

Salzburger Nachrichten **SPEZIAL**

GAISBERG

RENNEN 2017

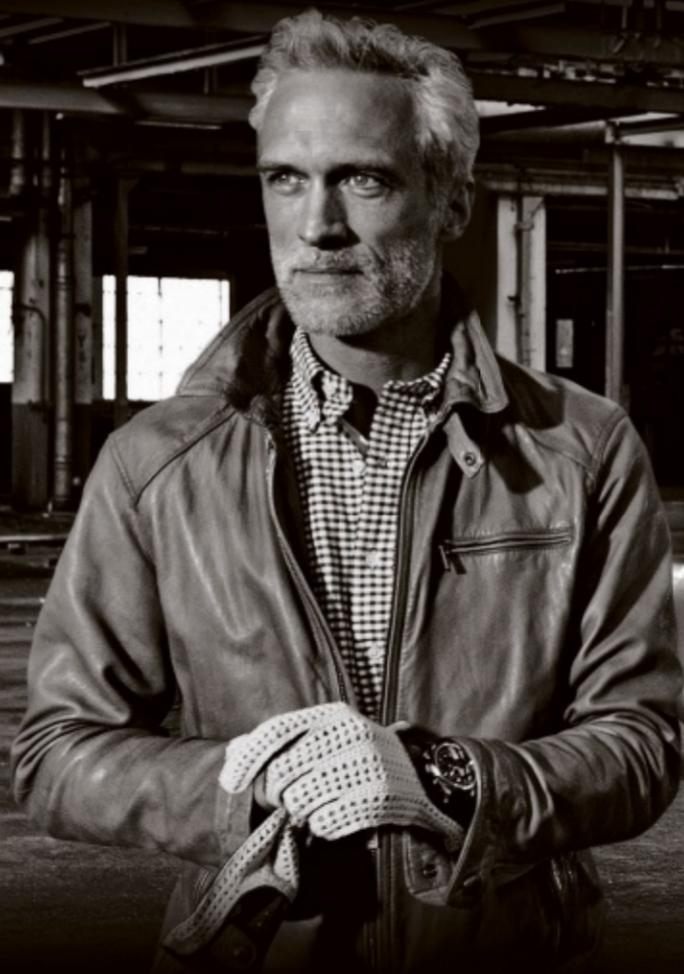


Porsche
40 Jahre 928

Alfa Romeo
Der Seriensieger

Steyr-Puch
Der Austroklassiker





VON CHRONOGRAPHEN, KILOMETERN UND UNENDLICHER HINGABE.

Die sportliche Seite der Zeit. Edelstahlgehäuse mit 44 mm Durchmesser, polierte Lünette, aufgeschraubte Flanken. Mehrschichtig aufgebaute Chronographenzähler, beidseitig entspiegeltes Saphirglas. Hochwertiges Automatikwerk mit fein skelettiertem Rotor, verschraubter Saphirglasboden. Ein Zeitmesser für Liebhaber deutscher Uhrmacherkunst: präzise, zeitlos, schön.



BELISAR
CHRONOGRAPH

UNION GLASHÜTTE/SA.

DEUTSCHE UHRMACHERKUNST. 1893

www.union-glashuette.com

— seit 1865 —
KRUZIK
UHREN & JUWELEN

Universitätsplatz 8 · 5020 Salzburg
+43 662 84 21 50 · www.uhrenkruzik.at

Inhalt

Liebe Leserinnen und Leser!

14

Als Alfa Romeo den Gaisberg regierte

Die Geschichte der Kultmarke beim Gaisbergrennen

24

Zeitlos modern: 40 Jahre Porsche 928

Das Frontmotor-Coupé der Stuttgarter im Porträt

Wir begrüßen Sie zu einem doppelten Jubiläum: Denn zum 15. Mal startet in diesem Jahr nicht nur das neuzeitliche Gaisbergrennen, sondern es ist auch das 15. Mal, dass die „Salzburger Nachrichten“ ebendieses redaktionell begleiten.

So blickt die vorliegende Sonderbeilage zum einen auf viele Jahre Gaisbergrennen zurück – mit Anekdoten der Gründer, vielen Bildern, den Siegern und am allerwichtigsten: den historischen Fahrzeugen, für die alle rund um das Rennen so leidenschaftlich brennen. All das und mehr gibt es auf den Seiten 4 bis 11. Informationen und Details zum 15. Gaisbergrennen bietet die Beilage in gewohnter Manier auf den Seiten 28 und 29.

In der Berichterstattung zum Gaisbergrennen geht es allerdings seit jeher nicht „nur“ um das Rennen selbst, sondern auch um die Marken und Modelle, die traditionell mit dem Gaisberg verbunden sind. Diesmal werfen wir auf den Seiten 14 und 15 einen Blick auf die Marke Alfa Romeo, die seit Beginn des Gaisbergrennens 1929 bei diesem für Rennerfolge sorgt – insbesondere in der Vorkriegszeit. Auf den Seiten 20 und 21 sind die SN auf der Spur eines besonderen Ferrari und seiner Geschichte beim Gaisbergrennen. Die Seiten 24 und 25 widmen sich keinem Oldtimer, aber einem dennoch legendären Modell: dem Porsche 928, der heuer 40 Jahre alt wird. Auf den Seiten 18 und 19 wird ein Kleiner ganz groß präsentiert: der Puch 500. Und auf Seite 30 geht es erstmals beim neuzeitlichen Gaisbergrennen nicht um Vier-, sondern um Zweiräder: Eine neue Sonderklasse bringt ein Dutzend Vorkriegsmotorräder an den Start. Wir zeigen Ihnen, welche. Nur so viel sei hier bereits verraten: Eine Royal Enfield TT und eine Sunbeam S90 sind dabei!

Spannende Lektüre und unterhaltsame Momente mit der neuen SN-Ausgabe des „Gaisbergrennens“ wünschen einmal mehr der „Mister Gaisbergrennen“ der „Salzburger Nachrichten“, Rüdiger Boennecken, und Redakteur Michael Roither.

Impressum

„Gaisbergrennen 2017“ ist ein **SPEZIAL** der „Salzburger Nachrichten“ vom **20. Mai 2017**

Medieninhaber:

Salzburger Nachrichten
Verlagsgesellschaft m.b.H. & Co. KG
Tel. +43 662 / 83 73-0 www.salzburg.com

Herausgeber: Dr. Maximilian Dasch

Redaktion: Dr. Michael Roither (verantw.),
Rüdiger Boennecken

Grafik/Layout/Bildcollage: Manfred Falk

Lektorat: Hannes Kugler

Projektleitung: Rüdiger Boennecken

Alle: Karolingerstraße 38–40, 5021 Salzburg

Titelbild: Technisches Museum Wien, A. Fenzlauer

Fotos: Seiten 3, 12, 14, 20, 27 und 28 (Technisches Museum Wien, Sammlung Artur Fenzlauer)
Seiten 4–5, 24–25 (Porsche AG), Seiten 6–9, 10–11, 26, 29 (www.auto-focus.at/S.R.C.), Seite 9/Bild 8 (SN/C. Haubner), Seite 20 (Archiv E. Hofer), Seite 30 (Privat/P. Ehringer und F. Kranawetvogl)

Druck: Leykam Druckerei, A-7201 Neudorf

Mit freundlicher Unterstützung des
S.R.C.: Salzburg Rallye Clubs





Autor: Michael Roither

14 Jahre Faszination Berg, Ring, Stadt

**Emotion und
Oldtimer-
leidenschaft
pur: Zum 15.
Mal geht heuer
das neuzeitliche
Gaisbergrennen
über die
Rennbühne.**

Es begann alles mit einer Idee, an deren Realisierung sie nicht wirklich geglaubt hatten: Die drei Oldtimerliebhaber und guten Freunde Gert Pierer, Hermann Schwarz und Thomas Matzelberger waren seit jeher Fans des historischen Gaisbergrennens. Schwarz und Pierer hatten das Rennen, das ursprünglich von 1929 bis 1969 stattfand, als Jugendliche in den Sechzigern miterlebt und sich dabei mit dem Gaisberg-Fieber angesteckt. „Ich bin als Porsche-Lehrling in der Alpenstraße mit dem Rennen aufgewachsen“, erinnert sich Hermann Schwarz. „Wir sind von Anif aus zu jedem Rennen mit dem Radl gefahren und haben über den Zaun geschaut. Denn den Eintritt konnten wir uns natürlich nicht leisten.“

Viele Jahre später wurde aus der Oldtimerleidenschaft ein umfangreicheres Hobby: Das Trio entwickelte für die Sportsektion des Motor Veteranen Clubs eine Oldtimerrallye in Hallein, die „Salz & Öl“-Rallye. Bei der Siegerehrung scherzte Gert Pierer, dass man aufgrund des großen Erfolgs auch gleich das Gaisbergrennen wiederbeleben könnte. Aus diesem Spaß wurde schnell Ernst: Hermann Schwarz reichte eine Broschüre über die Entwicklung des Rennsports in Salzburg mit Fokus Gaisbergrennen ein, und dieses wurde tatsächlich genehmigt. „Das hätten wir uns nie träumen lassen“, sagt Schwarz. „Auf einmal hat ein SN-Journalist angerufen, bezüglich Stellungnahme zur Genehmigung des Gaisbergrennens. Das hat uns umgehauen.“ Zwei Jahre später, 2003, ging das erste Gaisbergrennen über die Bühne – als Kombination verschiedener Strecken, um die Veranstaltung für Oldtimerfahrer noch attraktiver zu machen. So kamen Pierer, Schwarz und Matzelberger, nun im Salzburg Rallye Club (S.R.C.) als Verein organisiert, auf die Idee, einen Rennteil auf dem Flugfeld des Salzburg Airport durchzuführen. Das total verregnete Nachtrennen vor rund 6000 Zusehern legte den Grundstein für eine neue Gaisbergrennen-Legende – auch wenn dieser Teil aus Sicherheitsgründen schnell in einen Altstadt-Grand-Prix umgewandelt wurde. Dem Flugumfeld blieb das Gaisbergrennen aber treu: Die Unterstützung der Firma Red Bull macht es möglich, die Siegerehrung des Klassikers jedes Jahr stilvoll im Hangar-7 ausrichten zu können – einem Ort, an dem Motor- und Flugsport seit jeher miteinander verknüpft wurden.

Knapp 2000 Teilnehmer und 110 verschiedene Automarken aus vielen Nationen haben in vierzehn Jahren beim Gaisbergrennen auf den Strecken in der Salzburger Altstadt, am Salzburgring, auf dem Gaisberg und bei der Wertungsfahrt durch das Salzkammergut rund 240.000 Rennkilometer zurückgelegt. Waren es am Beginn

115 Teilnehmer, starten 2017 rund 150, was seit Jahren die absolute Obergrenze ist. „Darüber hinaus können wir keine hervorragende Renn- und Betreuungsqualität mehr bieten“, sagt Thomas Matzelberger. Entsprechend muss der S.R.C. jährlich nicht wenigen Fahrzeughaltern eine Absage erteilen, so auch 2017. „Wir wählen aus einer möglichst breiten Palette an historischen Fahrzeugen für ein rollendes, sehenswertes Museum aus“, sagt Gert Pierer.

Das wirkt sich auch auf die Beliebtheit des Rennens beim Publikum aus. Rund 30.000 Zuschauer sind jährlich mit dabei – als eine Red-Bull-Flugshow mit Hannes Arch das Programm bereicherte, waren es sogar einmal 50.000 allein in der Altstadt. Das bedeutet auch eine hohe Wertschöpfung für den Tourismus: Mehr als eine Million Euro pro Jahr, vermeldete die Wirtschaftskammer Salzburg vor einigen Jahren. Die motorsportbegeisterte Stadtpolitik bekennt sich ebenfalls immer wieder zum Gaisbergrennen: „Ich bin nicht nur froh, dass das Rennen da ist“, sagte Salzburgs Bürgermeister Heinz Schaden im Rahmen des Zehn-Jahr-Jubiläums, „ich unterstütze es voll und ganz. Es bringt Wirtschaft und Leben in die Stadt.“ Vizebürgermeister Harald Preuner ergänzte damals: „Es ist eine einzigartige Attraktion für Motorsportfans und Nostalgiker, die österreichweit ihresgleichen sucht.“

Dass diese Attraktion reibungslos über die Bühne geht, liegt natürlich Jahr für Jahr auch an allen Helfern und öffentlichen Stellen, insbesondere aber an den drei Herren des S.R.C. „Für uns sind das vier Tage elektrisierende Spannung“, sagt Gert Pierer. „Wir kümmern uns an diesen Tagen einfach um alles, von der Kopfwehtablete über den Vergaserbrand bis hin zum Hundebiss.“ Das Team ist eingespielt und durch eine lange Freundschaft, klare Aufgabenverteilung und viel Vertrauen in das Können der jeweils anderen geprägt. „Unterm Strich ist für uns alle das alte Auto eine der wichtigsten Sachen im Leben“, bekennt Hermann Schwarz. „Deshalb sind wir auch keine reinen Veranstalter, sondern bei anderen Rennen auch Fahrer und Teil der großen Oldtimerfamilie. Das spüren wiederum unsere Teilnehmer.“

Wie geht es mit einem der schönsten Oldtimerrennen weiter? „Das Hundert-Jahr-Jubiläum des Gaisbergrennens 2029 wollen wir schon noch machen – dann ist Gert Pierer 92 und ich 85“, schmunzelt Hermann Schwarz. „Mit 66 fängt das Leben bekanntlich erst an – daran halten wir uns und wollen auf jeden Fall weitermachen, solange es geht. Wir sind eine Familie von Oldtimerliebhabern – und die Familie gibt man nie auf.“



Linkes Bild: Ab dem ersten Rennen können auch Rennwagen ohne Straßenzulassung (Austro V) teilnehmen.

1. Der Hangar-7 (noch vor seiner Eröffnung im Sommer 2003) war das erste Fahrerlager und eine außergewöhnliche Kulisse.

2 & 3. Bereits zum fünfzehnten Mal beeindruckt der Hangar-7 noch immer alle Teilnehmer mit seiner Architektur, mit seinen Ausstellungen und dem perfekten Catering durch Do & Co. Wo sonst diniert und feiert man zwischen Formel-1-Boliden, historischen Flugzeugen der Flying Bulls oder Fahrzeugen aus der NASCAR-Serie?





1. Manfred und Dagmar Schürmann auf DKW F12, Bj. 63.
2. Rennlegende Dieter Quester mit Christoph Wellmann auf BMW 328 Roadster, Bj. 37.
3. Egon Zweimüller auf Abarth 2000 S „Europeo Montagna“.
4. Das älteste Fahrzeug: ein Austro Daimler Typ 28/32 Maja vom fahr(T)raum Mattsee.
5. Stephan Ebner/Charlotte Kaufmann auf Alfa Romeo 2600 Cabrio Prototipo Bertone.
6. Vater und Sohn Frankl auf Morgan 4/4 Competition.
7. In Hellbrunn: Jürgen und Gabriele Kluge auf Porsche 356 A Carrera GS, Bj. 57, mit 140 PS.





15 Jahre Gaisbergrennen – auch im kleinen Maßstab

Die Marke Carrera steht seit über 50 Jahren für faszinierende Rennen im heimischen Wohnzimmer und vereint traumhafte Supersportwagen und Rennbolide aller großen Marken der Automobilindustrie. Zum 15. Jubiläum des Gaisbergrennens hat Carrera verschiedene Sondermodelle zum Fototermin auf die Rennstrecke geladen. Traumhafte Bolide wie die Bill Thomas Cheetah (2011), der Ferrari 250 GT Berlinetta passocorto „Breadvan“ (2012) oder der Porsche 917K (2016) lassen die Herzen der Motorsport-Fans höher schlagen. Als besonderes Highlight steht dieses Jahr der Carrera DIGITAL 124 BMW M1 „Gaisbergrennen 2017“ in den Startlöchern und beeindruckt nicht nur mit Geschwindigkeit, sondern auch mit einem besonderen Look. Darüber hinaus holt sich der größte Autobauer Österreichs im limitierten Mix'n'Race-Set nicht nur den Carrera DIGITAL 124 BMW M1 in die Boxengasse, sein Gegner,

der BMW M1 von Rennfahrer Legende Strietzel Stuck wird ebenfalls rasant durch die Kurven rasen und alles auf Sieg setzen. Aber nicht nur rund um das Gaisbergrennen gibt Carrera Gas: Mit der stetigen Erweiterung und Weiterentwicklung der Rennbahn-Systeme hat es die Kultmarke Carrera geschafft, Motorsport in den eigenen vier Wänden erlebbar zu machen. Egal welche Fahrzeuge, jeder Rennfahrer findet in den verschiedenen Systemen im Maßstab 1:24 und 1:32 sein Lieblings-Fahrzeug. Spurwechsel, Geschwindigkeitseinstellungen und zahlreiches Zubehör-Material machen das Rennen zur rasanten Herausforderung für alle Generationen.

Mehr Informationen rund um die Kultmarke Carrera auch unter: carrera-toys.com

Anzeige

Carrera
MOTORSPORT FÜR ZUHAUSE

DAS *Gaisbergrennen* IM MASSSTAB 1:24

carrera-toys.com

15. JAHRGANG
RENNEN
2017

The BMW logo and the BMW M1 name are trademarks of BMW AG and are used under license. Photographed by © Frank Pichler/Boxcar

14 Jahre Rennfieber in Salzburg

Fast 500.000 Zuseher seit 2003
unterstreichen das große
Interesse an Oldtimern.





1. Traumauto vor Traumkulisse.
2. Wetterfester Schweizer.
3. Porsche am Kai.
4. Käfer gegen Berg und Regen.
5. Siegerehrung und Sektdusche am Residenzplatz.
6. Belüftung ist alles.
7. Renn-Taxi, Mercedes Ponton.
8. Eilige Drei Könige: Thomas Matzelberger, Hermann Schwarz und Gert Pierer vom S.R.C.
9. Carrera im Abseits.
10. Maserati sucht neue Wege.
11. Eleganter Abschluss, die Siegerehrung im Hangar-7 auf Einladung von Red Bull.

Autor: Rüdiger Boennecken

The winner takes it all

Alle Teilnehmer sind Sieger. Aber im Gaisbergrennen steckt eben auch ein „Rennen“ – und somit gibt es eine Wertung.

Knapp 2000 Teilnehmer in den letzten vierzehn Jahren können sich als Sieger fühlen. Aber da das Gaisbergrennen seit seiner Wiederbelebung im Gleichmäßigkeitsmodus gefahren wird, gibt es auch Podiumsplätze. Im ersten Jahr, 2003, gewann das Team Josef Panis mit Kopilot Harald Neger auf einem Porsche 356 GT 3 A aus dem Jahr 1958. Die ersten Plätze komplettierten Ralf Pickel und Daniela Templin mit einem Bentley 4 ¼ Special (Baujahr 1937) auf Platz zwei und die Salzburger Gerhard und Michaela Gössl auf einem Mercedes-Benz 300 SL, Baujahr 1963, als Dritte. 2004 gelang Florian Kunz der erste von drei Siegen beim Gaisbergrennen. 2004 und 2011 mit seinem Aston Martin DB4 Vantage und sensationell auf drei Rädern (einem Morgan 3-Wheeler SS-JAP) im Jahr 2012 der dritte Sieg. 2005 bis 2007 waren die beiden Salzburger Rechtsanwälte Otmar Wacek und Roswitha Stöllner nicht zu schlagen. Zwei Mal auf einem Jaguar E-Type Coupé und ein Mal auf einem Fiat 2300 S Ghia Coupé. Weitere Top-Ten-Platzierungen sprechen für die Konstanz der beiden. 2007 noch Dritter, gewann das Team Erfurth im Folgejahr die Gesamtwertung auf einem Volvo 122 S. Team Wallner konnte sich nach einem dritten Platz im Jahr 2006 drei Jahre später 2009 in die Siegerliste eintragen. 2010 gelang Peter und Christian Krieglsteiner, mit einem Mercedes-Benz 280 SE (Baujahr 1969) die geringste Abweichung zu den vorgegebenen Sollzeiten zu erreichen. Die neunte und zehnte Ausgabe gewannen die schnellsten Zahnärzte Österreichs, Sibylle und Florian Kunz. 2013 und 2014 gab es auch einen Doppelsieger: Georg Geyer gewann 2013 auf einer Lancia Aprilia aus dem Jahr 1937 und 2014 auf einem Porsche 914/6. 2015 setzte sich der Mediziner Albert Kröpfl auf einer Lancia Aurelia B20 GT knapp vor Florian Kunz durch. Im Vorjahr gewann das Vater-Sohn-Gespann Michael und Moritz Hecht die Gesamtwertung auf seinem Porsche 356 A Coupé. Moritz ist damit der jüngste Gaisbergsieger. Und der Sieger 2017? In Kürze steht er fest!



*Erfolgreich in den Jahren
2004, 2011 und 2012:
Sibylle und Florian Kunz
auf Morgan 3-Wheeler
SS-JAP, Bj. 34.*



1



2



4



5



3



6



7



8



9

1. Sieger 2005–2007 auf Jaguar E-Type, Bj. 61, Otmar Wacek.
 2 und 5. 2013–14: Georg Geyer auf Lancia Aprilia, Bj. 37, und auf Porsche 914/6, Bj. 69.
 3. 2009: Hermann Wallner und sein Porsche 356 B Cabrio.
 4. Vorjahressieger: Michael Hecht auf Porsche 356 A Coupé.
 6. 2010: Peter Krieglsteiner auf Mercedes-Benz 280 SE Coupé.
 7. 2008: Erfurth auf Volvo 122 S.
 8. 2015: Albert Kröpl mit seiner Lancia Aurelia B20 GT.
 9. Die ersten Sieger: Josef Panis und Harald Neger.

3-Zylinder, 900 ccm,
mit zwei „Takten“:
ein DKW F93 auf
dem Weg zur Spitze.



Oldtimer und ihre Termine

**Ob Messen,
Rundstrecken,
Rallyes oder
Auktionen, es
gibt zahlreiche
Gelegenheiten,
altes „Eisen“
zu bewundern.**

22. bis 25. Juni 2017 – Saalbach Classic

Die fünfte Ausgabe, diesmal bereits im Juni, mit Saalbach-Hinterglemm als Ausgangs- und dem Großglockner als Höhepunkt.

20. bis 22. Juli 2017 – Ennstal Classic mit Race Trophy

Die Mischung macht's aus: Paradies mal sportlicher Wettbewerb mal Abenteuer ergibt ein emotionsgeladenes Produkt, das seit der Premiere 1993 ein Kult-Event geworden ist: die Ennstal Classic.

6. und 7. Oktober 2017 – Rallye Salz & Öl

Die Rallye Salz & Öl fand erstmals im Jahr 2001 statt. Ursprünglich in der historischen Altstadt, gab diese der Rallye den Namen: Salz für Hallein und Öl als Bezug zum Automobil. In diesem Jahr ist Start und Ziel beim Sheraton Fuschlsee Hotel-Jagdhof.

20. bis 22. Oktober 2017 – Classic Expo im Messezentrum Salzburg

Die Classic Expo, seit Jahren ein Fixpunkt in der Oldtimerszene, setzt neue Maßstäbe. Freuen Sie sich mit uns auf viele tolle Highlights und über 250 internationale Aussteller aus elf Nationen auf der gesamten Ausstellungsfläche von über 40.000 m². Nähere Informationen unter www.src.co.at oder www.classicexpo.at

31. Mai bis 2. Juni 2018 – Gaisbergrennen für historische Automobile

Nach dem Rennen ist vor dem Rennen: Die sechzehnte Auflage „unseres“ Rennens auf den Salzburger Hausberg findet nächstes Jahr wieder zu Fronleichnam statt.



Schöne Aussichten



Ankommen, aufblühen: Schon bei der Anfahrt durch den Wald des Gaisbergs fällt der Alltag ab. Oben angekommen, weitet sich der Blick über das Salzburger Land.

Einmalig. Wie bei Oma. Kein ungemütlicher, kühler Luxus, sondern Wärme und Geborgenheit. So war die Zistelalm mit ihrer langen Geschichte schon immer ein Platz der Einkehr, der Ruhe und Lebensfreude.

Offene Türen, große Kulisse: Die Sonnenterrasse der Salzburger auf 1001 Metern Seehöhe ist ein märchenhafter Platz, mit wunderbarem Ausblick auf den sagenumwobenen Untersberg.

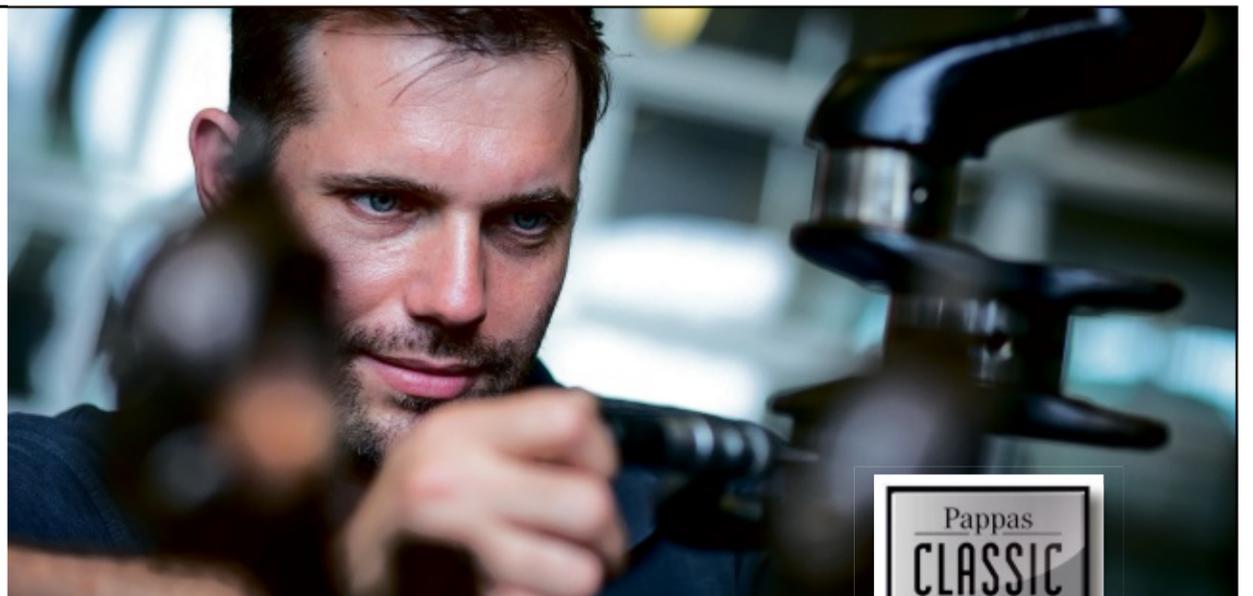
Die Leichtigkeit des Seins wurde auf der Zistelalm schon immer gern gefeiert – auch in geschlossener Gesellschaft, bei einem guten

Gläschen und der internationalen Küche, ergänzt mit typisch regionalen Gerichten und den Tugenden des Hauses: Gemütlichkeit, Funktionalität und Flexibilität.

Beifall finden. Was immer Sie planen, wir unterstützen Sie. Im Zistelstadl, der nach Ihren Wünschen gestaltet werden kann, ist Platz für bis zu 250 Personen.

**ZISTELALM
RESTAURANT, STADL, GÄSTEZIMMER**
5026 Salzburg, Am Gaisberg
Tel. 0662 / 641067, Fax 642618
www.zistelalm.at, mail@zistelalm.at

Anzeige



OLDTIMER MIT BESONDERER WERTSCHÄTZUNG

Wenn Sie ein Liebhaber von Oldtimern und Youngtimern sind, dann sind Sie bei Pappas an der richtigen Adresse. Wir kümmern uns um Ihren Klassiker – egal worum es geht:

- Wartung/Instandsetzung
- Teil-/Vollrestauration
- Fahrzeugbewertungen
- Unterstützung beim Fahrzeugimport und Typisierung

- Oldtimer-Transport
- Erwerb von klassischen Accessoires als Geschenkideen
- Original Mercedes-Benz Oldtimer-Öl
- 24 h-Abschlepphilfe/Ersatzfahrzeug

www.pappas.at/classic

Georg Pappas Automobil GmbH, Pappas Automobilvertriebs GmbH, Pappas Auto GmbH, Pappas Tirol GmbH, Pappas Steiermark GmbH

PAPPAS

DAS BESTE ERFAHREN



Autor: Michael Roither

Als Alfa Romeo den Gaisberg regierte

Vor dem Zweiten Weltkrieg war Alfa Romeo beim Gaisbergrennen das Maß aller Dinge. Noch heute ist rund jeder zehnte Teilnehmer auf Alfa Romeo unterwegs.

Alfa Romeo – diese Worte stehen beileibe nicht nur für eine Automarke, sondern für mehr als hundert Jahre Motorsport und Emotion pur. Im Gründungsjahr 1910 baute der geniale Chefkonstrukteur Giuseppe Merosi den Alfa 24HP und setzte ihn schon damals erfolgreich bei Rennen ein.

Und so war die italienische Edelmarke auch von Beginn an beim Gaisbergrennen eine fixe Größe. Schon beim zweiten Gaisbergrennen, am 31. August 1930, nahm der Münchner Alfred Hornig erfolgreich auf einem Alfa Romeo mit drei Litern Hubraum teil. Beim dritten Gaisbergrennen, am 9. August 1931, belegte der aus Bozen stammende Architekt Walter Norden auf einem Alfa Romeo 1750 mit einer Zeit von 10 Minuten 30,99 Sekunden den zweiten Platz in der Sportwagenklasse, hinter Manfred von Brauchitsch auf einem drei Mal so starken Mercedes-Benz SSK.

Die Glanzjahre 1932 und 1933

1932, also vor 85 Jahren, war ein großes Jahr für Alfa Romeo am Gaisberg. Zwölf Sport- und Rennwagen aus Mailand waren gemeldet und äußerst erfolgreich. Die ersten vier der Sportwagenklasse bis zwei Liter Hubraum waren allesamt auf Alfa Romeo 1750 unterwegs: 1. Vittorio Gobianchi, 2. Achille Moretti, 3. Piero Trevisan, 4. Giovanni Restelli. Die Klasse bis drei Liter Hubraum beherrschten ebenfalls Alfisti: Mario Tadini, Beppo Zaccarini und Ippolito Berrone belegten die Plätze zwei, drei und vier auf ihren schnellen 2,3-Liter-Achtzylinder-Kompressor-Alfa-Romeos. Die Rennwagen- und damit die Königsklasse und auch die Gesamtwertung gewann einer der wohl bekanntesten Fahrer der Epoche: Rudolf Caracciola auf einem Grand-Prix-Wagen, dem Alfa Romeo Tipo P3.

1933 übernahm Enzo Ferrari die Rennleitung von Alfa Romeo. Zum letzten Gaisbergrennen vor dem Zweiten Weltkrieg, am 2. Juli 1933, traten insgesamt 19 Alfas an, darunter zwei Werksrennwagen der „Scuderia Ferrari“. Nämlich in der Klasse bis drei Liter Mario Tadini auf dem 2,3-Liter-Achtzylinder-Kompressor und Felice Conte Trossi auf dem 2,6-Liter-Achtzylinder-Kompressor vom Typ Monza. Für Alfa Romeo gewann Mario Tadini die Sportwagen-

klasse und Conte Trossi die Rennwagenklasse und damit auch die Gesamtwertung. Im Rückblick kann somit attestiert werden, dass Alfa Romeo die erfolgreichste Marke der Gaisbergrennen der Vorkriegszeit war, „auf jeden Fall jene mit den meisten Markensiegen und insgesamt besten Platzierungen“, schwärmt Gaisbergrennen-Experte Hermann Schwarz vom Salzburg Rallye Club (S.R.C.).

Der große Erfolg von Alfa Romeo in der Vorkriegszeit hatte im letzten Jahr der Abhaltung, 1933, leider zu einem kleinen Teil auch einen politischen Hintergrund: In Deutschland war im Jänner 1933 Hitler Reichskanzler geworden. In wenigen Monaten hatte er das Land in eine faschistische Diktatur verwandelt. Hitler wusste von Anfang an, was er wollte: Er wollte Österreich in sein „Großdeutsches Reich“ eingliedern. Eine der Methoden zur Destabilisierung war dabei die sogenannte 1000-Mark-Sperre, die den aufstrebenden Fremdenverkehr in Österreich ruinierte. Wenn Deutsche nach Österreich einreisten, mussten sie an der Grenze 1000 Mark (heute umgerechnet rund 6500 Euro) hinterlegen – ein Betrag, den die meisten nicht zur Verfügung hatten und dessen Rückgabe bei der Rückkehr nach Deutschland auch nicht immer gesichert war. „Deshalb kamen am Schluss viel weniger Deutsche und immer mehr Italiener zum Gaisbergrennen“, weiß Hermann Schwarz. Das wiederum half der italienischen Marke Alfa Romeo – „aber sie wären auch so ganz vorn dabei gewesen“, betont Schwarz.

Auch in der Nachkriegszeit vorn dabei

„Die Qualität der Alfa Romeos war auch in der Nachkriegszeit ungebrochen“, sagt Hermann Schwarz. Beim Gaisbergrennen mischten die Alfas weiter vorn mit – trotz starker Konkurrenz allen voran von Porsche. „Alfa Romeos waren immer potenzielle Sieganwärter – noch in den Fünfziger- und Sechzigerjahren wurden sie in einem Atemzug mit den Stuttgartern genannt.“

Noch heute sind zehn Prozent des Starterfelds des Gaisbergrennens auf Alfa Romeo unterwegs – „damit ist Alfa nach Porsche die stärkste Marke beim Gaisbergrennen“, sagt Schwarz, „etwa 15 klassische Alfa Romeos sind auch 2017 am Start“.



In der Fichtl-Kurve im Salzburger Stadtteil Obernigl: H. P. Widengreen auf einem Werks-Alfa-Romeo 2300 im Jahr 1933.



117 Jahre Erfahrung mit alternativen Antrieben.

Der neue Panamera 4 E-Hybrid.

Bereits 1900 konstruierte Ferdinand Porsche den ersten serienmäßigen Hybridantrieb:

für den Lohner-Porsche. 1948 entstand der erste Sportwagen unter dem Namen Porsche.



Hier erfahren Sie mehr: www.porsche.at



PORSCHE



Autor: Michael Roither

Klein, aber oho: 60 Jahre Steyr-Puch 500

1957 erblickte der erste Steyr-Puch 500 das Licht der Welt. Heute ist der Große unter den Kleinen für viele zur Zeitmaschine in die eigene Jugend geworden.

Im Jahr 1954 wurde beschlossen, in Graz-Thondorf wieder eine eigene österreichische Pkw-Produktion, und zwar die eines Kleinwagens, anlaufen zu lassen. Die enormen Kosten der Produktion einer eigenen Karosserie drohten das Projekt scheitern zu lassen, aufgrund eines Assembling-Vertrags mit Fiat konnte man sich die Produktion einer eigenen Karosserie jedoch sparen. Es genügte, die Rohkarosserie des Fiat 500 anzukaufen und zu adaptieren: Deswegen lautet die offizielle Bezeichnung der österreichischen Kleinwagen auch „Steyr-Puch 500, Modell Fiat“. Ende 1957 wurden die ersten Steyr-Puch 500 verkauft, standardmäßig als Cabriolet mit langem Faltdach und hinten angeschlagenen Türen („Suicide Doors“). In den Folgejahren wurden viele Varianten des Puch mit verschiedensten Motorisierungen gebaut, vom Prinoth Steyr-Puch über den Steyr-Puch 500 D und DL (D für Dach) sowie später S (S für Sport) und den Steyr-Puch 700 C und E bis hin zum Steyr-Puch 650 T und TR (R für Rallye) und einigen Varianten mehr.

Von Beginn an war Puch auch ein fixer Bestandteil des Gaisbergrennens: „Es sind immer viele Salzburger dabei gewesen“, bestätigt Viktor Allnoch, Obmann des Steyr Puch Clubs Salzburg. „Die Steyr-Puch gehören eindeutig ins Zeitalter des Gaisbergrennens. Generell sind die Fahrzeuge seit jeher gut in der Rennszene vertreten, obwohl sie per se keine Rennwagen sind.“ Warum? Die Motoren seien immer gut gewesen, dazu habe es vom Werk aus Tuningsätze gegeben, erzählt Allnoch, sowie eine Sportausführung, den TR, in verschiedenen Leistungsstufen. „Man konnte sich ein etwas stärkeres Auto von der Stange bauen – und auch darüber hinaus. Spezialauspuffanlagen, Berggetriebe, das alles gab es, Rennbegeisterte konnten sich relativ günstig und mit einfachen Mitteln ein Rennauto bauen, ohne sich gleich einen Porsche kaufen zu müssen.“ Mit teils unter 500 Kilogramm und 40 PS waren die Steyr-Puch besonders auf allen Bergstrecken ein Geheimtipp.

Das war die Faszination damals, aber wo kommt sie eigentlich heute her? Allnoch: „Viele unserer Mitglieder kennen das Auto aus ihrer Jugend, entweder die Eltern hatten eines oder es war zum Beispiel ihr erstes eigenes Auto. Sie haben das Auto lieb gewonnen und besinnen sich in ihrem späteren Leben darauf – um es zu restaurieren, aber auch zu bewegen, besonders da, wo es Spaß macht: auf kurvigen Straßen.“ Es passiere immer wieder, dass ältere Ehepaare oder Herren auf die heutigen Steyr-Puch-Besitzer voller Staunen und Erinnerungen zukämen: an den Sommerurlaub mit den Eltern in Italien, an das schneidige Fahren im Winter – denn der Puch 500 war durch seinen Heckantrieb wie der VW Käfer auch in dieser

Jahreszeit gut zu fahren. Junge Puch-Fans gebe es leider nicht viele, sagt Allnoch – „nur dann, wenn sie zum Beispiel mit dem Auto vom Papa eine Ausfahrt machen können, sind sie begeistert. Aber wenn es keine nostalgische Brücke gibt, geht es selten darüber hinaus. Da tendieren die Jungen dann eher zu Autos ihrer Jugend, den ersten Golf-Modellen zum Beispiel.“

Außerdem sei die Restauration eines Steyr-Puch für viele zu teuer, Geld, das junge Menschen in der Regel nicht haben – oder lieber in einen englischen Sportwagen investierten, meint der Club-Präsident. Denn: Die Restauration eines Puch 500 sei zumindest über weite Strecken oft nicht viel günstiger als jene eines Porsche 356: „Wenn eine Karosserie von Grund auf wiederhergestellt wird, braucht es eine sehr ähnliche Zahl an Arbeitsstunden.“ Restauration sei vor allem dann sinnvoll, wenn man selbst über Kompetenzen dazu verfüge und eine Garage habe. Ein restaurierter Puch 500 koste dann 12.000 Euro aufwärts, sagt der Experte.

„Das Ergebnis macht jedenfalls viel Spaß“, freut sich Viktor Allnoch, der natürlich selbst ständig mit seinem Puch unterwegs ist. Der Steyr Puch Club Salzburg macht viele touristische Ausfahrten: 50 bis 60 Kilometer über Land, bevorzugt auf kurvigen Straßen abseits normaler Landstraßen oder gar Autobahnen, mit kulturellen und kulinarischen Zwischenstopps. Unterwegs ist der Club mit Mitgliedern aus ganz Österreich ebenso vorwiegend in Österreich. Mitglieder aus den Bundesländern organisieren in der Regel dreitägige Ausfahrten mit vielen einheimischen Geheimtipps. Allnoch: „Es ist toll, das Land auf diese Weise kennenzulernen – besser und ganz anders.“ Kleinere Gruppen fahren darüber hinaus auch nach Frankreich, nach Deutschland, in die Schweiz oder nach Italien. Rennen werden nur von den wenigsten gefahren: „Bergstrecken ja“, sagt Allnoch, „aber Rundstrecken machen natürlich etwas weniger Spaß.“ Die meisten wollten außerdem genießen, nicht im Rennmodus fahren, weshalb sich der Club auch darauf konzentriert.

Ausfahrten und teils auch Rennen wie das Gaisbergrennen sind für den Steyr Puch Club Salzburg wichtig, um die Fahrzeuge herzuzeigen und die Menschen dafür zu begeistern. „Viele kennen den Puch 500 gar nicht – und manche halten ihn aufgrund der ähnlichen Karosserie erst für einen Fiat!“ Ein Mal im Jahr heißt es deshalb auch „Puch trifft Freunde“. Heuer lädt der Club dabei zum sechsten Mal zur Ausfahrt ein, diesmal geht es bei der Sternfahrt vom Wolfgangsee aus auf den Gaisberg – „dem 60-Jahr-Jubiläum angemessen!“, betont Clubpräsident Allnoch.

Info: www.steyrpuchclub.at



1



2



3



4

1. Service wurde damals und wird auch heute noch großgeschrieben, im Bild eine improvisierte ARAL-Renn-Tankstelle der Salzburger Martha Erdöl GmbH in Guggenthal.

2. Von Beginn an war Puch ein fixer Bestandteil des Gaisbergrennens: „Es sind immer viele Salzburger mit dabei gewesen“, bestätigt Viktor Allnoch, Obmann des Steyr Puch Clubs Salzburg.

3. Volksfeststimmung bei der eigens errichteten Tribüne auf der Zistelalm, im Bild der Steirer Privatpilot Johannes Ortner auf einem Steyr-Puch 650 TR.

4. Dominierte seine Klasse und wurde selbst zu einem Klassiker: der Puch aus Graz!



*September 1967:
ein Ferrari 250 GT Berlinetta
auf dem Weg zum Gipfel.
Kleines Bild: der Salzburger
Egon Hofer im historischen
Outfit und neben „seiner“
roten Schönheit.*



Autor: Rüdiger Boennecken

Ferrari 250 GT Berlinetta am Gaisberg



**50 Jahre nach seiner
Ersteilnahme ist der
Klassiker wieder am
Gaisbergstart.**

Der Salzburger Unternehmer und Oldtimersammler Egon Hofer startet bei der diesjährigen fünfzehnten Ausgabe des Gaisbergrennens für historische Automobile mit einem raren Ferrari 250 GT SWB. Und als wäre dies nicht schon genug Besonderheit, fuhr er mit so einem Auto auch das Gaisbergrennen 1967 im Rahmen der Berg-Europameisterschaft. Die „Salzburger Nachrichten“ konnten vor dem Rennen mit Egon Hofer ein kurzes Gespräch führen.

SN: Wie kamen Sie zum Rennfahren?

Schon als Jugendlicher wollte ich Rennen fahren und konnte dann mit 22 Jahren mit einem Porsche 550 RS meinen ersten Rennwagen anschaffen. Mit diesem Auto fuhr ich dann auch gleich beim Gaisbergrennen 1963 mit.

SN: Vor 50 Jahren waren Sie schon einmal mit einem Ferrari 250 Berlinetta am Start. Wie war das für Sie, als Privatfahrer und Salzburger, am Gaisberg zu starten?

Es ist immer etwas Außergewöhnliches, ein Heimrennen zu fahren. Allerdings waren mir Bergrennen an und für sich, als Rund- und Langstreckenfahrer, immer etwas zu „kurz“. Die Strecke ist eigentlich für hochmotorisierte Fahrzeuge besonders geeignet. Speziell die lange Rechtskurve nach der Zistelalm und die anschließende Gerade im Wald haben mir viel Spaß gemacht. In jedem Fall hatten die Rennen damals, und hoffentlich auch heute wieder, Volksfestcharakter. Es war immer ein amikales Verhältnis zu den Zuschauern. Die rennbegeisterten Fans konnten vor und nach dem Rennen ins Fahrerlager und sich auch Autogramme holen.

SN: Sie fahren die Jubiläumsausgabe des Gaisbergrennens wieder auf einem Ferrari 250 GT Berlinetta. Was zeichnet dieses Fahrzeug besonders aus?

Die Berlinetta hat einen kurzen Radstand (aus diesem Grund inoffiziell auch Berlinetta SWB = Short Wheelbase genannt, Anm. d. Red.) und ist für mich das absolute Gran-Turismo-Auto. Fahren mit einer Berlinetta ist wie Tanzen mit einer Ballerina. Dabei sieht jeder gut aus. Das Fahrzeug verzeiht fast alles und ist bis in den Grenzbereich hin gutmütig. Man muss „es“ schon sehr übertreiben, um damit einen Fehler zu machen. Perfekt wäre der 250 GT mit dem Fünf-Gang-Getriebe seines Nachfolgers, des legendären Ferrari 250 GTO.

SN: Wann beendeten Sie Ihre aktive Rennfahrer-Karriere?

Ich bin immer noch aktiv und fahre mit Begeisterung Rennen. Allerdings musste ich Ende der 1960er-Jahre das Rennfahren aus beruflichen und privaten Gründen etwas hintanstellen. In den letzten Jahren versuche ich wieder etwas mehr Zeit zu investieren, aufgehört habe ich aber nie.

SN: Wie sieht das Rennjahr 2017 aus – beziehungsweise welche Veranstaltungen werden Sie noch fahren?

Dieses Jahr begann ich mit einem Bergrennen in San Luca nahe Bologna. Die letzten zwei Aprilwochen war ich in Tunesien und fuhr den „Grand Prix Historique de Tunisie 2017“ und anschließend auf Sizilien die „Monte Pellegrino Historic“ auf meinem ISO A3/C, Baujahr 1965, sozusagen als Training für das Gaisbergrennen. Nach dem Gaisbergrennen geht es im Juli zur Ennstal Classic und im Herbst plane ich die Teilnahme an der Malta Classic. Weitere Veranstaltungen sind nicht ausgeschlossen.

Wir wünschen Ihnen viel Spaß beim Gaisbergrennen und bedanken uns für dieses Gespräch.

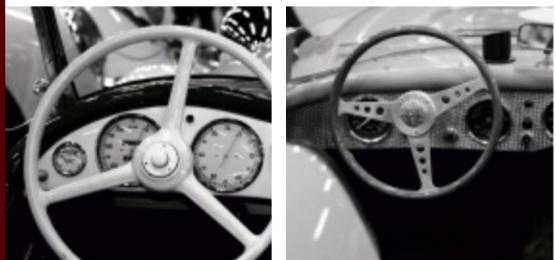


**13. Internationale
Oldtimer-Messe**

20.–22. Oktober 2017
Messezentrum Salzburg



**70 Jahre
Ferrari**



[f / Classic.Expo](#)
www.classicexpo.at



**messezentrum
salzburg**
salzburgarena

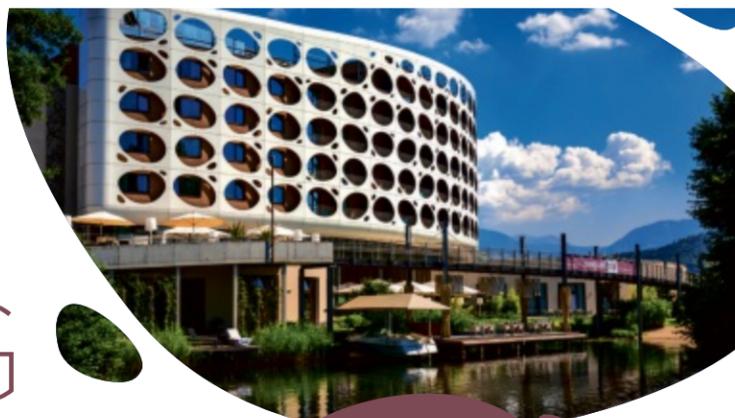
seeparkhotel

NÄCHSTE ETAPPE

**VOM GAISBERG
ZUM WÖRTHERSEE**

Willkommen auf der Etappe der Entspannung!

Eingebettet zwischen dem Wörthersee mit zahlreichen Panoramastraßen und der sonnigen Stadt Klagenfurt, sind wir der ideale Platz für Business und Freizeit. Wenn das Notebook in die Tasche darf und das Telefon stumm geschaltet wird, lässt es sich auf der Sonnenterrasse des Restaurants Laguna oder im hoteleigenen SPA-Bereich herrlich ausspannen und Ihr Auto findet einen adäquaten Platz auf unserem Gratis-Parkplatz oder in der hauseigenen Garage. **Solo, zu zweit oder mit Familie.**



**Vollgas
erholen!**



ab
€ 319,-
pro Nacht
für 2 Pers.

... das Package für Verliebte!

CANDLE LIGHT DELUXE

Genießen Sie einen romantischen Aufenthalt inkl. einer Nacht in unserem **Deluxe Zimmer** mit Blick über den Wörthersee, Schlemmerfrühstück und einer Flasche Prosecco am Zimmer für den prickelnden Start in die Zeit zu Zweit.

Dazu gibt's auch noch: ein 4-gängiges Abendessen im Restaurant Laguna inklusive einer kleinen Flasche Champagner (0,375 l) und gratis Eintritt in den SPA-Bereich.

*Verlängerungsnacht möglich, Gültig auf Anfrage und nach Verfügbarkeit, bis Ende 2016.

Seepark Hotel Congress & Spa
9020 Klagenfurt am Wörthersee, Universitätsstraße 104
T +43 463 204499-0 E info@seeparkhotel.at

WWW.SEEPARKHOTEL.AT

WORLDHOTELS



Sofa White, Design: Rodolfo Dordoni ©

Irgendwann kommt der Moment, um Trends hinter sich zu lassen und auf Zeitlosigkeit zu setzen. Substanz rückt in den Vordergrund und ein einziger Stil entscheidet: Ihr eigener. Wenn Sie bereit sind, sich im Leben einzurichten, dann begleiten wir Sie dabei: mit maßgeschneiderten Raumkonzepten, hochwertigen Markenmöbeln und der Handwerkskunst unserer Tischler.

Famler Einrichtungen Ges. m. b. H.

Haydnstraße 16, 5020 Salzburg · T +43 662 87 46 40-0 · info@famler.at · www.famler.at

Famler

Das Leben einrichten.



Autor: Michael Roither

40 Jahre Porsche 928

Der Porsche 928 ist heute zum modernen Klassiker geworden. 1977 trat er erfolgreich als Alternative zum Porsche 911 an.

„Der 928 war der Supertrumpf meines Autoquartetts aus Kindheitstagen“, schwärmt Helmut Eggert, Geschäftsleitung Porsche Import von Porsche Austria. „Und wie guter Wein braucht manchmal auch ein gutes Auto ein wenig Zeit zu reifen – zumindest im Auge des Betrachters. Denn blickt man heute auf den Panamera, so war ein Auto wie der 928 seiner Zeit eigentlich weit voraus!“ Aber wie kam es eigentlich zu dem „Supertrumpf“, der von 1977 bis 1995 fast 59.000 Mal produziert wurde?

Historischer Rückblick

Zu Beginn der Siebzigerjahre tüftelten Chefmodelleur Peter Reisinger und die Designer Harm Lagaay und Wolfgang Möbius an einem neuen Porsche-Modell. Der Entwurf kam von Anatole Lapine, dessen Ziel es weder war, alle zu überzeugen, noch, etwas Modisches zu schaffen – sondern lediglich etwas anderes als den 911er zu kreieren: kein luftgekühlter Heckmotor, sondern ein wassergekühlter Achtzylinder-Frontmotor mit 4,5 Litern Hubraum und 176 kW (240 PS) Leistung, Getriebe an der angetriebenen Hinterachse. Der Clou: Das Resultat war eine günstige Achslastverteilung, die später auch bei anderen Porsche-Modellen (924, 944, 968) eingesetzt wurde. Der V-Motor des Transaxle-Porsches (Motor vorn, Getriebe hinten) war beispiellos und bis dahin ohne Vorbilder in der Porsche-Welt. Alle Räder waren mit Einzelradaufhängungen an Doppelquerlenkern versehen, der sogenannten Weissach-Achse. Bei Lastwechseln in Kurven durch Gas-Wegnehmen oder Bremsen ging das Hinterrad in Vorspur, um plötzliches Übersteuern und Ausbrechen auszugleichen und so die Fahrsicherheit zu erhöhen. Auch die Form des 928 unterschied sich von den vorherigen Porsche-Modellen. Charakteristisch waren die runden Klappscheinwerfer und das stark gerundete Heck. Die Form des 928 war bei seiner Einführung 1977 modern und erwies sich als zeitlos: Der Wagen wurde bis zum Ende der Produktion 1995 nahezu unverändert gebaut. Bei der Präsentation polarisierte die Form, entpuppte sich aber letztlich als einflussreich: Diverse Hersteller holten sich beim 928 Inspiration für eigene Modelle – unter anderem den Zagato Zeta 6 und den Rayton Fissore Gold Shadow. Einige historische Meilensteine der

928er-Geschichte: 1977: Premiere beim Genfer Autosalon. 1978: Automatikgetriebe und elektrisches Schiebedach für den 928. 1980: Der Porsche 928 S kommt als Kraftpaket dazu, ein V8 mit 4664 ccm Hubraum mit 221 kW (300 PS), Front- und Heckspoiler für bessere Aerodynamik serienmäßig. 1984: 928 S mit LH-Jetronic und 228 kW (310 PS). 1985: Katalysator für den 928 S lieferbar. 1987: 928 S4 mit Vierventil-Motor und 235 kW (320 PS), Einscheiben- statt Zweischeibenkupplung. 1988: Sondermodell 928 S4 Clubsport mit sportlicher Fahrwerksabstimmung. 1989: 928 GT mit 330 PS, kürzer übersetztem Schaltgetriebe und sportlicher Abstimmung, Katalysator serienmäßig. 1992: 928 GTS mit 5,4 Litern Hubraum und 350 PS. Heute, 40 Jahre nach seiner Erstpräsentation, ist der Porsche 928 zu einem Geheimtipp bei Porsche-Liebhabern geworden. „Der Porsche 928 sollte neue Kunden bringen, was er schaffte. Eine Zeit lang sollte er den 911 beerben, was er nicht schaffte“, schrieb „Auto Bild“ kürzlich zum Jubiläum und zollte dem Frontmotor-Coupé insgesamt viel Respekt.

Fünf Monate im Porsche 928

Noch heute begeistert der Porsche 928 Autoliebhaber auf der ganzen Welt: Zusammen mit seinen beiden Söhnen Thibault und Baudoin ist der Franzose Philippe Delaporte vor Kurzem ein Mal rund um die Welt gefahren – eine spannende, abenteuerliche und eindrucksvolle Reise, 30.000 Kilometer im Porsche 928 von Paris nach New York. Bereits bei der ersten „Familientour“ 2011 waren es 27 Länder und 23 Hauptstädte gewesen, diesmal setzte Delaporte noch einen drauf. Fünf Monate fuhren Vater und Söhne in ihrem Porsche 928 von Paris nach Russland, Sibirien, Japan, danach über Alaska ein Mal quer durch die USA bis nach New York. Delaporte: „Die zwei Hauptetappen habe ich jeweils mit einem meiner Söhne absolviert: die erste von Europa nach Asien, die zweite durch Nordamerika. Das ist der Traum eines jeden Vaters, der eine Leidenschaft für Autos und Reisen hat.“ Der Porsche 928 wurde für seine Welt-Tour speziell vorbereitet und mit einem GPS-Tracker ausgestattet, sodass Interessierte die Reise live im Internet mitverfolgen konnten. Und wahrscheinlich ist es nicht die letzte gewesen!



Bild links: einst als Alternative geplant, heute ein eigenständiger Klassiker – der Porsche 928.

1. Der Porsche 928, hier in der GTS-Version, ist ein wahrer Gran Turismo.

2. Dank üppigem Hubraum und großem Kofferraum ein perfektes Reiseauto.

3. Der Traum vieler: mit einem Porsche 928, hier in der Turbo-Version, eine Küstenstraße zu befahren.

4. Die Form des 928 war bei der Einführung 1977 sehr modern und zeitlos. Besonders markant: die Klappscheinwerfer und das runde Heck. Der Wagen wurde über seine gesamte Produktionsdauer von knapp 18 Jahren fast unverändert produziert.



Entspannen und genießen

Der Gaisberg lädt zu vielerlei Aktivitäten ein. Auf der GERSBERG ALM erwarten Sie zur Abwechslung Ruhe und Entspannung.

Ein Paradies für Feinschmecker und Naturliebhaber:

Mitten im Grünen und doch nur zehn Autominuten von der Mozartstadt Salzburg bietet sich Ihnen ein außergewöhnlicher Ort für besondere Genüsse. Typisch österreichische Schmankerl auf höchstem Niveau zubereitet sowie ein gut sortierter Weinkeller sorgen für das leibliche Wohl. Die 44 gemütlichen Komfortzimmer und Apartments laden zum Verweilen ein, um

der Hektik des Alltags für einige Zeit zu entkommen! Für Feierlichkeiten bietet die GERSBERG ALM den perfekten Rahmen. Hochzeiten, Familienfeiern oder geschäftliche Anlässe – hier werden Sie kompetent beraten und sind bestens aufgehoben!

**ROMANTIKHOTEL & RESTAURANT
DIE GERSBERG ALM ******
5020 Salzburg, Gersberg 37
Tel. 0662 / 641257, Fax 644278
www.gersbergalm.at
office@gersbergalm.at

Anzeige

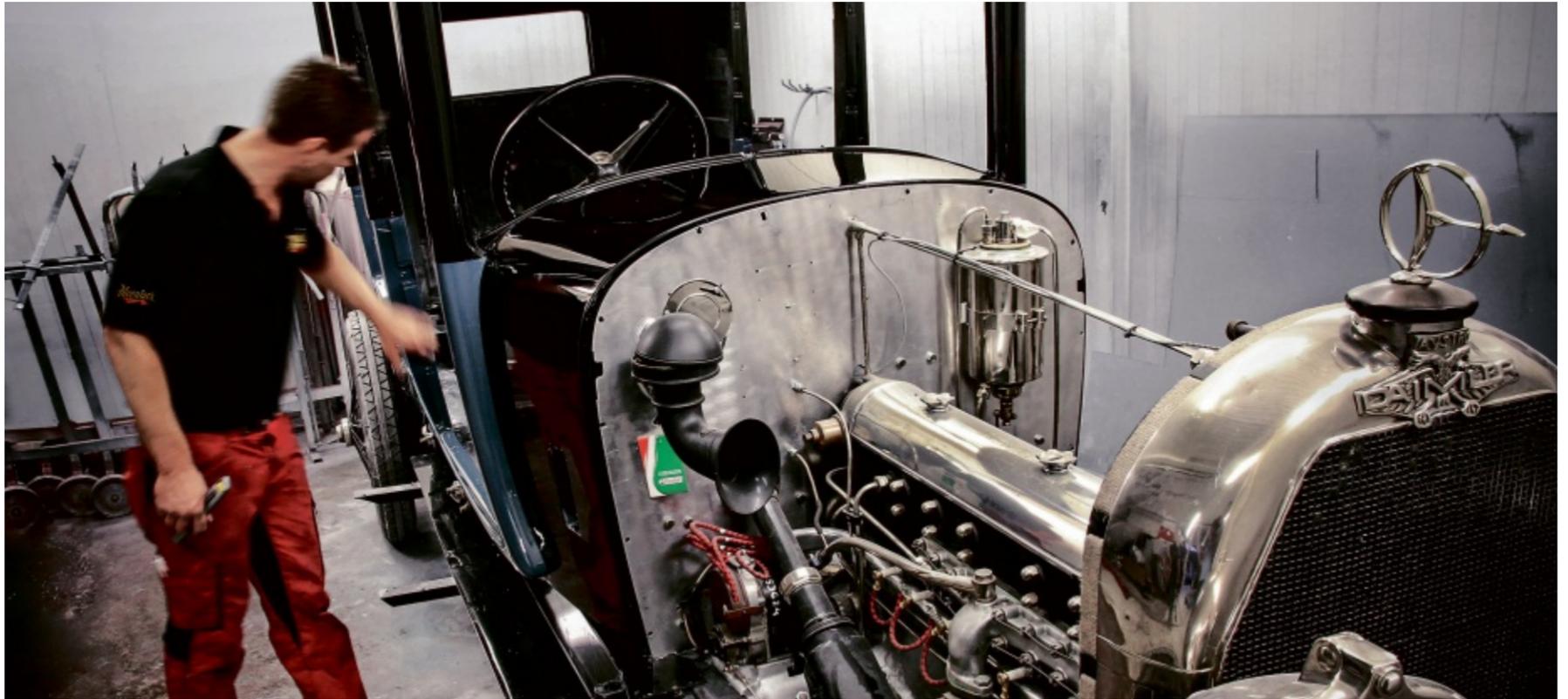


Wir lieben Lack.

- Lackarbeiten aller Art ✓
- Fachmännische Restauration ✓
- Pflege und Aufbereitung ✓
- Langjährige Erfahrung ✓



Pebering-Sträß 21 | A-5301 Eugendorf | Telefon: +43 (0) 6225 28 333 | www.paint-attack.at



Ihr Fachbetrieb

Sie haben Karosserie- oder Lackprobleme und sind auf der Suche nach einem Fachbetrieb mit Passion für Autos. Die Firma TP-Karosserie steht Ihnen gerne mit seinem umfassenden Service zur Seite.

Die Leistungen:

- Karosseriearbeit und Lackierungen
- Fahrzeugaufbereitung
- Mechanik mit modernster Technik
- Schadensabwicklung mit Ihrer Versicherung

Thomas Pillgruber

5020 Salzburg,
Jakob-Auer-Straße 5,
Telefon +43 664 / 4308400
E-Mail: tp-karosserie@gmx.at



Anzeige



Ihre Spezialwerkstätte für Oldtimer und luftgekühlte Porsche-Modelle in Salzburg.

- Motoren- und Getriebebau
- §57a Überprüfung
- Rallye- und Rennbetreuung
- Oldtimer Ankauf und Verkauf

Classica Automobile GmbH
E: office@classica.cc
Wasserfeldstraße 15-17
Telefon: +43 662 / 231 031-0
5020 Salzburg
Fax: +43 662 / 231 031-99

www.classica.cc
office@classica.cc



Anzeige

Lassen Sie nur die Besten an Ihre Karosserie!



Karosserie- und Lackprobleme kennt jeder: Sei es, dass einem eine kleine Unaufmerksamkeit unterläuft, seien es schlechte Straßenverhältnisse, die zu einem Schaden führen. Aber auch Abnutzung und altersbedingte Karosserie- und Lackprobleme sind keine Seltenheit. „Die 110 Karosseriefachbetriebe im Land Salzburg mit ihren zirka 600 Mitarbeitern bieten für Ihr Fahrzeug die professionelle Werterhaltung nach einem Crash-, Lack- oder Glasschaden. In diesen Werkstätten werden Sie vorerst einmal richtig beraten. Eine perfekte Abwicklung eines Schadenfalls mit Versicherung und Leasinggesellschaften ist selbstverständlich. Ihr Fahrzeug ist in besten Händen, da ausschließlich geschultes Personal beschäftigt wird, das neben der Fachlehre über weitere Ausbildungen in Fahrzeugtechnik, Karosseriearbeit und Karosserielackierung verfügt. Im Fachbetrieb kommen spezielle Einrichtungen der Karosserietechnik sowie Lackieranlagen und Vermessungsgeräte der Achsgeometrie zum Einsatz“, erläutert der Berufsgruppensprecher der Karosseriebautechniker Robert Gerl. „Doch unsere Betriebe führen nicht nur Reparaturen durch, eine Reihe von ihnen bietet auch die Fertigung von Aufbauten von Anhängern und Lkw in verschiedenster Art an und kann auf individuelle Wünsche der Kunden eingehen“, so Gerl weiter. Auch für Spezialaufbauten der Frächterbranche, Kühlaufbauten und Einsatzfahrzeuge ist der Salzburger Karosseriebauer der ideale Partner. „Ihrem wertvollen Fahrzeug zuliebe: Lassen Sie sich von Ihrem Karosseriebetrieb beraten und bedienen, damit Ihr Fahrzeug stets in einem fahr- und betriebssicheren Zustand ist, den korrekten Wert erhält und Sie immer Freude an Ihrem Auto haben“, resümiert Gerl.

www.karosseriefachbetrieb.at

Anzeige



Autor: Rüdiger Boennecken

Details zum Jubiläumsrennen

Wer darf wie teilnehmen? Wie wird gewertet und wo findet was statt?

Gleichmäßigkeit ist auch in diesem Jahr Trumpf beim Gaisbergrennen. Bei den 150 Teilnehmern wird an drei Tagen die Zeitabweichung gemessen; als Sieger darf sich die- oder derjenige fühlen, die/der mit der geringsten Abweichung (in Hundertstelsekunden) im Ziel ankommt. Im vergangenen Jahr meisterten dies am besten Michael und Moritz Hecht. Das Vater-Sohn-Team mit seinem Porsche 356 A Coupé aus dem Jahr 1958 hatte am Ende eine Zeitabweichung von nur 4,97 Sekunden. Der „Vorsprung“ auf die Zweitplatzierten Georg Geyer und Jan Soucek betrug nur unglaubliche 19 Hundertstelsekunden, und das bei drei Renntagen.

Nicht nur am Rennmodus, sondern auch bei den Wertungen setzen die Veranstalter auf Altbewährtes: Das vom Salzburg Rallye Club (S.R.C.) veranstaltete Gaisbergrennen ist auf die sechs Wertungen Gaisberg (drei Wertungen), Stadt Grand Prix und Salzburgring (je eine Wertung) sowie die Gaisbergwertungsfahrt, die zur Gesamtwertung zählt, ausgelegt. Auf dem Salzburgring kann die Geschwindigkeit frei gewählt werden (Referenzrunde). Auf dem Gaisberg darf die vorgegebene Sollzeit – der Schnitt beträgt 50 km/h – nicht unterschritten werden. Zugelassen sind alle historisch bedeutenden Fahrzeuge, offene und geschlossene, ein- und zweisitzige Touren-, Sport- und Rennwagen, die bis zum 31. Dezember 1969 gebaut wurden. Und seit dem Vorjahr gibt es eine Gästeklasse für historische oder sportlich bedeutende Fahrzeuge bis Baujahr 31. Dezember 1979. Daneben gibt es die „bewährten“ Klassen Touren-, Sport- und Rennwagen, wobei es bei diesen drei Klassen wie bislang zwei Altersklassen gibt: Klasse 1 mit Fahrzeugbaujahr bis Ende 1945 und Klasse 2 mit Baujahr von 1946 bis 1969. Für Rennfahrzeuge ist keine Straßenzulassung notwendig, dies ist jedoch dem Veranstalter zu melden! Die technische Abnahme der Fahrzeuge findet am Donnerstag, 25. Mai, ab 9 Uhr in Schloss Hellbrunn statt.

Wichtig: Jeder Teilnehmer muss seine Fahrzeugpapiere mit Originalitätsnachweis mitführen; FIA- und FIVA-Wagenpass sind dabei erwünscht. Erst nach der Abnahme bekommt der Teilnehmer seine Startnummer ausgehändigt. Auch die Ausstattung muss gewissen Ansprüchen genügen: Es sind ausschließlich mechanische Uhren mit Analoganzeige, das heißt mit Ziffern, Zeigern, Schleppzeigern, erlaubt, Uhren mit Digitalanzeigen sind verboten. Als Wegstreckenzähler sind nur rein mechanische Geräte zugelassen. Weiters verboten sind Funkuhren, auch wenn sie eine Analoganzeige besitzen.

Die Fahrer dürfen auch nicht auf elektronische Hilfsmittel zurückgreifen. Einzig in der Gästeklasse sind (serienmäßig verbaute) elektronische Wegstreckenzähler erlaubt. Als Sieger dürfen sich alle Teilnehmer des Gaisbergrennens für historische Automobile sehen und wer die Gesamtwertung gewonnen hat, steht am Samstag, 27. Mai, gegen 17 Uhr fest. Als krönender Abschluss findet am Abend im mondänen Hangar-7 auf Einladung von Red Bull die Siegerehrung im stilvollen Rahmen statt. Weitere Informationen und Details zum Rennen finden Sie im Internet unter www.src.co.at



*Damals wie heute:
Das Wichtigste sind
begeisterte Motor-
sportfans.*

25. MAI 2017



Programm:

8 bis 12 Uhr:

Fahrzeugabnahme in Schloss Hellbrunn

13 Uhr:

Fahrzeugaufstellung auf dem Residenzplatz

15 bis 17 Uhr:

Stadt Grand Prix

Infos zur Strecke:

Start/Ziel ist beim Michaeli-Tor, danach führt die Strecke über die Karolinenbrücke, die Imbergstraße und die Staatsbrücke zurück zum Mozartplatz.

Hinweis:

Sperre der Straßen Rudolfskai, Franz-Rehrl-Platz, Imbergstraße, Staatsbrücke von 12 bis 17.30 Uhr. Halten und Parken verboten mit Abschleppzonen gemäß Beschilderung, 8 bis 17.30 Uhr. Für die Dauer der Sperre haben die Salzburger Verkehrsbetriebe und die Fa. Albus einen Ersatzverkehr eingerichtet.

26. MAI 2017



Programm:

8.30 bis 12 Uhr:

Wertungsläufe auf den Gaisberg Gruppe 2

8.30 bis 12 Uhr:

Wertungsfahrt Gruppe 1

14 bis 17 Uhr:

Wertungsläufe auf den Gaisberg Gruppe 1

14 bis 17 Uhr:

Wertungsfahrt Gruppe 2

Infos zur Strecke:

Die klassische Bergstrecke auf den Gaisberg ist 8652 Meter lang. Der Höhenunterschied beträgt 672 Meter. Die Gaisbergwertungsfahrt führt auf zirka 120 Kilometern durch das Salzkammergut.

Hinweis:

Sperre der Gaisberglandesstraße (L108): von 8 bis 12.30 & von 14 bis 17 Uhr.

27. MAI 2017



Programm:

8.30 bis 12 Uhr:

Wertungsläufe auf dem Salzburgring

14 bis 17 Uhr:

Wertungsläufe auf den Gaisberg

Infos zur Strecke:

Seit 1969 ist der Salzburgring zwischen Koppl und Plainfeld im Nesselgraben Schauplatz vieler Motorsportrennen. Der Rundkurs ist 4241 Meter lang und besteht aus je sechs Rechts- und Linkskurven. Der Höhenunterschied beträgt 25 Meter und die Start-Ziel-Gerade ist mit 750 Metern die längste Gerade.

Hinweis:

Sperre der Gaisberglandesstraße (L108): von 13.30 bis 17.30 Uhr. Parkmöglichkeiten beim Gasthof Mitteregg (Zufahrt über Elsbethen bis GH Mitteregg möglich). Weitere Parkmöglichkeiten bei den Firmen Lang und Lettner in Guggenthal.



Aus dem aktuellen Starterfeld: Royal Enfield 500 TT, Baujahr 1934.
Kleines Bild: Sunbeam 500, S90, Baujahr 1929.

Autoren: Michael Roither, Rüdiger Boennecken

Royal Enfield TT und Sunbeam S90

Diese und weitere Motorradklassiker sind heuer beim Gaisbergrennen erstmals live zu erleben.

STARTERFELD



Rex-Acme 350, TT-Modell, 1927
Brough Superior 995, SS 100, 1928
AJS 500, K10, 1928
Douglas 500, SW 5, 1928
Velocette 350, KSS, 1928
BMW 750, Werksrenner OHV, 1929
Sunbeam 500, 9SD/S90, 1929
Matchless 500, V2S, 1929
AJS 500, R10, 1930
Royal Enfield 500, TT-Racer, 1934
Norton 350, Inter, 1934
Moto Guzzi 500, Condor, 1939
Kurth-BMW 500, Gespann, 1967

„Das Gaisbergrennen war am Anfang ein Motorradrennen, in den ersten Jahren waren doppelt so viele Motorräder wie Autos am Start“, weiß Gaisbergrennen-Experte Hermann Schwarz vom S.R.C. Motorräder haben beim Gaisbergrennen in der Tat eine lange Tradition: In den Jahren 1929 bis 1933, 1960 und 1966 bis 1969 waren sie beim historischen Gaisbergrennen am Start. Schon im ersten Jahr fuhr Josef Waller aus Wien auf einer Sunbeam die Tagesbestzeit mit einer unglaublichen Durchschnittsgeschwindigkeit von 85 km/h, und das auf einer 11,9 Kilometer langen Schotterpiste. Gestartet wurde in der Obergnigl bei der Buskehre. Kurz nach dem Start ging es rechts in die Fichtl-Kurve und links in die Radauer-Kurve der Grazer Bundesstraße folgend bis Kilometer 3,864. Hier bogen die Starter auf die heutige L108, die Gaisberglandesstraße, ein, dem Ziel entgegen. 1933 verzeichneten die Veranstalter eine Rekordzahl von Meldungen für die einzelnen Motorradklassen, denn nicht weniger als 70 Fahrer haben genannt. So begeisterten zum Beispiel Josef Jung auf einer DKW 250, Anton (Toni) Magnus auf einer Moto Guzzi 250, der Tiroler Otto Mathé auf einem Eigenbau 350 ccm Spezial oder auch Philipp Graf Boos-Waldeck, der Mitbegründer des Gaisbergrennens und ehemalige Besitzer von Schloss Rif. Weitere bekannte Salzburger Motorradteilnehmer am Gaisbergrennen waren unter anderem: Wolfgang von Karajan, Willi Koch,

Harald Schmirli oder Egon Dornauer. Der Salzburger Josef Hofmann auf einer Rudge 500, mit einer Zeit von 8:14,49 Minuten, war an diesem Tag nicht zu schlagen.

Die drei Gründer und Veranstalter des neuzeitlichen Gaisbergrennens knüpfen nun daran an: Thomas Matzelberger, Hermann Schwarz und Gert Pierer haben zum fünfzehnten Jubiläum ein Dutzend verwegene Piloten mit ihren Maschinen eingeladen. Gezeigt und gefahren werden Raritäten aus der Vorkriegsära – so auch eine Sunbeam, wie im ersten Teilnahmejahr von Motorrädern im Jahr 1929. „Ich bin selbst ein Motorrad-Freak“, gesteht Hermann Schwarz, „aber es hat ein bisschen gedauert, bis ich mich bei meinen Kollegen mit der Idee, auch beim neuzeitlichen Gaisbergrennen wieder Motorräder am Start zu haben, durchsetzen konnte. Beim heurigen Jubiläum war es dann so weit.“ 2017 wird das Testjahr – wenn die Fahrer „ordentlich und diszipliniert fahren“, es also keine gefährlichen Situationen oder Unfälle gibt, soll es nächstes Jahr wieder eine Motorradklasse geben, sagt Hermann Schwarz. Am Start sind mit einer Ausnahme übrigens nur Vorkriegsmodelle: Als Hommage an die Rennen in den Sechzigern ist auch eine rare Beiwagen-Maschine am Start. Tipp für Besucher des Gaisbergrennens 2017: Beim Stadt Grand Prix starten die sehenswerten Zweirad-Klassiker am Schluss!

DE UNGARIA GmbH Juwelier

Makartplatz 4, 5020 Salzburg, Tel.: +43 (0)662 / 876115, info@de-ungaria.com

WWW.DE-UNGARIA.COM

„Inspiriert durch die wundervollen Automobile im fahr(T)raum
entstand eine handgefertigte Schmuck - Collection.“

Marie-Christine & Leonie von Ungern-Sternberg



fahr(T)raum

collection by

DE UNGARIA

SALZBURG



DIE FERDINAND PORSCHE ERLEBNISWELTEN FAHR(T)RAUM

Größte Austro - Daimler Sammlung der Welt | Österreichische Automobilgeschichte auf 3.000 m²
Passauer Straße 30, 5163 Mattsee bei Salzburg, Tel.: +43 (0)6217/592 32, office@fahrtraum.at

WWW.FAHRTRAUM.AT

MEHR ALS EIN SUV. EIN ALFA ROMEO.

 **124g**
pro Kilometer¹
CO₂-EMISSIONEN

 **4 JAHRE**
Alfa Romeo
GARANTIE²



ALFA ROMEO STELVIO JETZT BEI PAPPAS SALZBURG. AB € 199,- MTL.³

¹⁾ Verbrauch (kombiniert): 4,7-7,0 l/100km, CO₂-Emissionen: 124-161 g/km. Symbolfoto. Stand 04/2017.

²⁾ 2 Jahre Neuwagentgarantie und 2 Jahre Alfa Romeo Care mit Fahrleistung von 120.000 km.

³⁾ Restwertleasing der FCA Leasing GmbH für Alfa Romeo Stelvio 180 PS RWD: Barzahlungspreis € 40.990,-, Rate mtl. € 199,-, Anzahlung € 12.297,-, Restwert € 22.800,-, Gesamtkreditbetrag € 40.990,-, Gebühren inkl. staatl. Vertragsgebühr € 1.023,-, Sollzinssatz fix 2,9%, eff. Jahreszins 4,1%, Gesamtbetrag € 45.046,-, Laufzeit 48 Monate, Fahrleistung pro Jahr 15.000 km. Angebot der FCA Leasing GmbH. Voraussetzung: Bankübliche Bonitätskriterien, Wohnsitz/Beschäftigung in Österreich. Barzahlungspreis, Anzahlung, Rate und Restwert in EUR inkl. MwSt. u. NoVA. Aktion gültig bis 30.06.2017.

 **FCA BANK**
Austria

La meccanica delle emozioni



PAPPAS 

Pappas Salzburg, Innsbrucker Bundesstraße 111, 5020 Salzburg, www.pappas.at