, Unabhängigkeit und Skepsis gegenüber Autoritäten inszeniert. Laudas Kündigung bei Ferrari erscheint so nicht nur als Karriereschritt, sondern als Akt nationaler Selbstbehauptung.



Abb.12 Lauda ist 1977 auf dem Weg zu seinem zweiten Weltmeistertitel, am Höhepunkt seines Ruhms und ein nationales Sportidol. Lauda Fans beim Grand Prix von Österreich in Zeltweg 1977 ²⁷⁸

Die Ereignisse von 1976 fungieren dabei als eine Art moralische Begründung eines Sportidols. In der medialen Darstellung der Jahre 1977 bis 1979 wird der

²⁷⁷ Vgl. Prüller, Heinz, Grand Prix Story 77. Ferrari addio. Wien/Stuttgart 1977. S.7f

²⁷⁸ Abb.12 Brandstätter Rudolf, Wrumm... Österreichisches Motorsportjahrbuch 1977, Wien 1978 S.20

Nürburgring-Unfall nicht mehr primär als sportliches Drama erzählt, sondern als Beweis einer außergewöhnlichen Willens- und Leidensfähigkeit, die Lauda dauerhaft über das rein Sportliche hinaushebt. Die Rückkehr nach dem Unfall und der knapp verlorene WM-Titel 1976 werden retrospektiv zu einer Bewährungsprobe stilisiert, aus der Lauda als moralischer Sieger hervorgeht.²⁷⁹ Sie legitimiert auch spätere Entscheidungen wie etwa den Ferrari-Abgang, die Rennmüdigkeit, schließlich den Rücktritt, als Handlungen eines Mannes, der nichts mehr beweisen muss.

Darauf aufbauend etabliert sich das Narrativ des entzauberten Nationalhelden, der sich bewusst dem Erwartungsdruck entzieht. Gerade weil Lauda 1976 als Symbol maximaler Opferbereitschaft gelesen wird, erzeugt sein Verhalten ab 1978 Irritation. Helmut Zwickel etwa beschreibt ihn als zunehmend distanziert, unnahbar und vor den Medien flüchtend.²⁸⁰ Diese Distanz wird jedoch nicht als Undankbarkeit gegenüber dem Publikum gedeutet, sondern als konsequente Fortsetzung eines akzeptierten Charakterbildes. Der Held verweigert das Pathos. Lauda sagt selbst, er brauche „*ke Presse*“ und empfinde das öffentliche Ritual als „*zuwider*“.²⁸¹ In der medialen Logik wird ihm dies letztlich verziehen ebenso wie man auch Jochen Rindt vieles verziehen hat.²⁸² Bei Lauda kommt noch hinzu das er durch die Ereignisse des Jahres 1976 durch Leiden und Leistung ein moralisches Guthaben angesammelt hat.

Besonders deutlich tritt die nationale Bedeutung Laudas im Narrativ seines Rücktritts als souveräner Akt hervor. Sein oft zitierter Spruch „*es gibt wichtigere Dinge, als mit einem Auto im Kreis herumzufahren*“ wird in der Berichterstattung nicht wörtlich, sondern symbolisch gelesen. Dieter Stappert betont, dass ein Abgang ohne Diskussion Kommentare und Beschimpfungen „*nicht stilecht*“ gewesen wäre.²⁸³ Der provozierende Satz wird damit Teil eines typisch österreichischen Heldenbildes grantig, widerspenstig, aber authentisch. Lauda erscheint als jemand, der sich auch im Abgang nicht vereinnahmen lässt und gerade dadurch auch Identifikation ermöglicht.

279 Vgl. Prüller, Heinz, Grand Prix Story 77. Ferrari addio. Wien/Stuttgart 1977. S.10f

280 Vgl. Zwickel Helmut, Erinnerungen eines Hofpoeten. Artikel im Monatsmagazin Autorevue Ausgabe 11/79 Wien 1979 S.58f

281 Vgl. Ebd

282 Vgl. Ebd.

283 Vgl. Stappert Dieter, Erfind halt was. Artikel in der Autorevue. Ausgabe 11/79 Wien 1979, S.46

Das immer wieder zitierte Bild vom „*kleinen Feuerl im Körper*“, das ausgegangen sei, verstärkt diese Lesart.²⁸⁴ Es verbindet eine intime, fast volkstümliche Metapher mit einer existenziellen Entscheidung und macht den Rücktritt emotional anschlussfähig für ein breites österreichisches Publikum. Lauda wird nicht als abgehobener Millionär, sondern als Arbeiter im Hochleistungsberuf dargestellt, der erkennt, dass ohne „*Herz und Kopf*“ kein legitimes Weitermachen möglich ist.²⁸⁵ Diese Argumentation verschiebt den Rücktritt von einer individuellen zu einer moralischen Entscheidung, die gesellschaftlich nachvollziehbar wird.

Schließlich verdichtet sich in der Nachbetrachtung das Narrativ einer einzigartigen österreichischen Karriere im internationalen Motorsport. Laudas Rennkarriere vom kreditfinanzierten Einstieg über den ersten Weltmeistertitel 1975, den Feuerunfall am Nürburgring mit anschließendem Comeback in Monza, der Aufgabe in Fuji verbunden Verlust der Weltmeisterschaft 1976, der erneute Gewinn der Weltmeisterschaft 1977 bis hin zum selbstbestimmten Rücktritt wird von Herbert Völker explizit als inkompatibel mit „*den Gesetzmäßigkeiten eines normalen Lebens*“ beschrieben.²⁸⁶ Gerade diese Andersartigkeit macht ihn zum nationalen Idol. Er verkörpert eine extreme Variante jener Tugenden, die Österreich sich manchmal gerne selbst zuschreibt. Nüchternheit, Leistungswille, Unabhängigkeit von Inszenierung. Dass er sich 1979 dem internationalen Rennzirkus entzieht, wird so nicht als Verlust, sondern als Akt der Selbstbehauptung eines österreichischen Sporthelden gelesen.

Lauda verlässt den Rennsport 1979 nicht als gebrochener Held, sondern als österreichisches Sportidol, dessen Bedeutung gerade auch in der bewussten Verweigerung des Heroischen liegt.

284 Vgl. Völker Herbert, Das kleine Feuer in deinem Körper. Artikel in der Autorevue. Ausgabe 11/79 Wien 1979 S.41f

285 Vgl. Interview von Teddy Podgorski mit Niki Lauda anlässlich seines Rücktritts vom Rennsport im Rahmen der ORF Sendung Sport am Montag vom 15.10.1979 zu finden im ORF Archiv

286 Vgl. Völker Herbert, Niki Lauda Protokoll. Meine Jahre mit Ferrari. Wien 1977 S.140f

7. Synthese und Schlussfolgerungen

7.1 Motorsport als Spiegel nationaler und politischer Diskurse am Beispiel Rindt und Lauda

In beiden Fallstudien lassen sich wiederkehrende Muster narrative Muster erkennen die zentralen Motive wie Mut, Risiko, Todesverachtung und Selbstbehauptung in den Mittelpunkt stellten. Allerdings zeigt die Analyse auch, dass die Motive nicht einheitlich waren, sondern sowohl Zeit- als auch personenbezogen. Bei Jochen Rindt dominierte ein Narrativ der Grenzüberschreitung in dem Risikobereitschaft und Unangepasstheit noch als Ausdruck heroischer Hingabe zum Sport als auch authentischer Männlichkeit interpretiert wurden. Mut wird in seinem Fall als Bereitschaft zur Selbstgefährdung, Übermenschlichkeit als Fähigkeit die Grenzen von Technik und Körper zu überschreiten, beschrieben. Die Journalisten konstruierten Rindt somit als Helden dessen Größe gerade aus der Nähe zum Scheitern resultierte. Solch ein Narrativ entsprach in dieser Form perfekt dem Zeitgeist der späten 1960er Jahre, bot zugleich aber auch ein emotional anschlussfähiges Identifikationsangebot an ein Österreich das sich Ende der 1960er Jahre noch immer im Prozess nationaler Selbstfindung befand.

Bei Niki Lauda, stellt sich die Sache etwas anders dar. Laudas Karriere in der Formel 1 begann 1971 ziemlich genau ein Jahr nach dem tödlichen Unfall von Jochen Rindt. Er startete seine Karriere zu einer Zeit, als sich der Motorsport und die Formel 1 zunehmend professionalisierten und sich immer mehr zu einem kommerziell geprägten Geschäft entwickelten. Darüber hinaus traf Lauda, begünstigt durch die Erfolge Jochen Rindts, auf eine inzwischen für den Motorsport sensibilisierte Öffentlichkeit und Medienlandschaft, die nach dessen plötzlichem Tod nach einem Thronfolger suchten.

Dementsprechend wurde Lauda in einem anderen deutlich rationaleren Deutungsrahmen inszeniert. Zwar spielten in der Berichterstattung über ihn Mut und Risikobereitschaft ebenfalls eine zentrale Rolle, jedoch verschoben sich die Bedeutungen. Mut wurde anders als bei Rindt nicht mehr nur als Wagemut

dargestellt, sondern als Fähigkeit zur reflektierten Entscheidung. Risiko als kalkulierbare Größe, die beherrscht und kontrolliert werden kann.

Übermenschlichkeit äußert sich nicht mehr in der Bereitschaft dem Tod ins Auge zu sehen, sondern in der mentalen und auch physischen Disziplin, Extremsituationen zu überstehen und sich ihnen bewusst zu stellen. Der österreichische Motorsportjournalismus der 1970er Jahre zeichnete Lauda dementsprechend als Prototyp des modernen Profisportlers, dessen Autorität sich auf Rationalität, technischer Kompetenz und Selbstbestimmung gründet. Darin spiegelt sich auch ein gesellschaftlicher Wertewandel wieder, der sich in den 1970er Jahren vollzieht. Die rein emotionale Heroisierung der 1960er Jahre wandelt sich hin zu Effizienz, Professionalität und selbstbestimmter Autonomie.

Besondere Bedeutung kommt in beiden Fallstudien der mediale Verarbeitung tragischer Ereignisse zu. Der tödliche Unfall Jochen Rindts im Jahr 1970 und der Feuerunfall Niki Laudas 1976 fungierten hier als Schlüsselmomente. Die Berichterstattung über Rindts Tod transformierte ihn vom Sportler zum nationalen Mythos. Sein Tod wurde nicht als zufälliges Ereignis, sondern als symbolisches Opfer gedeutet und in eine kollektive Erinnerung überführt, die Rindt als Märtyrer des Fortschritts und des kompromisslosen Rennsports inszenierte. Damit bestätigt sich die Hypothese, dass tragische Wendepunkte im Motorsportjournalismus zu identitätsstiftenden Momenten umgedeutet wurden, die weit über den individuellen Kontext hinausreichten.

Auch Laudas Unfall wurde zu einem solchen symbolischen Moment, allerdings mit entgegengesetzter Bedeutung. Statt einer Märtyrererzählung entwickelte sich hier ein Narrativ der Wiederkehr und der Selbstbehauptung. Laudas Entscheidung, nach dem Unfall wieder ins Cockpit zurückzukehren, wurde als Akt souveräner Selbstbestimmung interpretiert, während sein späterer Rückzug aus dem Titelfkampf 1976 nicht als Feigheit, sondern als rationale Entscheidung zum Schutz des eigenen Lebens gedeutet wurde. In diesem Spannungsfeld wurde Lauda nicht zum Opfer, sondern zur moralischen Autoritätsfigur, die gerade durch die Verweigerung des totalen Opfers an Größe gewann. Die Hypothese der Mythisierung tragischer Ereignisse wird somit bestätigt ist zugleich aber auch differenziert zu betrachten. Ein Mythos ent-

steht nicht zwangsläufig durch Tod, sondern kann ebenso durch bewusste Grenzziehung und Überleben erzeugt werden.

Darüber hinaus kam bei Lauda hinzu das er eine Karriere nach dem Motorsport vorweisen konnte, die für diese Arbeit aber nur insofern von Bedeutung ist, als dass Lauda bis zu seinem Tod 2019 eine Person des öffentlichen Lebens blieb. Er wurde allerdings zunehmend weniger als Rennfahrer, sondern umso mehr als Luftfahrtunternehmer- und Geschäftsmann wahrgenommen. Eine solche Karriere blieb Rindt durch seinen frühen Tod verwehrt. Jedoch festigte sich in seinem Fall der Mythos um seine Person. Zu den Jubiläen seines Todestages wurde und wird in Presseberichten, Büchern und Ausstellungen an ihn erinnert, beispielsweise im Rahmen der Ausstellung zum 50. Todestag im Jahr 2020 in Graz.

Hinsichtlich der Frage, inwieweit nationale Identitätskonstruktionen der Zweiten Republik in die mediale Darstellung von Rindt und Lauda eingeflossen sind, zeigt die Analyse eine enge Verschränkung von Sportberichterstattung und zeitgenössischem Nationsdiskurs. Rindt verkörperte ein emotional aufgeladenes Österreichbild, das über Leidenschaft, Opferbereitschaft und heroische Tragik internationale Bedeutung erlangte. Lauda hingegen repräsentierte ein modernes, rationales und selbstbewusstes Österreich, das sich als gleichwertiger Akteur im globalen Wettbewerb verstand. Beide Narrative dienten dazu, Österreich in einem internationalen Umfeld sichtbar zu machen und nationale Größe symbolisch zu behaupten.



Abb.13 Jochen Rindt Gedenk- Straßenbahn die 2020 anlässlich seines 50. Todestages durch Graz fuhr.²⁸⁷

²⁸⁷ Abb.13 Eine Gedenk-Bim für Jochen Rindt, Total Look mit Sky und Zalando... zu finden auf der Homepage von Progress -werbung.at. <https://www.progress-werbung.at/blog/eine-gedenk-bim-fuer-jochen-rindt-total-look-mit-sky-und-zalando> abgerufen am 04.03.2026

Somit lässt sich die Hypothese bestätigen, dass der Motorsportjournalismus ein Medium war, das nationale Stärke und Relevanz im globalen Kontext inszeniert hat.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die in Kapitel 1.3 formulierten Hypothesen im Kern bestätigt werden können, jedoch einer differenzierten Betrachtung bedürfen. Der österreichische Motorsportjournalismus trug maßgeblich zur Mythisierung von Jochen Rindt und Niki Lauda bei, bediente sich dabei aber unterschiedlicher Heldenmodelle, die jeweils spezifische gesellschaftliche Werte und nationale Selbstbilder transportierten. Tragische Ereignisse fungierten als zentrale narrative Katalysatoren, wurden jedoch je nach historischer Konstellation unterschiedlich gedeutet. Insgesamt wird deutlich, dass der Motorsportjournalismus der 1960er und 1970er Jahre nicht nur sportliche Erfolge dokumentierte, sondern auch zur nationalen Identitätsbildung beitrug und den Motorsport zu in dieser Epoche, zu einem wichtigen Symbol für die nationale österreichische Identitätsfindung machte.

7.2 Beitrag zur Zeitgeschichte und Medienforschung

Diese Arbeit leistet sowohl für die zeitgeschichtliche Forschung als auch für die Medien- und Kommunikationswissenschaft einen eigenständigen Beitrag, indem sie den österreichischen Motorsportjournalismus der 1960er und 1970er Jahre erstmals systematisch als Ort nationaler Mythenbildung und identitätspolitischer Aushandlung analysiert. Während sich ein Großteil der bisherigen Forschung zur österreichischen Sport- und Mediengeschichte auf den alpinen Wintersport oder den Fußball konzentriert hat, rückt diese Untersuchung mit dem Motorsport ein bislang randständiges, jedoch kulturhistorisch hoch relevantes Feld in den Fokus. Damit erweitert die Arbeit nicht nur den thematischen Horizont der Sportgeschichtsschreibung, sondern schließt zugleich eine erkennbare Forschungslücke im Bereich der österreichischen Mediengeschichte der Zweiten Republik.

Aus zeitgeschichtlicher Perspektive zeigt die Analyse, dass Motorsport in den 1960er und 1970er Jahren weit mehr war als ein technischer oder sportlicher Wettbewerb. Die mediale Inszenierung von Rennfahrern wie Jochen Rindt und Niki Lauda machte den Motorsport zu einem symbolisch aufgeladenen Raum, in dem zentrale gesell-

schaftliche Fragen dieser Epoche verhandelt wurden. Dazu gehörte der Umgang mit Risiko und Fortschritt genauso wie auch zeitgenössische Männlichkeitsbilder und die Bedeutung von Leistung und Opfer im Sport. Ebenso spiegelt sich darin auch die Suche nach internationaler Sichtbarkeit eines kleinen, neutralen Staates. Die Arbeit verdeutlicht, dass nationale Identitätskonstruktionen der Zweiten Republik nicht ausschließlich über politische Diskurse, kulturelle Hochleistungen oder staatliche Symbolik vermittelt wurden, sondern in hohem Maße auch über populäre Medienereignisse und Sportnarrative. Motorsport fungierte dabei als zeitgenössisches Gegenstück zu traditionellen Identifikationsangeboten wie Skisport, Fußball oder klassischer Hochkultur und erlaubte eine spezifische Form der nationalen Identitätsfindung.

Besonders relevant erscheint in diesem Zusammenhang der Befund, dass die mediale Konstruktion von Rindt und Lauda zwei unterschiedliche, aber sich ergänzende Modelle österreichischer Identität sichtbar macht. Während Rindt als tragische Märtyrerfigur ein emotionalisiertes, leidensfähiges und heroisches Nationsbild verkörperte, stand Lauda für ein rationales, professionelles und selbstbestimmtes Österreich der 1970er Jahre. Diese Gegenüberstellung erlaubt es, den Wandel nationaler Identität innerhalb weniger Jahre präzise nachzuzeichnen und macht deutlich, dass nationale Identität kein statisches Konzept ist, sondern sich dynamisch in medialen Erzählungen formt. Die Arbeit trägt damit zur zeitgeschichtlichen Forschung insofern bei, als sie populäre Sportberichterstattung als ernstzunehmende Quelle nationaler Identitätsbildung darstellt und deren Bedeutung für das Verständnis gesellschaftlicher Transformationsprozesse hervorhebt.

Für die Medien- und Kommunikationswissenschaft liegt der zentrale Beitrag der Arbeit in der detaillierten Analyse narrativer, sprachlicher und symbolischer Strategien des Motorsportjournalismus. Die Untersuchung zeigt, dass Sportjournalismus in der untersuchten Epoche keineswegs primär einem objektiven Informationsideal folgte, sondern stark von literarischen, emotionalisierenden und mythologisierenden Erzählformen geprägt war. Journalisten wie Heinz Prüller, Helmut Zwickl oder Herbert Völker agierten nicht nur als Berichterstatter, sondern als narrative Akteure, die durch Auswahl, Dramatisierung und sprachliche Verdichtung Bedeutungen erzeugten

und stabilisierten. Damit bestätigt die Arbeit zentrale Annahmen der Narrations- und Mythenforschung, insbesondere im Anschluss an Roland Barthes, und überträgt diese auf den Bereich des Sportjournalismus.

Die Analyse der medialen Verarbeitung des Todes von Jochen Rindt und des Unfalls von Niki Lauda zeigt, wie journalistische Narrative zu langfristig wirksamen Erinnerungsfiguren werden können. Motorsportjournalismus kann somit auch als Form populärer Geschichtsschreibung gesehen werden, der Ereignisse nicht nur dokumentierte, sondern ihnen dauerhafte symbolische Bedeutung verlieh. Diese Perspektive erscheint besonders für die Medienforschung relevant, da sie verdeutlicht, dass kollektives Gedächtnis nicht allein durch offizielle Gedenkpolitik oder historiografische Werke geprägt wird, sondern auch durch massenmediale Erzählungen.

7.3 Anschlussfähige Forschungsfragen

Ausgehend von den Ergebnissen dieser Arbeit stellt sich die Frage, inwiefern sich die im österreichischen Motorsportjournalismus der 1960er und 1970er Jahre identifizierten Narrative in späteren Jahrzehnten fortsetzten oder veränderten. Dabei wäre insbesondere zu untersuchen, ob sich im Zuge der zunehmenden Kommerzialisierung, Medialisierung und Globalisierung der Formel 1 seit den 1980er Jahren neue Formen nationaler Identitätskonstruktion herausbildeten oder ob nationale Bezüge zugunsten transnationaler Marken- und Persönlichkeitsnarrative an Bedeutung verloren.

Eine weitere anschlussfähige Perspektive bietet der Vergleich mit anderen Sportarten wie dem alpinen Skisport oder dem Fußball. Eine solche Analyse könnte aufzeigen, inwieweit sich die Narrative des Motorsportjournalismus unterscheiden und ob der Motorsport ein eigenständiges Angebot nationaler Identitätsbildung darstellt oder bestehende Erzählmuster lediglich variiert.

Auch eine geschlechtergeschichtliche Perspektive bietet weiteres Forschungspotenzial. Dabei erscheint die Frage besonders interessant welche Männlichkeitsbilder reproduziert wurden und warum der Motorsport trotz seiner medialen Präsenz kaum weibliche Identifikationsfiguren hervorbrachte.

Schließlich eröffnet ein internationaler Vergleich mit der medialen Darstellung von Motorsportidolen in anderen Ländern sowie die Analyse neuer Medienformate zusätzliche Perspektiven. Insbesondere soziale Medien und dokumentarische Formate werfen die Frage auf, inwiefern sich traditionelle Narrative fortsetzen oder verändern.

Insgesamt verdeutlichen diese Ansätze, dass der österreichische Motorsportjournalismus ein bislang nur teilweise erschlossenes Forschungsfeld darstellt und vielfältige Möglichkeiten für weiterführende Untersuchungen zu Medien, Sport und nationaler Identität bietet.

8. Quellenverzeichnis:

8.1 Primärquellen:

8.1.1 Monografien

Prüller Heinz. Einer von Ihnen – Jochen Rindt. Wien 1967

Prüller Heinz. Tribut an einen Weltmeister. Wien 1970

Prüller Heinz, Grand Prix Story 72. Das Jahr des Fittipaldi. Wien/Stuttgart 1972

Prüller Heinz, Grand Prix Story 75. Lauda und ein Jahr wie kein anderes.

Wien/Stuttgart 1975

Prüller Heinz, Grand Prix Story 76. Ein Punkt – ein Leben. Wien/Stuttgart 1976

Prüller, Heinz, Grand Prix Story 77. Ferrari addio. Wien/Stuttgart 1977

Reust Fritz, Marlboro Grand Prix Guide 1972. Freiburg 1972

Völker, Herbert, Niki Lauda. Formel 1. Wien/Stuttgart 1975

Völker Herbert, Niki Lauda Protokoll. Meine Jahre mit Ferrari. Wien/Stuttgart 1977

Zwickl Helmut, Hinrichtung eines Champions. Das Beispiel Jochen Rindt. Wien 1970

Zwickl Helmut, Grand Prix Piloten. Ihr Weg nach oben. Wien 1972

Zwickl Helmut, Grand Prix 76. Niki Lauda – Man stirbt nur einmal, Wien 1976

8.1.2 Zeitungs- und Zeitschriftenartikel

Autor unbekannt, 30.000 trauerten mit Nina Rindt. Artikel in der Tageszeitung Die Presse. Ausgabe vom 12.09.1970 Wien 1970

Autor unbekannt, Die Rettung. Artikel im Monatsmagazin Autorevue Ausgabe 09/76 Wien 1976

Autor unbekannt, Jochen Rindt ist Tod. Artikel in der Tageszeitung Kurier (Titelseite) vom 06.09.1970. Wien 1970

Autor unbekannt, J. Rindt wollte Urlaub machen. Artikel in der illustrierten Kronen Zeitung vom 22.06.1965

Autor unbekannt, Jochen Rindt endlich am Ziel. Artikel in der Tageszeitung die Presse in der Ausgabe vom 06.10.1969

Autor unbekannt, Jochen Rindt raste in den Tod. Titelschlagzeile der in der Tageszeitung Wiener Zeitung. Ausgabe vom 06.09.1970. sowie Der Tod holte den schnellsten Österreicher Artikel in derselben Ausgabe auf S.12.

Autor unbekannt, Rindt Sensationssieger in Le Mans. Artikel in der Tageszeitung die Presse vom 21.06.1965

Autor unbekannt, So starb unser Jochen Rindt. Titelschlagzeile der Tageszeitung unabhängige Kronen Zeitung Ausgabe vom 06.09.1970, Wien 1970 (Titelseite)

Autor unbekannt, So büßt Niki Lauda jetzt für seinen Mut zur Feigheit!. Schlagzeile auf der Titelseite der Tageszeitung Kronen Zeitung Ausgabe vom 26.10.1976 Wien 1976

Autor unbekannt, Warum Jochen sterben musste – Bremsen defekt – Fall vor dem Staatsanwalt. Schlagzeile in der Tageszeitung Kurier. Morgenausgabe vom 07.09.1970 Wien 1970 (Titelseite)

Kuhn Michael, Feiger Hund? Kolumne Sport Stoppflicht in der Tageszeitung Kronen Zeitung Ausgabe vom 27.10.1976 Wien 1976 (Sportteil)

Lauda Niki, Niki Formel inside. Artikel im Monatsmagazin Autorevue Ausgabe 11/73 Wien 1973

Lyons Pete, Tod und Risiko. Interview von Pete Lyons mit Niki Lauda im Monatsmagazin Autorevue Ausgabe 09/76 Wien 1976

Metzger Josef, „Ein Weltmeister – normaler als normal“ Artikel in der Tageszeitung. Die Presse, Ausgabe vom 08.09.1975 S. 7

Prüller Heinz, Das Hochzeitsgeschenk. Artikel im Monatsmagazin Autorevue über den Grand Prix von Österreich in Zeltweg. Ausgabe 10/1970

Prüller Heinz, Im Zeichen des Emerson. Grand Prix Bilanz 1972. Artikel im Monatsmagazin Autorevue Ausgabe 1/73 Wien 1973 S.39

Prüller Heinz, Jochens Greatest. Artikel im Monatsmagazin Autorevue über den Grand Prix von Monaco 1970. Ausgabe 06/1970

Prüller Heinz, Jochen und das liebe Geld. Artikel im Monatsmagazin Autorevue über den Grand Prix der USA in Watkins Glen 1969. Ausgabe 11/1969

Prüller Heinz, Niki fuhr so scharf und hart wie immer. Artikel in der Tageszeitung Kronen Zeitung Ausgabe vom 13.09.1976 (Sportteil)

Prüller, Heinz, ...und Niki wollte an die Box. Artikel in der Tageszeitung Kronen Zeitung. Ausgabe vom 29.04.1974.

Prüller, Heinz, „Niki wie Rindt?“. Kolumne Sport Stoplicht in der Tageszeitung Kronen Zeitung. Ausgabe vom 29.04.1974.

Prüller Heinz, Niki Lauda hat mein Ehrenwort, er kann bis Ende 1977 bei uns fahren. Artikel in der Tageszeitung Kronen Zeitung Ausgabe vom 27.10.1976 Wien 1976 (Sportteil)

Prüller Heinz, Sayonara statt Harakiri. Kolumne Grand Prix Exklusiv in der Tageszeitung Kronen Zeitung Ausgabe vom 25.10.1976 Wien 1976 (Sportteil)

Prüller Heinz, Schlag nach bei Hemingway. Bericht über den Großen Preis von England 1969 in Silverstone. Zu finden im Monatsmagazin Autorevue Ausgabe 08/1969 Wien 1969

Prüller Heinz, Stewarts Großer Tag. Artikel im Monatsmagazin Autorevue Ausgabe 7/73 Wien 1973

Prüller Heinz, Struwelpeter macht Blitzkarriere. Artikel im Monatsmagazin Autorevue Ausgabe 02/1965. Wien 1965

Prüller Heinz, Unfälle nisten im Unterbewußtsein. Artikel in der Tageszeitung Kronen Zeitung Ausgabe vom 26.10.1976 Wien 1976 (Sportteil)

Prüller Heinz, Warum der Lebensretter bei Niki nichts nützte. Artikel in der Tageszeitung Kronen Zeitung Ausgabe vom 2.8.1976. (Sportteil)

Prüller Heinz, Zu wenig Saft für Old Jack. Bericht in der Autorevue über den Grand Prix von England 1970 in Brands Hatch. Ausgabe 08/1970

Stappert Dieter, Erfind halt was. Artikel im Monatsmagazin Autorevue. Ausgabe 11/79 Wien 1979 S.46 -48

Urbanek Peter, Latente Lebensgefahr für Niki Lauda. Artikel in der Tageszeitung Die Presse. Ausgabe vom 2.8.1976 S.8

Völker Herbert, Das kleine Feuer in deinem Körper. Artikel im Monatsmagazin Autorevue der Autorevue. Ausgabe 11/79 Wien 1979 S.41

Völker Herbert, Existenzminimum. Kolumne von Herbert Völker im Monatsmagazin Autorevue Ausgabe 09/76 Wien 1976 S.3

Völker Herbert, Helen, Gin und Tonic. Artikel in der Monatsmagazin Autorevue. Ausgabe 04/1969 Wien 1969

Völker Herbert, Jochen ist tot. Herbert Völker auf Spurensuche, 50 Jahre nach dem tragischen Samstag in Monza. Artikel in der Autorevue. Ausgabe 9/2020. S 104-

Zwickl Helmut, Aufwind für Ferrari. Artikel im Monatsmagazin Autorevue Ausgabe 11/73 Wien 1973

Zwickl Helmut, Alles Kingsize. Helmut Zwickl erzählt die BRM-Story. Artikel im Monatsmagazin Autorevue Ausgabe 2/73 Wien 1973

Zwickl Helmut, Bleifuß mit Pfeffer. Artikel im Monatsmagazin Autorevue Ausgabe 04/1966 Wien 1966

Zwickl Helmut, Das Duell fand nicht statt. Artikel in der Monatszeitschrift Autorevue Ausgabe 11/76 Wien 1976 S.48

Zwickl Helmut, Die Schlacht in der Bratpfanne. Bericht in der Autorevue über den Grand Prix von Deutschland 1970 in Hockenheim. Ausgabe 09/1970

Zwickl Helmut, Erinnerungen eines Hofpoeten. Artikel im Monatsmagazin Autorevue Ausgabe 11/79 Wien 1979 S.58

Zwickl Helmut, Jochen kam leise. Bericht in der Autorevue über den Grand Prix von Frankreich 1970 in Clermont - Ferrand . Ausgabe 08/1970

Zwickl Helmut, Jochen Rindt Show. Wien im Sturm genommen. Artikel im Monatsmagazin Autorevue Ausgabe 12/1965

Zwickl Helmut, Lauda 10 PS weniger – dennoch Weltmeister. Artikel in der Tageszeitung Kurier. Ausgabe vom 08.09.1975, (Titelseite)

Zwickl Helmut, Noch nie 23jähriger Le-Mans-Sieger, Artikel in der Tageszeitung Kurier vom 23.06.1965

Zwickl Helmut, Wie es dazu kam. Artikel in der Monatszeitschrift Autorevue. Ausgabe 10/1970 Wien 1970

8.1.3 Audiovisuelle Quellen

Ausschnitt aus dem ORF Bericht zum Training des Großen Preis von Italien in Monza vom 05.09.1970. Kommentar von Heinz Prüller (auf der Boxenmauer sitzend) zum Tod von Jochen Rindt. Im ORF Archiv nur in Ausschnitten erhalten.

Ausschnitte aus der ORF Live Übertragung des Grand Prix von Österreich vom 16.08.1970 (Der Beitrag ist nicht vollständig im ORF Archiv erhalten). Zu finden im ORF Archiv.

Bericht über das ADAC Eifelnd – Formel 2 Rennen am Nürburgring (Deutschland) in der Sendung Motorrama vom 03.05.1971. Zu finden im ORF Archiv

Bericht über den GP von Frankreich 1968 in Rouen im ORF Fernsehmagazin Sportpanorama vom 08.07.1968. Zu finden im ORF Archiv

Bericht über den Grand Prix von Hockenheim 1970 in der ORF Sendung Motorrama vom 11.08.1970. Zu finden im ORF Archiv

Bericht über den Grand Prix von Monaco 1972 in der Sendung Motorrama vom 15.05.1972. Zu finden im ORF Archiv

Bericht über Niki Lauda und sein neues Rennteam BRM in der ORF Sendung Motorrama vom 15.01.1973. Zu finden im ORF Archiv

Bericht zum Grand Prix von Österreich in der ORF Sendung Telesport vom 17.08.1970. Zu finden im ORF Archiv

Beitrag zum GP von Monaco 1970 im ORF Magazin Motorama vom 11.05.1970. Zu finden im ORF Archiv

Interview mit Denis Hulme in der ORF Sendung Motorrama vom 07.09.1970. Diese Sendung ist zur Gänze dem Nachruf auf Jochen Rindt gewidmet und findet sich vollständig auf YouTube

Interview mit Jochen Rindt im ORF Sport Stammtisch, moderiert von Kurt Jeschko, vom 12.04.1965. Zu finden im ORF Archiv

Interview mit Max Mosley in der ORF Sendung Sportmosaik vom 02.12.1971. Zu finden im ORF Archiv

Interview mit Niki Lauda in der ORF Sendung Telesport, moderiert von Kurt Jeschko, vom 13.09.1971. Zu finden im ORF Archiv

Interview mit Niki Lauda in der ORF Sendung Telesport, moderiert von Dieter Seefranz, vom 29.04.1974. Zu finden im ORF Archiv

Interview mit Niki Lauda in: Formel 1 Zeltweg 1975 Highlights Regenchaos Vittorio Brambilla Tom Pryce James Hunt ORF. Zu finden auf youtube unter <https://www.youtube.com/watch?v=CM7uGE8NBkY> abgerufen am 22.12.2025

Anm. des Autors: Dabei handelt es sich um einen ORF Beitrag aus der Sendung Sport am Montag vom 18.08.1975. Der Beitrag findet sich auch im ORF Archiv

Interview von Teddy Podgorski mit Niki Lauda anlässlich seines Rücktritts vom Rennsport im Rahmen der ORF Sendung Sport am Montag vom 15.10.1979. Zu finden im ORF Archiv

Jochen Rindt als Fahrlehrer für Damen. ORF Sendung vom 27.04.1966. Zu finden im ORF Archiv

Jochen Rindt Portrait in der ORF Sendung Welt der Jugend vom 31.03.1968. Zu finden im ORF Archiv

Jochen Rindt schult Polizei und Gendarmerie im Schnellfahren. ORF Sendung vom 25.02.1967. Zu finden im ORF Archiv

Jochen Rindt testet einen Alfa GTA. Bericht in der ORF Sendung Sportkaleidoskop vom 17.03.1966. Zu finden im ORF Archiv

ORF Sendung Motorrama vom 11.05.1970. Bericht über den Großen Preis von Monaco 1970. Zu finden im ORF Archiv

ORF Sendung „Telesport“ vom 13.09.1972. Moderiert von Kurt Jeschko. Zu finden im ORF Archiv

ORF Sendung „Telesport“ vom 17.08.1970. Zu finden im ORF Archiv

Podgorski, Teddy, Anmoderation zur ORF Sendung Panorama vom 14.10.1970. Zu finden im ORF Archiv

Porträt über Jackie Stewart und Jochen Rindt in der ORF Sendung Sportpanorama vom 20.10.1969. Kommentar von Heinz Prüller. Zu finden im ORF Archiv

Rückblick auf die Formel-1-Saison 1976 in der ORF Sendung Sport am Montag vom 29.11.1976. Zu finden im ORF Archiv

Sport Jahresrückblick 1964, moderiert von Kurt Jeschko, vom 28.12.1964. Zu finden im ORF Archiv

Sportjahresrückblick 1969, moderiert von Kurt Jeschko, vom 30.12.1969. Zu finden im ORF Archiv

Sport Stammtisch vom 12.04.1965, moderiert von Kurt Jeschko. Zu finden im ORF Archiv

Wochenschaubericht über den Formel-2-Lauf in Snetterton (Großbritannien) vom 23.03.1967. DVD Österreich in Bild und Ton, Jahresedition 1967 des Filmarchiv Austria Wien 2004

Wochenschaubericht über den Grand Prix von Deutschland auf dem Nürburgring 1976 vom 10.08.1976. DVD Österreich in Bild und Ton, Jahresedition 1976 des Filmarchiv Austria Wien 2004

Wochenschaubericht über den Grand Prix von Monaco 1976 vom 04.06.1976. DVD Österreich in Bild und Ton, Jahresedition 1976 des Filmarchiv Austria Wien 2004

Wochenschaubericht über den Grand Prix von Österreich für Sportwagen in Zeltweg vom 27.08.1965. DVD Österreich in Bild und Ton, Jahresedition 1965 des Filmarchiv Austria Wien 2004

Wochenschaubericht über den Grand Prix von Österreich 1974 vom 23.08.1974. DVD Österreich in Bild und Ton, Jahresedition 1974 des Filmarchiv Austria Wien 2004

Wochenschaubericht über den Grand Prix von Österreich 1975 vom 18.08.1975. DVD Österreich in Bild und Ton, Jahresedition 1975 des Filmarchiv Austria Wien 2004

Wochenschaubericht über die Jochen Rindt Show 1968 vom 02.12.1968. DVD Österreich in Bild und Ton, Jahresedition 1968 des Filmarchiv Austria Wien 2004

Wochenschaubericht über die Jochen Rindt Show 1969 vom 04.12.1969. DVD Österreich in Bild und Ton, Jahresedition 1969 des Filmarchiv Austria Wien 2004

8.2 Sekundärliteratur

Berndt Frauke, Roland Barthes- Mythen des Alltags. In: Berndt Frauke (Hg.) Symbol. Grundlagentexte aus Ästhetik, Poetik und Kulturwissenschaft. Frankfurt 2009. S.452 - 460

Boi, Kathryn, Die Formel 1 als mediatisiertes Sportereignis. Wiesbaden 2015

Bruckmüller Ernst, Die Entwicklung des Österreichbewusstseins. In: Kriechbaumer, Robert (Hg.): Österreichische Nationalgeschichte nach 1945. Die Spiegel der Erinnerung: Die Sicht von innen, Band 1. Wien 1998, S. 369-396

Digel, Helmut, Burk, Verena, Sport und Medien. Entwicklungstendenzen und Probleme einer lukrativen Beziehung. In: Roters Gunnar, Klingler Walter, Gerhards Maria (Hg.) Sport und Sportrezeption. Baden-Baden 2001 S.15-31

Donabaum Sonja, Österreichische Identitätspolitik ab 1945 im Spiegel der Akten des Unterrichtsministeriums. Masterarbeit an der Universität Wien 2020

Dimitriou Minas, Sattlecker Gerold, Sportjournalismus in Österreich. Empirische Fakten und Positionierung im deutschsprachigen Raum. Aachen Auckland, Beirut,

Budapest, Cairo, Cape Town, Dubai, Graz, Indianapolis, Maidenhead, Melbourne, Olten, Singapore, Tehran, Toronto 2011

Gleich Uli, Die Attraktivität von Mediensport aus Zuschauersicht. In: Medien Perspektiven, 5/2012 online auf der Homepage von Medien Perspektiven unter: https://www.media-perspektiven.de/fileadmin/user_upload/media-perspektiven/pdf/2012/05-2012_Fodi_Mediensport.pdf abgerufen am 17.07.2025

Hachleitner Bernhard, Colpan Sema, Die österreichische Nation, geboren aus einer Niederlage. Das »Wunderteam«-Gemälde als Element des Nation Building zu Beginn der Zweiten Republik. In: Marschik Matthias, Meisniger Agnes, Müller Rudolf, Skocek Johann, Spitaler Georg, (Hg.) Images des Sports in Österreich. Wien 2018, S.265 – 276

Hack Christoph, Erich, Alpiner Skisport und die Erfindung der österreichischen Nation 1945 – 1964. Dissertation zur Erlangung des Doktorgrades der Philosophie an der Karl-Franzens-Universität Graz 2013

Heer Friedrich, Der Kampf um die österreichische Identität. Wien 1981

Hobsbawm Eric J., Nationen und Nationalismus. Mythos und Realität seit 1780. Frankfurt 2005

Hobsbawm, Eric J., Ranger Terence, The Invention of Tradition. Edited by Eric J. Hobsbawm and Terence Ranger. Cambridge 2013

Hofreither, Herbert, Kulturnation Österreich. In: Modern Austrian Literature. 1999, Vol. 32, No. 4, Special Issue: Austria in Film S. 19-39

Horvath, Philipp, Der Einfluss von Sportereignissen auf das Österreichbewusstsein. Diplomarbeit Universität Wien 2017

Kaltenbrunner Andy, Geschichte der Tagespresse und der Magazine nach 1945. In: Karmasin Matthias; Oggolder Christian (Hg.): Österreichische Mediengeschichte. Band 2: Von Massenmedien zu sozialen Medien (1918 bis heute) Wiesbaden 2019.175 -198

Karny Thomas. Vom Bastler zum Dandy. Motorsport in Österreich nach dem Zweiten Weltkrieg. In: Marschik Matthias, Meisniger Agnes, Müller Rudolf, Skocek Johann, Spitaler Georg, (Hg.) Images des Sports in Österreich. Wien 2018, S.349 – 362

Karny Thomas, Von eckigen Kurven und einem schwitzenden Scheusal. Heinz Prüller und Helmut Zwickl. In: Marschik Matthias; Müller Rudolf, (Hg.) „Sind's froh, dass Sie zu Hause geblieben sind.“: Mediatisierung des Sports in Österreich. Göttingen 2010 S. 278 -287

Karny Thomas, Marschik Matthias, Autos, Helden und Mythen. Eine Kulturgeschichte des Automobils in Österreich. Wien 2015

Karny Thomas, Marschik Matthias, Motorsport in Österreich 1945 bis 1970. Faszination auf zwei und vier Rädern. Erfurt 2019

Katzbauer Mona, Das Jahr 1968 in den zeitgenössischen österreichischen Printmedien. Diplomarbeit an der Universität Graz. 2020

Kerekes Lajos, Till Johanna, Der Weg zum österreichischen Österreich. Gedanken über die Entwicklung des Nationalbewusstseins. In: Acta Historica, 31(3/4), 1985 S. 271–308

Kolbábek Andreas, Österreichische Identität. Konstruktion einer österreichischen Nation unter Berücksichtigung von Parteiprogrammen. Diplomarbeit Wien 2012

Kralicek Wolfgang, Nachruf auf Helmut Zwickl: Der Eroberer des Sinnlosen. Artikel in der Tageszeitung Kurier vom 13.02.2025 online unter:

<https://kurier.at/motor/nachruf-helmut-zwickl-formel-1-motorsport-motorjournalismus/403009533> abgerufen am 28.08.2025

Kralicek Wolfgang, Der Literat unter den Motorjournalisten: Herbert Völker ist tot. Artikel im Kurier vom 03.06.2025 Online unter:

<https://kurier.at/sport/motorsport/herbert-voelker-autorevue-roehrl-lauda/403047086> abgerufen am 28.08.2025

Krälling Ferdi, Jochen Rindt – Der erste Popstar der Formel 1. Bielefeld 2009

Laasch, Marcus, Kommunikation im Sport. Ein Vergleich der Medienarbeit zwischen AUDI und BMW in der FIA Formel E. Masterarbeit an der Universität Salzburg. Salzburg 2020

Marschik Matthias, Müllner Rudolf, Spitaler Georg, Skocek Johann, Meisinger Agnes (Hg.) Images des Sports in Österreich. Wien 2018

Marschik Matthis, Spitaler Georg, (Hg.) Helden und Idole: Sportstars in Österreich. Wien 2006

Marschik, Matthias, Vom Idealismus zur Identität. Der Beitrag des Sportes zum Nationsbewußtsein in Österreich (1945 - 1950) Wien 1999

Marschik Matthias, Müller Rudolf, (Hg.) „Sind's froh, dass Sie zu Hause geblieben sind“. Mediatisierung des Sports in Österreich. Göttingen 2010

Mayring, Phillip, Qualitative Inhaltsanalyse: Grundlagen und Techniken. Weinheim:2015

Müllner, Rudolf, Anton Sailer. Österreichs Sportler des Jahrhunderts. In: Marschik Matthias, Spitaler Georg (Hg.), Helden und Idole. Sportstars in Österreich. Wien 2006. S.242 -259

Nimmervoll, Christian, Helmut Zwickl: Wie er das Sinnlose erst erobert und dann gehasst hat. Artikel in motorsport-total.com vom 11.02.2025 Online unter: <https://www.motorsport-total.com/formel-1/news/helmut-zwickl-wie-er-das-sinnlose-erst-erobert-und-dann-gehasst-hat-25021108> abgerufen am 28.08.2025

Pensold Wolfgang, Zur Geschichte des Rundfunks in Österreich. Programm für die Nation. Wiesbaden 2018

Pensold Wolfgang, „Auf rot Weiß roter Welle“ Eine Geschichte des österreichischen Rundfunks. In: Karmasin Matthias; Oggolder Christian (Hg.), Österreichische Mediengeschichte. Band 2: Von Massenmedien zu sozialen Medien (1918 bis heute) Wiesbaden 2019.S.151 -173

Penz Otto, Produktion und Codes des Mediensports. In: Sind's froh, dass Sie zu Hause geblieben sind.". Mediatisierung des Sports in Österreich. Göttingen 2010 S.38 -50

Pfundner Martin, Vom Semmering zum Grand Prix. Der Automobilsport in Österreich und seine Geschichte. Wien 2003

Pfundner Martin, Die Formel 1 in Österreich. Von den Flugplatzrennen zum Red-Bull-Ring. Wien 2014

Pohn Peter, 70 Jahre Fernsehen in Österreich: "Schauen Sie sich das an". Artikel in der Online-Ausgabe der oberösterreichischen Nachrichten vom 26.07.2025. Online unter: <https://www.nachrichten.at/panorama/chronik/70-jahre-fernsehen-in-oesterreich-schauen-sie-sich-das-an;art58,4071056> abgerufen am 01.09.2025

Prenninger Daniel, Toni Sailer und die Konstruktion eines österreichischen Sportidols. Masterarbeit an der Universität Wien 2023

Öhner Vrääth, Mit Erfolg ist zu rechnen. Zur Geschichte des Sportsports in Österreich. In: Marschik Matthias; Müller Rudolf, (Hg.) „Sind's froh, dass Sie zu Hause geblieben sind". Mediatisierung des Sports in Österreich. Göttingen 2010 S. 87 -97

Oistrič, Claus Christian, „Vom Scheiberlspiel zum Abfahrtslauf“. Über die (politische) Konstruktion von Identität in der österreichischen Sportberichterstattung zwischen 1945 und 1965. Masterarbeit an der Universität Wien 2021

Reinig, Rebekka, If You Can See It, You Can Believe It. Die Social Media-Kommunikation von Formelrennserien zur Förderung von Frauen und Frauenserien im Motorsport. Masterarbeit an der Universität Wien 2024

Reinhardt Daniel, Gedanken zu einer absoluten „Edelfeder“ – In Memoriam Herbert Völker. Artikel in zwischengas.com. vom 27.06.2025 Online unter: <https://www.zwischengas.com/de/blog/2025/06/27/Gedanken-zu-einer-absoluten-Edelfeder-In-Memoriam-Herbert-Voelker.html> abgerufen am 28.08.2025

Reuß Eberhard, Hitlers Rennschlachten. Die Silberpfeile unterm Hakenkreuz. Berlin 2006

Sandgruber Roman, Wolfram Herwig, Ökonomie und Politik. Österreichische Wirtschaftsgeschichte vom Mittelalter bis zur Gegenwart. Wien 1995

Schaffrath Michael, Sportjournalismus: Die Konkurrenz fest im Blick. Artikel auf der Homepage des Deutschen Fachjournalisten Verbands. München 2006. online unter: <https://www.dfjv.de/publikationen/fachjournalist/sportjournalismus-die-konkurrenz-fest-im-blick> abgerufen am 17.06.2025

Scheer Tamara, Tornisterkinder. Österreichische Identität im Wandel von der Monarchie zur Republik. In: BIOS. Zeitschrift für Biographieforschung, Oral History und Lebensverlaufsanalysen. Jg. 35, Nr. 1-2022 S.49-66

Schütz Edgar, Einen Handkuss für die Damen – Kurt Jeschko (1919–1973). In: Marschik Matthias; Müller Rudolf (Hg.), „Sind's froh, dass Sie zu Hause geblieben sind." Mediatisierung des Sports in Österreich. Göttingen 2010 S.258- 267

Strubreiter Martin, Herbert Völker 1943–2025 - Klare Sätze, gute Pointen. Artikel in Austro Classic Ausgabe 04/2025 Online unter: <https://www.austroclassic.net/alle-hefte/2025/04/herbert-voelker-1943-2025-klare-saetze-gute-pointen> abgerufen am 28.08.2025

Tschiggerl Martin, Wir und die anderen. Konstruktionen nationaler Identität in der Sportberichterstattung der drei Nachfolgegesellschaften des NS- Staates in den 1950er Jahren. In: Marschik Matthias (Hg.) Images des Sports in Österreich: Innensichten und Außenwahrnehmungen. Göttingen 2018. S. 277 – 290 hier S.280f

Trappel Josef, Medienkonzentration –trotz Internet kein Ende in Sicht. In: Karmasin Matthias; Oggolder Christian (Hg.): Österreichische Mediengeschichte. Band 2: Von Massenmedien zu sozialen Medien (1918 bis heute) Wiesbaden 2019 S.199 -226

Vincent, J., Hill, J. S., & Lee, J. W., The multiple brand personalities of David Beckham. Sport Marketing Quarterly. 2010, 19(3), S.173–180

Walz, Jörg, Die Geschichte des Motorsports. Bielefeld 2011

Weigl Andreas, Von der Existenzsicherung zur Wohlstandsgesellschaft.

Überlebensbedingungen und Lebenschancen in Wien und Niederösterreich von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zur Gegenwart. Wien 2020

Weigl Andreas, Autos verändern die Stadt. Die Motorisierungswelle der 1950er Jahre und ihre Folgen. Wien 2012

Wieselberg Lukas, Nicht erst seit Cordoba narrisch. Österreich-BR Deutschland 3:2. 21. Juni.1978, Cordoba - Estadio Cordoba. In: Marschik Matthias (Hg.) Sternstunden der österreichischen Nationalmannschaft. Erzählungen zur nationalen Fußballkultur, S. 147 –160.

Zuschnegg Julian, Das österreichische Nationalbewusstsein. Entwicklung, Faktoren und Einflüsse. Diplomarbeit an der Universität Graz 2020

Zwickl Helmut, Das Nachfolge Rindt Spiel. In Quester Dieter, Wie komme ich nur vom Rennsport los. Die besten Stories aus der Vollgasbranche aufgezeichnet von Helmut Zwickl. Wien 1987 S.98- 102

Zwickl Helmut, Die Eroberung des Sinnlosen. Wien 2007

8.3 Abbildungsverzeichnis:

Abb.1 Korny Thomas, Marschik Matthias, Motorsport in Österreich 1945 – 1970. Faszination auf zwei und vier Räder. Erfurt 2019 S. 124

Abb.2 Hill Tim, Das goldene Zeitalter des Rennsports. Die Autos, die Rennen, Die Fahrer. Bath/UK 2006 S. 187

Abb.3 Prüller Heinz, Grand Prix Story 1975 – Lauda und ein Jahr wie kein anderes. Wien 1975 S.37

Abb.4 Pfunder Martin, Vom Semmering zum Grand Prix. S.289

Abb.5 Prüller Heinz, Lorbeer bis zum nächsten Mal. Der Kampf um die Jim Clark Nachfolge. Stuttgart 1969 S.156

Abb.6 Bericht über den Grand Prix von Österreich in der ORF Sendung Telesport vom 17.08.1970 zu finden im ORF Archiv.

Abb.7 Titelseite der Tageszeitung Kurier vom 07.09.1970 (Morgenausgabe)

Abb.8 Lauda Niki, Völker Herbert, Niki Lauda Protokoll - Meine Jahre mit Ferrari.
Wien 1977 S.97 bzw. Bildteil, S.1

Abb.9 Lauda Niki, Völker Herbert, Niki Lauda. Protokoll – Meine Jahre mit Ferrari.
Wien 1977 S.104 bzw. Bildteil, S.7

Abb. 10 Autorevue Cartoon „Die Lage ist glänzend - Wir haben wieder einen Champ“
erschieden im Monatsmagazin Autorevue. Ausgabe 6/74 Wien 1974 S.3

Abb.11 Lauda Niki, Völker Herbert, Niki Lauda. Protokoll – Meine Jahre mit Ferrari.
Wien 1977 S. 107 bzw. Bildteil S.10f

Abb.12 Brandstätter Rudolf, Wrumm... Österreichisches Motorsportjahrbuch 1977 ,
Wien 1978 S. 20

Abb.13 Eine Gedenk-Bim für Jochen Rindt, Total Look mit Sky und Zalando... zu
finden auf der Homepage von Progress -werbung.at. [https://www.progress-
werbung.at/blog/eine-gedenk-bim-fuer-jochen-rindt-total-look-mit-sky-und-zalando](https://www.progress-werbung.at/blog/eine-gedenk-bim-fuer-jochen-rindt-total-look-mit-sky-und-zalando)
abgerufen am 04.03.2026

9. Abstract

Die vorliegende Masterarbeit untersucht die Rolle des österreichischen Motorsportjournalismus der 1960er und 1970er Jahre bei der Konstruktion nationaler Identität und sportlicher Heldenfiguren. Im Zentrum steht die Frage, mit welchen narrativen, sprachlichen und medialen Strategien Journalisten Persönlichkeiten wie Jochen Rindt und Niki Lauda zu nationalen Ikonen stilisierten und wie diese Darstellungen in bestehende Identitätsdiskurse der Zweiten Republik eingebettet waren.

Ausgehend von kultur- und medienwissenschaftlichen Theorien zur Mythenbildung wie sie etwa Roland Barthes entwickelt hat sowie Konzepten nationaler Identitätskonstruktion eines Eric Hobsbawm wird Motorsport als gesellschaftlich-mediales Phänomen analysiert, das weit über seine sportliche Dimension hinausgeht. Die Arbeit argumentiert, dass insbesondere in einer Phase zunehmender Massenmotorisierung, wirtschaftlichen Aufschwungs und eines medialen Transformationsprozesses der Motorsport zu einem wichtigen Projektionsraum für nationale Selbstbilder wurde.

Methodisch basiert die Untersuchung auf einer qualitativen Inhaltsanalyse nach Philipp Mayring, angewandt auf ein breites Korpus aus Printmedien, Fernsehbeiträgen und journalistischen Buchpublikationen. Im Fokus stehen narrative Muster, rhetorische Strategien sowie symbolische Bedeutungszuschreibungen, die in der Berichterstattung über Rindt und Lauda identifiziert werden.

Die Fallanalysen zeigen, dass beide Fahrer durch den Motorsportjournalismus gezielt in archetypische Rollen überführt wurden. Jochen Rindt erscheint zunächst als talentierter Außenseiter und wird nach seinem tödlichen Unfall 1970 zum tragischen Nationalmythos transformiert. Niki Lauda hingegen wird vom risikobereiten Underdog und finanziellen Hasardeur zum rationalen, disziplinierten Helden stilisiert, dessen Überleben nach dem Unfall 1976 als narrative Heldenreise interpretiert wird. In beiden Fällen bedienen sich die Medien wiederkehrender Deutungsmuster wie Mut, Risikobereitschaft, Opferbereitschaft und technischer Kompetenz, um kollektive Identifikationsmöglichkeiten zu erzeugen.

Die Ergebnisse verdeutlichen, dass der Motorsportjournalismus dieser Zeit nicht primär informativ, sondern ebenso sinnstiftend und identitätsbildend wirkte. Er trug maßgeblich

dazu bei, Österreich im internationalen Kontext symbolisch zu positionieren und ein modernes nationales Selbstverständnis zu fördern. Motorsport fungierte somit als Spiegel gesellschaftlicher und politischer Diskurse sowie als Medium der kollektiven Erinnerungskultur.

Die Arbeit leistet einen Beitrag zur Medien- und Zeitgeschichtsforschung, indem sie eine bislang wenig untersuchte Schnittstelle zwischen Motorsport, Journalismus und nationaler Identitätsbildung im österreichischen Kontext systematisch erschließt.

This master's thesis examines the role of Austrian motorsport journalism in the 1960s and 1970s in the construction of national identity and sporting hero figures. The central question concerns the narrative, linguistic, and media strategies through which journalists transformed personalities such as Jochen Rindt and Niki Lauda into national icons, and how these representations were embedded within broader identity discourses of the Second Austrian Republic.

Drawing on cultural and media studies theories of myth-making, particularly those developed by Roland Barthes, as well as concepts of national identity construction formulated by Eric Hobsbawm, motorsport is analyzed as a socio-medial phenomenon that extends far beyond its purely athletic dimension. The thesis argues that, especially during a period marked by increasing mass motorization, economic prosperity, and media transformation, motorsport became an important projection surface for national self-images.

Methodologically, the study is based on a qualitative content analysis following Philipp Mayring, applied to a broad corpus of print media, television reports, and journalistic book publications. The analysis focuses on narrative patterns, rhetorical strategies, and symbolic attributions of meaning identified in media coverage of Rindt and Lauda.

The case studies demonstrate that both drivers were deliberately transformed by motorsport journalism into archetypal roles. Jochen Rindt initially appears as a talented outsider and, following his fatal accident in 1970, is transformed into a tragic national myth. Niki Lauda, by contrast, is portrayed as evolving from a risk-taking underdog and financial gambler into a rational and disciplined hero, whose survival after his 1976 accident is

interpreted as a narrative hero's journey. In both cases, the media employed recurring interpretative patterns such as courage, willingness to take risks, self-sacrifice, and technical competence in order to create opportunities for collective identification.

The findings demonstrate that motorsport journalism of this period functioned not only as a source of information but also as a producer of meaning and national identity. It contributed significantly to symbolically positioning Austria within the international context and to promoting a modern sense of national self-understanding. Motorsport thus functioned as a mirror of social and political discourses as well as a medium of collective memory culture.

This thesis contributes to media and contemporary historical research by systematically exploring a previously underexamined intersection between motorsport, journalism, and the construction of national identity in the Austrian context.