



Eröffnung der Rennbahn 1984 mit Schirmherr Landrat Fritz Ettengruber (3.v.l.), Vorstand Sepp Reindl und BSCV-Präsident K.H. Stefani.



Die Rennbahn in Schlüpfing bietet auch wieder eine tolle Kulisse für Fahrer und Zuschauer.



Mustangs-Chef Sepp Buchmeier begrüßt Ehrengäste, Fahrer und Zuschauer auf der Rennbahn.

Das Motodrom feiert und glüht

40 Jahre Rennbahn in Schlüpfing: Der Stock Car Club „The Mustangs“ feiert am Rennwochenende 24./25. August

Von Andrea Luderer-Ostner

Schlüpfing. „Die neue Rennstrecke des SCC Dingolfing-Landau – ein Gewinn für den Stock-Car-Sport in Bayern“, stand im September 1984 in den Nachrichten des Bayerischen Stock Car Verbandes (BSCV) und trifft bis heute zu. Seit vier Jahrzehnten ist die Rennbahn in Schlüpfing aus der Region nicht wegzudenken.

Immer am letzten Augustwochenende trifft sich die Szene aus Bayern im Schlüpfinger Motodrom, um Punkte in den Deutschen und Bayerischen Meisterschaften bei atemberaubenden Rennläufen einzufahren. „Die Dingolfinger scheuten keine Kosten und Mühen, um dieses schöne Stadion zu bauen“, heißt es weiter in der Stock-Car-Zeitung. Am 26. August 1984 wurde die Rennbahn in Schlüpfing offiziell ihrer Bestimmung übergeben und 40 Jahre später begehen die Mustangs am Samstag, 24. August, eine kleine Gedenkfeier für den Erbauer und Strippenzieher Konrad Sturm, bevor am Sonntag, 25. August, die Wertungsläufe des Meisterschaftslaufes starten.



Die Rennbahn in Schlüpfing feiert heuer das 40-jährige Bestehen.

– Fotos: Luderer-Ostner

Rennbahn hat sich seit 40 Jahren kaum verändert

Unter Vorsitzenden Josef Reindl zusammen mit Konrad Sturm wurde damals die Rennbahn erbaut, unter Einhaltung der Vorgaben an Länge, Breite und Sicherheitsabstand für die Zuschauer. „Die Rennbahn sah damals genauso aus wie jetzt“, betont Mustangs-Vorsitzender Sepp Buch-

meier. „Eine gelungene Premiere – trotz genügend Weihwasser von oben“, stand 1984 in der Stock-Car-Zeitung. Den Segen für das Gedenk-Materl für Konrad Sturm und die Rennbahn feiern am 24. August die Mustangs.

Als einer von sieben Veranstaltern im bayerischen Stock Car Sport trägt der SCC Dingolfing-Landau eine große Verantwortung für die rund 300 Starter. Feuerwehren, BRK, Rennärzte

und Sprecher müssen frühzeitig informiert sein. Bevor Ende August die Stock-Car-Szene eintrifft, dröhnen am Feiertag, 15. August, erstmal die Balkenmäher. „Heuer haben wir so viel Gras wie nicht mal nach Corona“, erklärte Sepp Buchmeier. Viele packen mit an.

Zur Vereins- und Rennbahngeschichte: Es ist der 23. November 1976, Fridolin Köglmeier hat zu einer Versammlung einberufen. Der Stock-Car-Club Dingolfing-

Landau „The Mustangs“ wird aus der Taufe gehoben. Ein Jahr später, 1977, wurde der BSCV (Bayerischer Stockcar Verband) gegründet. Die Mustangs schlossen sich an. Bei der Gründungsversammlung waren 16 Mitglieder anwesend. Am 8. Oktober 1978 fand das erste Rennen in Rothhaus bei Niederviehbach statt. Ab 22. Januar 1984 wurde es mit der Suche nach einem Gelände ernst und schließlich wurden die Rennbahnerbau-

er in Schlüpfing fündig. Gleichzeitig legten die Mustangs die Farbe Grün mit der RAL Farbe 6001 für die Autos und Overalls fest. Am 11. August 1984 wird der Pachtvertrag für die Rennbahn in Schlüpfing unterschrieben und in der Mitgliederversammlung vorgestellt. Am 26. August 1984 ist die Ära Rothaus vorbei. In Schlüpfing wird das erste Rennen ausgetragen. Einschneidend in der Vereinsgeschichte war das Jahr 1990.

Die Bahn der Mustangs, wird trotz eines Pachtvertrages mit einem Startverbot belegt. Am 2. Juli 1994 wird an den Petitionsausschuss des Landtages eine Eingabe formuliert. Dieser trifft sich am 30. März 1995 zu einem Lokaltermin auf der Bahn und für diese wird 1995 und 1996 die vorläufige Renngenehmigung erteilt. Ein Radlader wird gekauft. Die Renngenehmigung wird verlängert.

2014 wird das Start- und Zielgebäude erneuert

2003 werden zwei Rennen in Schlüpfing gestartet, ebenso 2004 mit einem Vorlauf und dem Endlauf für die Bayerischen und Deutschen Meisterschaften. 2009 fand zum ersten Mal ein Rennen in Tschechien/Domazlice statt. 2014 wird das alte Start- und Zielgebäude nach 29 Jahren abgebrochen. Die bestehenden Fundamente werden für den Neuaufbau mit einem Bürocontainer verwendet. 2023 verschmelzen die Stock Car-Vereine aus Bayerns Norden und Süden mit weiteren Rennbahnen in Solla (Freyung-Grafenau), Irfersdorf (Altmühlthal, Beilngries), Weinmannshof (Mittelfranken), Aldersbach (Lkr. Passau) und Holzham (Lkr. Rottal-Inn). Somit finden sechs Vorläufe und der siebte Lauf ist der Entscheidungslauf für die Meisterschaften.

Das Rennwochenende startet am Samstag, 24. August, mit dem Training von 10.30 bis 17 Uhr. Der Rennsonntag beginnt für die 22 Rennläufe in den verschiedenen Klassen um 10 Uhr.

Nichts entgeht seiner Fotolinse

Ur-Gestein in der Stock Car Szene: Fotograf Paul Koza ist in seiner 50. Saison mit dabei

Schlüpfing. 40 Jahre Rennbahn des Stock Car Clubs „The Mustangs“ Dingolfing-Landau ist eine lange Zeit. Der Verein blickt auf viele Rennen und Vereinsereignisse zurück. Wegbegleiter, Fahrer, Mitglieder, Vorstände, Vorstandsmittglieder, Funktionäre, viele Helfer im Stillen, Strippenzieher im Hintergrund, Denker und Lenker haben den Verein stets geprägt und bereichert. Der SCC Dingolfing-Landau dankt beispielsweise ihm: Fotograf Paul Koza aus München.

„Ich bin in meinem 50. Jahr bei jedem Rennen dabei“, betonte Paul Koza im Gespräch mit der Heimatzeitung und denkt gerne an die Anfänge zurück, wie alles begann. Vor 49 Jahren war der Schulfreund von Paul Koza als Stock Car-Fahrer in seiner ersten Saison und bat Paul, ein paar Bilder zu machen. „Das war damals in Irfersdorf, im Altmühlthal gleich neben der heutigen Bahn“, erzählt Paul Koza.

Damals waren die Randbegrenzungen Strohballen und Hopfenstangen. Bei dem damaligen Adolf-Hagels-Team fuhr sein Schulfreund. „Das Team wurde

später in „The Thagels“ umbenannt“, weiß Paul Koza und wird zugleich traurig, denn 2023 ist sein Schulfreund, der Paul Koza ursprünglich an die Rennbahn führte, verstorben.

Als damals vor 50 Jahren alles begann, war der Rennablauf noch anders. „Das waren „wilde Rennen. Die Rennen wurden am Sonntag gefahren, ohne Training, ohne Fahrerlizenz und immer mit einer anderen Startnummer.“ Das änderte sich grundlegend, als 1976/77 der BSCV gegründet wurde“ erzählt Koza und zählt Vereine auf wie die Bavarias, SLR Siegenburg oder den damaligen Mustangs-Vorstand Fridolin Köglmeier.

Im Gegensatz zu Axel Kupper, der ausschließlich den Süden fotografierte, war Paul Koza immer im Norden und Süden gleichzeitig unterwegs. „Das war eine Doppelbelastung und teilweise haben sich die Renntermine überschritten“, erzählt der Fotograf. Er wollte beiden Veranstaltungen immer gerecht werden. Seine Ehefrau übernahm kurzerhand das Fotografieren der Siegerehrun-



Seit 50 Jahren dabei: Fotograf Paul Koza.

– Foto: al

gen, um lückenlos die Stock-Car-Rennen zu dokumentieren. „Man fühlt sich irgendwie verantwortlich“, so Koza, der stolz ist auf seine lückenlosen Dokumentationen aller Rennen seit 50 Jahren.

Selbst setzte er seinen Anspruch immer hoch, um gute Bildqualität zu liefern. „Viele meinten dann immer, ich sei hautberuflicher Fotograf“, lacht Koza und erzählt stolz von seinem Beruf. Bei der LMU in München lernte er den Beruf der Feinmechanik, machte im zweiten Bildungsweg das Abitur und wurde Vorlesungs-Assistent an der LMU. In den Physik-Vorlesungen war Paul Koza derjenige, der die Experimente vorbereitete, in den Semesterferien die Geräte wartete und überprüfte und bei Vorlesungen assistierte. Seinen Beruf liebte Paul Koza so sehr, dass es ihm 2022 schwerfiel, in Pension zu gehen.

Das Stock-Car-Fotografieren ist eine Herzensangelegenheit. „Ich weiß gar nicht, wie ich die Doppelbelastung früher geschafft habe“, erzählt der dreifache Familienvater, der neben der Arbeit an der LMU, dem Stock-Car-Fotografieren, als Ehemann und Vater für

seine Familie sogar noch ein Haus in München baute. Im Laufe der Jahre veränderte sich auch die Fotografie von analog auf digital und der Sport an sich. Bereits die dritte Generation im Stock-Car-Sport ist im Objektiv von Paul Koza verewigt, der dankbar ist für viele Freundschaften.

„Wichtig ist, dass hart gefahren wird, aber jeder soll am Montag wieder gesund in die Arbeit gehen können“, führt er den Grundsatz des Stock-Car-Sports aus. Paul Koza ist mit Leib und Seele dabei und sagt: „Ich gebe alles, halbherzig geht hier gar nichts, entweder ganz oder gar nicht“. Er erzählt einige Prominente auf wie Horst Seehofer, Christian Bernreiter, Martin Semmelrogge, Hansi Kraus, Otti Fischer, Erwin Huber und Manfred Weber, die zu seiner Prominente auf den Stock-Car-Bahnen, sowie ein Stock-Car-Grand Prix 2007 im Olympiastadion in München zählen.

Höhepunkt ist und bleibt für Paul Koza aber jedes Jahr die Meisterfeier des Bayerischen Stock Car Verbandes in Osterhofen. – al