

Salzburger Nachrichten SPEZIAL

GAISBERG

RENNEN 2022



911 RS 2.7
50 Jahre Mythos

Stadt GP
Urbanes Comeback

BMW 3.0 CSL
Mit Biosprit



Classica bald neue Heimat für Traditions- Britten

Als Harry Frederick Stanley Morgan 1909 ein Unternehmen zum Bau von Fahrzeugen gründete, dachte er zuerst an Dreiräder. Die Geburtsstunde des Morgan Threewheeler. 1936 erweiterte Morgan mit dem 4/4 (steht für vier Zylinder und vier Räder) seine Palette um ein vierrädriges Automobil. Und seitdem wird der Morgan 4/4 leicht modifiziert, aber konzeptionell unverändert gebaut. Er ist damit das bis heute am längsten in Serie gebaute Fahrzeug der Welt. Auch ein zweiter Rekord ist der Morgan Motor Company nicht mehr zu nehmen: Sie sind weltweit die Einzigen, die bei Aufbauten noch Rahmen aus Eschenholz verwenden. Und die Geschichte geht weiter, beinhaltet doch die aktuelle Modellpalette mit dem Super 3 einen „Threewheeler“ und mit den PlusFour bzw. PlusSix zwei Vier- bzw. Sechs-Zylinder-Automobile. Die Car Collection in Schwertberg ist die neue Zentrale für Morgan Cars in Österreich und der Salzburger Oldtimerspezialist CLASSICA AUTOMOBILE im kommenden Jahr neuer Service- und Vertriebspartner für neue und alte Morgan-Automobile. Seit mehr als 20 Jahren beschäftigt sich die Firma Classica mit dem Handel und der Reparatur von Oldtimern. Aber auch die Veranstaltung von Oldtimerevents oder die Rennbetreuung gehören zum Leistungsspektrum des Classica-Teams. Das Herz ist aber die Werkstätte und hier wird mit dem neuen Leistungsprüfstand ein neuer Maßstab in der Reparatur von Oldtimern definiert. Der Prüfstand ermöglicht es den Classica-Spezialisten, Vergaser und Zündung über den gesamten Drehzahlbereich dynamisch abzustimmen. Daneben sind auch eine Leistungsmessung, eine optionale Leistungssteigerung oder auch die Vergaseroptimierung für heck-, front- und allradgetriebene Fahrzeuge bis 1400 PS bzw. 320 km/h möglich. Weitere Informationen über das Angebot an Klassikern, die Classica-Veranstaltungen und alle Serviceleistungen von Classica Performance finden Sie unter www.classica-automobile.at



Bild oben: Morgan Plus 4 als limitiertes Sondermodell LeMans 62 bei Classica erhältlich.
Bild unten: Classica-Leistungsprüfstand mit einem Mercedes-Benz 300 SEL 6,8 „Rote Sau“.



Inhalt

Liebe Leserinnen und Leser!

4

50 Jahre Porsche 911 Carrera RS 2.7

Wie ein Heckflügel die
Autowelt veränderte

12

Auto der Vergangenheit trifft Sprit der Zukunft

Ein BMW 3.0 CSL fährt
mit Biosprit am Gaisberg

17 Mal in Folge ging in den Jahren 2003 bis 2019 das Gaisbergrennen in und um die Stadt Salzburg über die Bühne. Dann kam Corona. Die gute Nachricht: Den Oldtimern können ein paar Jahre mehr oder weniger am Tacho im Normalfall nicht viel anhaben. Und auch deren Besitzer altern ob der geistigen Herausforderung, die das Fahren und Pflegen der historischen Fahrzeuge mit sich bringt, bekanntlich weniger schnell. Spaß beiseite, alle Beteiligten freuen sich sehr auf die Wiederauferstehung der beliebten Veranstaltung, die bekanntlich im nächsten Jahr ihrerseits ihr 20-Jahr-Jubiläum begehen wird. Umso wichtiger war es, schon in diesem Jahr des Comebacks möglichst klaglos wieder zurück in die Spur zu finden, und wir tun das, indem wir mit dem Porsche 911 Carrera RS 2.7 eine echte Motorsportlegende hochleben lassen. Wie der legendäre „Entenbürzel“ feiert auch das zweite Fahrzeug, auf das wir den redaktionellen Fokus richten, in diesem Jahr seinen 50. Geburtstag: Umso spannender, dass der betreffende BMW 3.0 CSL beim diesjährigen Gaisbergrennen mit hochmodernem und vor allem nachhaltigem Biosprit an den Start gehen wird. Am Steuer: niemand Geringerer als ein echter Prinz ...

Welch guten Ruf das Gaisbergrennen trotz der zweijährigen Zwangspause immer noch im In- und Ausland genießt, zeigt ein Blick auf die diesjährige Teilnehmerliste, die von bekannten Namen, ehrwürdigen Marken und handverlesenen Modellen geradezu strotzt. In diesem Sinne wünschen wir viel Spaß beim Lesen der neuen SN-Ausgabe des „Gaisbergrennens“ – stellvertretend für alle Beteiligten Rüdiger Boennecken und Florian T. Mrazek.

PS: Man sieht sich beim Stadt Grand Prix, am besten mit Öffis oder Fahrrad!

Impressum

„Gaisbergrennen 2022“ ist ein
SPEZIAL der „Salzburger Nachrichten“
vom 21. Mai 2022

Medieninhaber:

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

Herausgeber: Dr. Maximilian Dasch

Redaktion: Florian T. Mrazek

(verantwortl.), Rüdiger Boennecken

Grafik/Layout/Bildcollage: Manfred Falk

Lektorat: Johannes Kugler

Projektleitung: Rüdiger Boennecken

Alle: Karolingerstraße 38–40, 5021 Salzburg

Titelbild: Technisches Museum Wien

Fotos: Seite 2 Firma Classica, Seiten 3,

14 und 15 (Technisches Museum Wien,

Digitales Archiv), Seiten 4–7 (Porsche),

Seite 10 (BMW Classic Group),

Seite 12 (Daniel Reinhard/SRC)

Druck: Leykam Druckerei, A-7201 Neudörf

Mit freundlicher Unterstützung des
Salzburger Rallye Club (S.R.C.).



Autor: Florian T. Mrazek

Jubiläum für den „Entenbürzel“

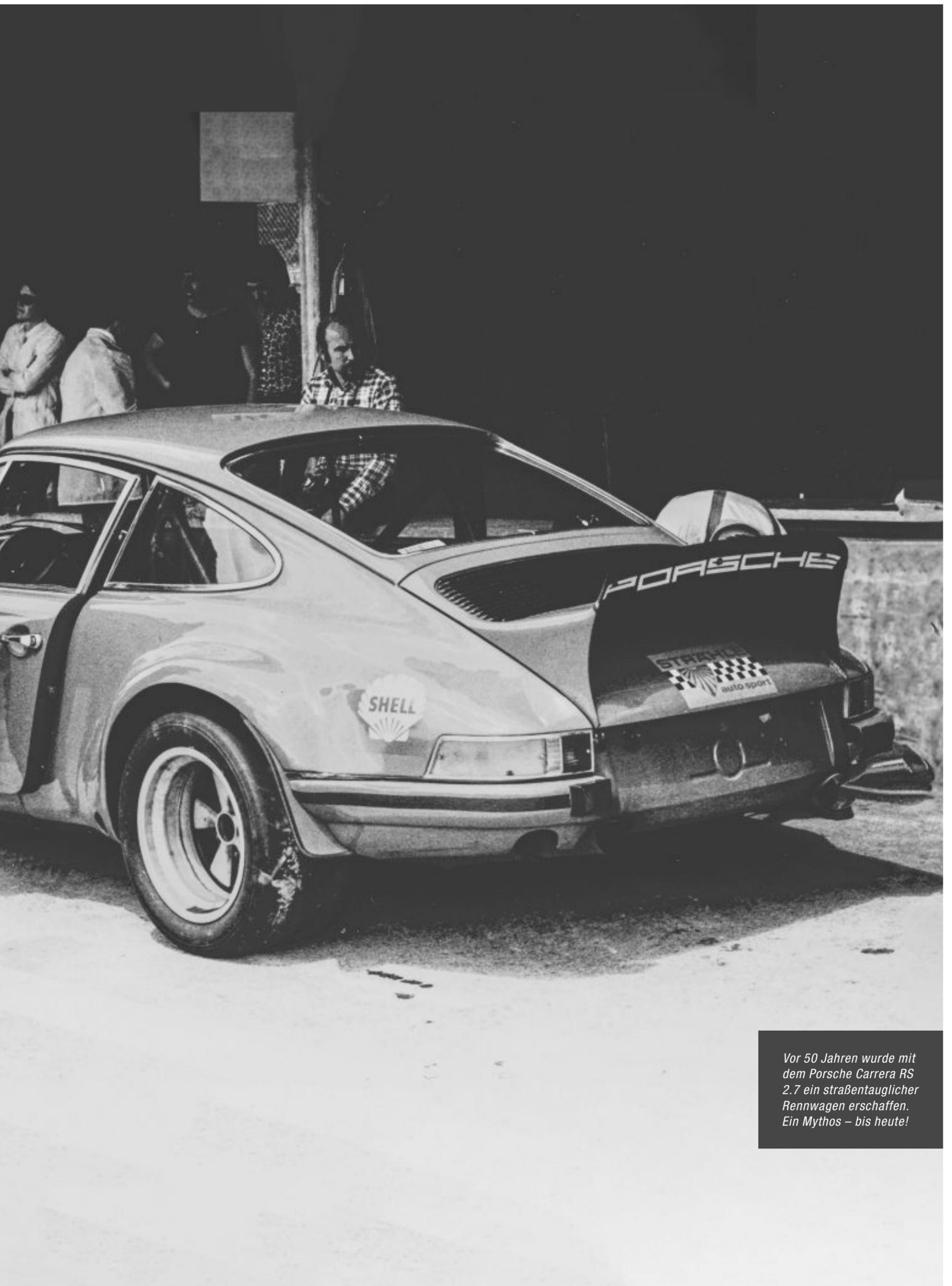
Die historische Bedeutung eines Autos erkennt man oft am besten an den Beinamen, die sich das jeweilige Modell über die Jahre „verdient“. Geht es danach, so ist eine ganz spezielle Variante des Porsche 911 aus dem Jahre 1972 ganz vorn mit dabei. Die Rede ist natürlich vom 911 Carrera RS 2.7, dessen Entwicklung 2022 ein halbes Jahrhundert zurückliegt. Ob „RS“, „Entenbürzel“ oder schlicht und einfach nur „2.7er“ – nicht nur unter hartgesottenen Elfer-Enthusiasten genießt das erste Porsche-Serienmodell mit Bug- und Heckspoiler heute Kultstatus.

Am Anfang stand bei Porsche das Ziel, ein besonders leichtes und leistungsstarkes Fahrzeug mit Straßenzulassung zu entwickeln, mit dem die Kunden aber auch an Rennsportveranstaltungen teilnehmen können. „Sein Repertoire: Per Achse zum Rennen und wieder nach Hause“ – so hieß es in der zeitgenössischen Werbung. Als leistungsstärkstes Modell der ersten Generation sowie als erster 911 überhaupt erhielt der am 5. Oktober 1972 auf dem Pariser Autosalon vorgestellte RS den Beinamen „Carrera“. Das spanische Wort bedeutet auf Deutsch „Rennen“ und geht zurück auf die „Carrera Panamericana“, das legendäre, auf öffentlichen Straßen in Mexiko ausgetragene Langstreckenrennen, bei dem Porsche 1953 mit dem 550 Spyder erstmals einen Klassensieg eingefahren und ein Jahr darauf sensationell den dritten Gesamtrang belegt hatte. Die 500 Einheiten des RS 2.7, die Porsche für die Homologation für die Gruppe 4 „Spezial-GT-Fahrzeuge“ anfangs eingeplant hatte, waren bereits wenige Wochen nach der Weltpremiere verkauft. Bis Juli 1973 konnte der Absatz des Elfer-Topmodells sogar verdreifacht werden. Insgesamt wurden 1580 Fahrzeuge gebaut, davon 17 als Basisvarianten, 1308 Exemplare der Touringversion, 55 Rennversionen sowie 200 Fahrzeuge der Leichtbauversion.

Aus heutiger Sicht geradezu radikal wirkt die Konsequenz, mit der die Zuffenhausener Ingenieure das Thema Leichtbau angingen: So wurde beim 911 Carrera RS 2.7 „Leicht“ auf Selbstverständlichkeiten wie die Rücksitze, Teppiche, eine Uhr und Armlehnen verzichtet. Zwei leichte Sitzschalen ersetzten auf Kundenwunsch schwerere Sportsitze. Sogar die Scheiben bestanden aus leichtem Dünnglas, und das Porsche-Wappen auf der Fronthaube wurde geklebt. Im Vergleich zum Ausstattungspaket „Touring“ wog der „Sport“ damit um satte 115 Kilogramm weniger und kam auf ein Leergewicht von gerade einmal 960 Kilogramm. Um das Gewicht der ultimativen Rennversion „RSR“ für die Homologation auf unter 900 Kilogramm zu drücken, wurde mit Dünoblechen und Kunststoffteilen gearbeitet. Auf Dämmmaterial wurde komplett verzichtet.

Doch nicht nur bei der Vermeidung überflüssiger Pfunde, auch in Sachen Leistung ging man bei Porsche ans Limit: So leistete der neu entwickelte 2,7-Liter-Sechszylinder-Boxer mit Benzineinspritzung im 911 Carrera RS 2.7 beeindruckende 210 PS bei 6300 Umdrehungen in der Minute und entwickelte 255 Newtonmeter bei 5100 Umdrehungen. Um eine hohe Alltagstauglichkeit zu behalten, blieben Verdichtung, Steuerzeiten und Ventildurchmesser im Vergleich zum 2,4-Liter-Modell unverändert. Nichtsdestotrotz reichte die Leistung der Sportversion für eine bahnbrechende Beschleunigung von 5,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Damit unterbot der 911 Carrera RS 2.7 als erster Serienwagen die Sechs-Sekunden-Marke der Fachzeitschrift „Auto, Motor und Sport“. Der Topspeed lag jenseits von 245 km/h.





Vor 50 Jahren wurde mit dem Porsche Carrera RS 2.7 ein straßentauglicher Rennwagen erschaffen. Ein Mythos – bis heute!



Es ist der unmittelbarste Technologietransfer von Motorsport in die Serie, den es gibt. Das zählt bei Porsche zur gelebten Tradition.

Die eigentliche Revolution betrifft allerdings die Karosserie und dabei vor allem die Heckpartie des Porsche 911 Carrera RS 2.7: Um den Auftrieb an Vorder- und Hinterachse bei hohen Geschwindigkeiten zu minimieren und damit ein neutraleres Fahrverhalten zu ermöglichen, entwickelten die Ingenieure Hermann Burst und Tilman Brodbeck gemeinsam mit dem Stylisten Rolf Wiener einen Heckspoiler für den Carrera. Ziel der Überlegungen war es, den Nachteil des abfallenden Hecks des 911 durch geeignete und vor allem stilistisch vertretbare Maßnahmen zu kompensieren und damit die Aerodynamik des extrem leichten Boliden zu verbessern. Im Windkanal testeten die Ingenieure den Strömungsverlauf am Heck und die Verbesserungen mit der neuen Abrisskante, die aufgrund ihrer markanten Form den Namen „Entenbürzel“ erhielt.

Nach drei Tagen im Windkanal mit drei unterschiedlichen Varianten legten sich die Ingenieure auf eine erste Abmessung bei Höhe und Breite des Heckspoilers fest. In der Folge reiste das Entwicklerteam zum Hockenheimring, wo Testfahrer Günther Steckkönig die Konstruktion auf Herz und Nieren testete – mit Erfolg: Der neue „Entenbürzel“ drückt mit seiner Erhebung den 911 Carrera RS 2.7 bei schneller Fahrt nicht nur in Richtung Straße, sondern versorgt den Heckmotor auch noch mit zusätzlicher Kühlluft. Im direkten Vergleich mit einem Fahrzeug ohne Flügel fuhr der Carrera mit montiertem Bug- und Heckflügel wesentlich schneller und auch sicherer. Das Resultat: Die Kombination aus Bug- und Heckspoiler wurde beim 911 erstmals zur Serienausstattung. Innerhalb von drei Monaten entstand der fahrfertige Prototyp, in der Folge begann die Produktion der Kleinserie. Wenig später löst das Modell weltweit eine regelrechte Spoiler-Mania aus. „Für mich war der Spoiler damals nur eine Lösung für ein technisches Problem. Dass wir damit eine Ikone erschaffen haben, war mir lange nicht bewusst“, erinnert sich Miterfinder Hermann Burst.

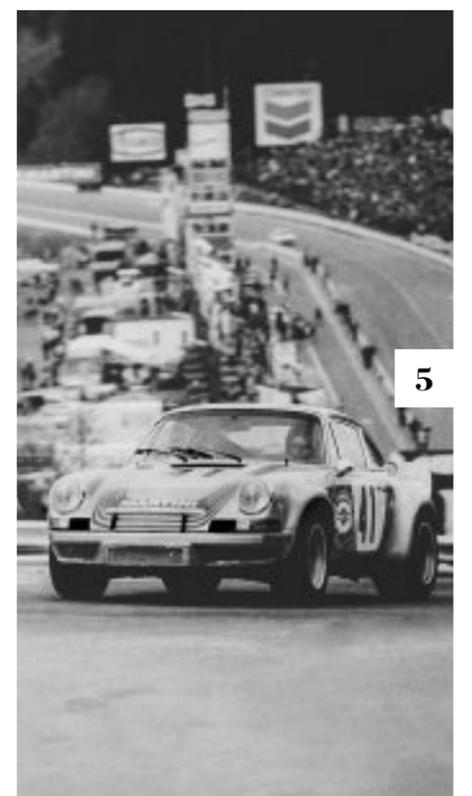
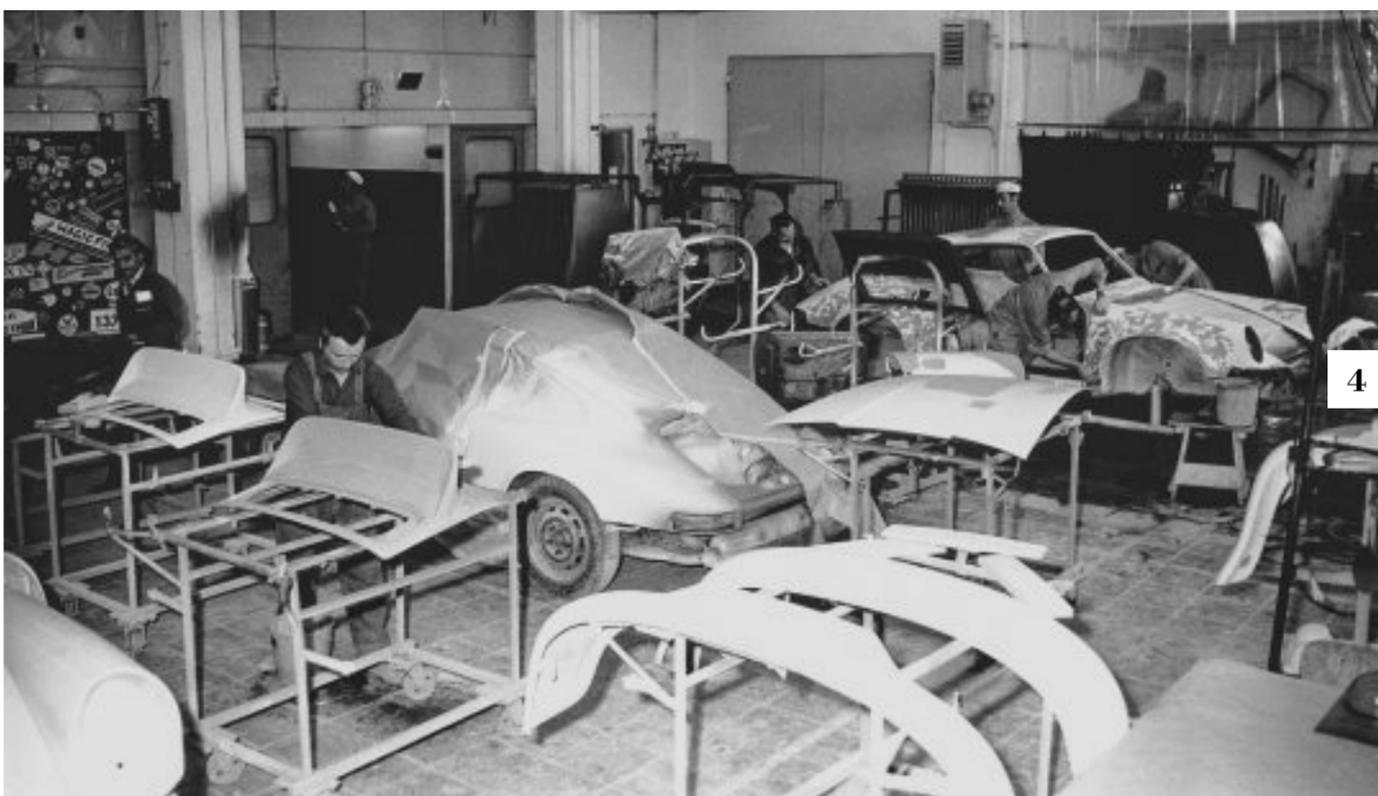
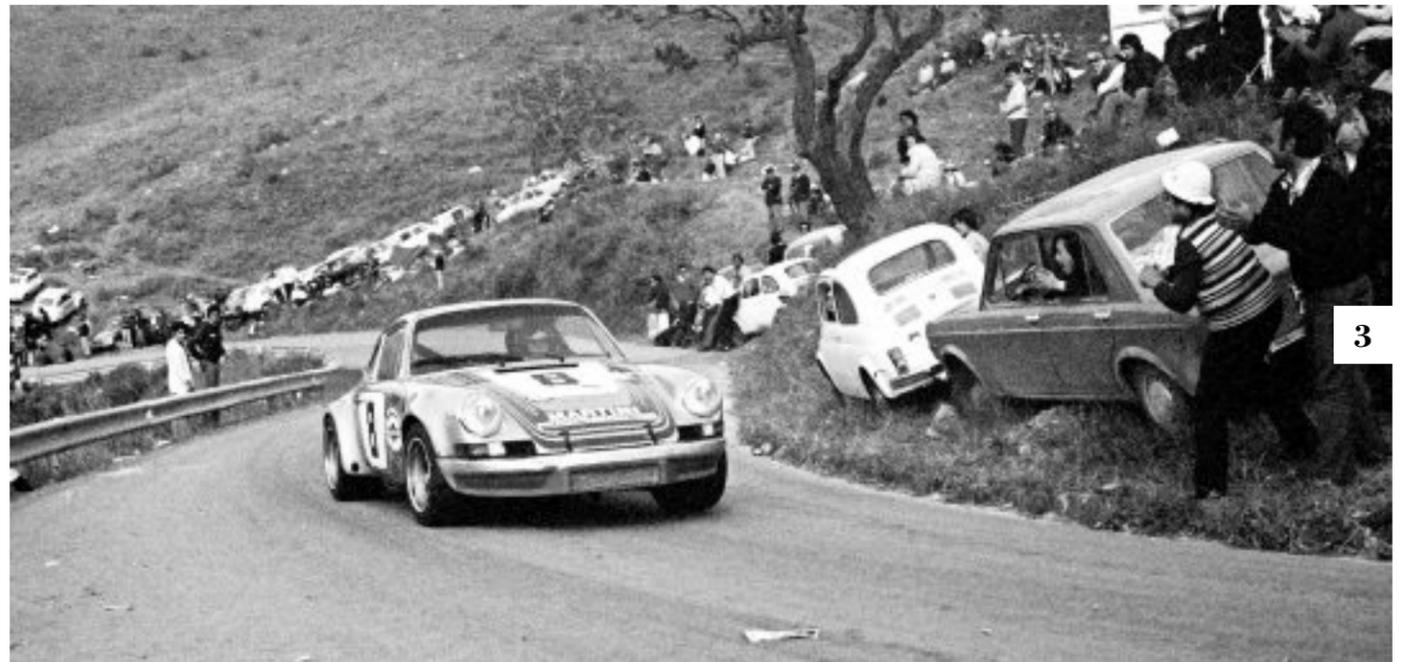
Doch nicht nur sein markanter Heckspoiler, die teils knalligen Farben wie Hellgelb oder Blutorange oder der unübersehbare Carrera-Schriftzug zwischen den Radkästen machten den Porsche 911 Carrera RS 2.7 praktisch über Nacht zu einem Star. Vor allem die Erfolge im Motorsport waren es, die dem damals schnellsten Straßenfahrzeug Deutschlands zu Ruhm und Ehre verhelfen. Beim ersten, noch inoffiziellen Porsche-Werkseinsatz bei den 1000 Kilometern von Zeltweg am Österreichring 1972 fuhr Günther Steckkönig mit einem leicht getarnten Rennwagen als Prototyp direkt auf den zehnten Platz im Gesamtklassement. Für die Saison 1973 entschied sich Porsche, mit einem Werksteam an der Marken-Weltmeisterschaft teilzunehmen. Anfang Februar 1973 ging beim 24-Stunden-Rennen von Daytona ein von Peter Gregg und Hurley Haywood pilotierter RSR mit 22 Runden Vorsprung durchs Ziel – ein fulminanter Start in die neue Saison. Bereits im März folgte bei den 12 Stunden von Sebring erneut ein Sieg. Es folgten Langstreckenrennen in Vallelunga, Le Mans, Dijon, Monza und Spa-Francorchamps, bei denen 911-RSR-Rennwagen mit ihren Piloten höchst erfolgreich abschnitten.

Im Mai 1973 gewannen zudem Herbert Müller und Gijs van Lennep bei der berühmt-berüchtigten Targa Florio. „Ein wichtiger Sieg für uns, weil sich gezeigt hat, dass der RSR mit dem größeren Heckflügel auf Rundstrecken und bei Rallyes sehr schnell fahren kann“, erinnert sich der damalige Versuchsleiter Serienfahrzeuge bei Porsche, Peter Falk. Bei den 24 Stunden von Le Mans im Juni 1973 belegten Herbert Müller und Gijs van Lennep in einem 911 Carrera RSR den vierten Platz im Gesamtklassement. Kein Wunder, dass beim International Race of Champions (IROC) im Oktober 1973 gleich zwölf identische 911 Carrera RSR 3.0 eingesetzt wurden, in denen Fahrer aus unterschiedlichen Rennklassen gegeneinander antraten. In der ersten Saison errang der 911 Carrera RSR nicht weniger als drei internationale und sieben nationale Meisterschaften – und begründete damit den Erfolg des 911 für die nächsten Jahrzehnte.

Porsche setzte den 911 aber auch im Rallyesport ein: Die East African Safari im April 1973 sowie die 1000-Seen-Rallye im August fungierten als Testläufe für künftige Einsätze. Bei der kraft- und materialraubenden East-African-Rallye wurden Björn Waldegård und Hans Thorszelius nach 5000 Kilometern sensationell Zweite im Gesamtklassement. Nur wegen der Annullierung einer Etappe verpasste man den verdienten Sieg.

1972 wie heute ist es bei Porsche üblich, dass RS-Modelle von den Mitarbeitern entwickelt werden, die auch für die Rennfahrzeuge der Marke verantwortlich sind. Die damals schon präzise, an Rennwagen angelegte Aerodynamik macht den Porsche 911 Carrera RS 2.7 heute noch einzigartig. Oder, wie es Andreas Preuninger, Leiter Porsche-GT-Fahrzeuge, ausdrückt: „Es ist der unmittelbarste Technologietransfer von Motorsport in die Serie, den es gibt. Das hat sich bis heute nicht geändert und zählt bei Porsche zur gelebten Tradition.“

1. Björn Waldegård am Start der East African Safari Rally 1973.
2. Mehr braucht man nicht!
3. Am Weg zum Sieg bei der Targa Florio – Herbert Müller auf RSR.
4. Unmittelbarer Technologietransfer vom Rennsport zur Serie.
5. Siegreich auch in unzähligen Rundstreckenrennen weltweit – der Porsche 911 Carrera RSR 3.0.



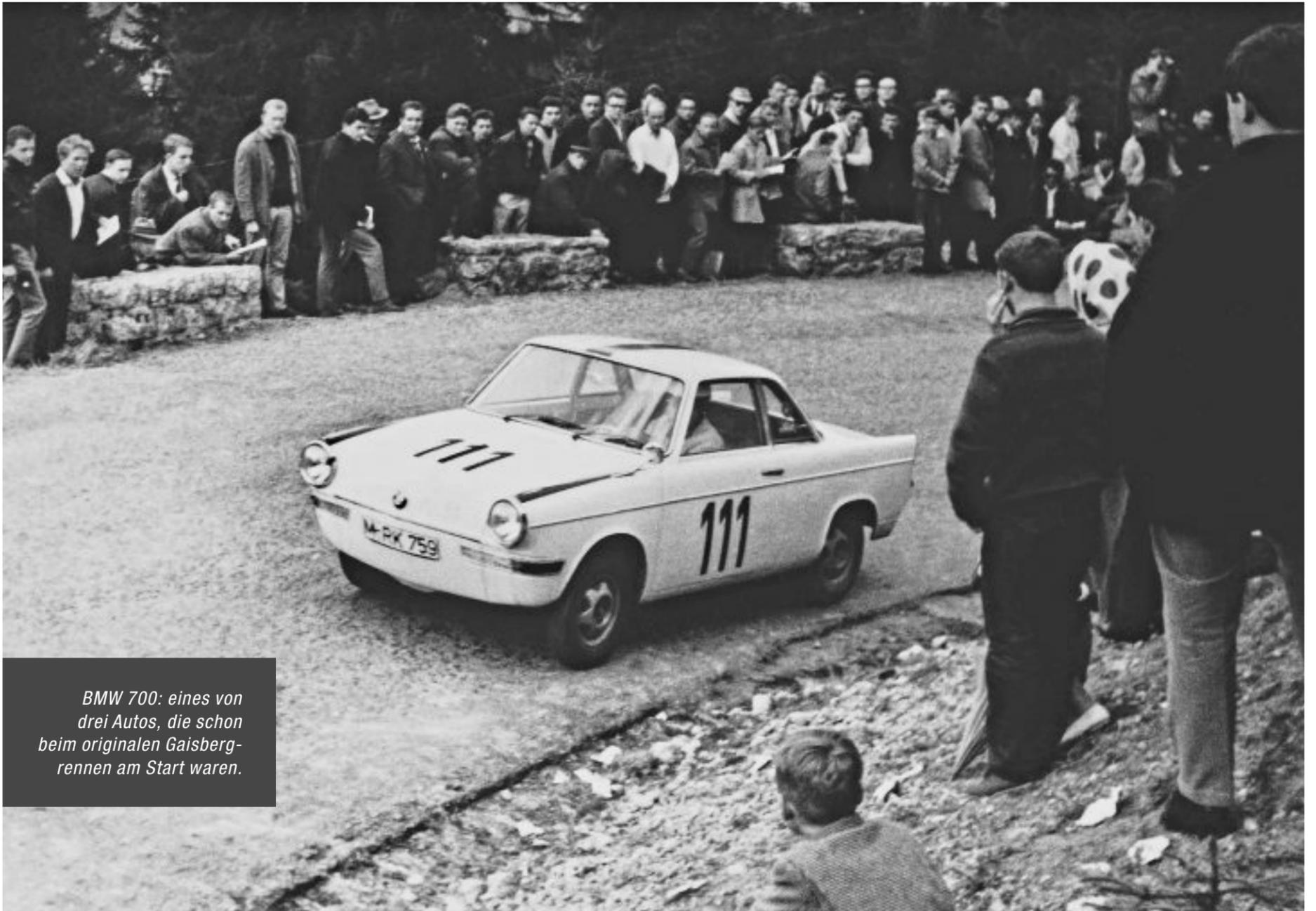
www.porsche.at

Echte Ikonen kennen kein Alter.

911 Modelle – Kraftstoffverbrauch kombiniert: 10,1 – 13,0 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 229 – 294 g/km. Stand 05/2022.
Die angegebenen Werte wurden nach den vorgeschriebenen Messverfahren VO (EG) 715/2007 (in der jeweils gültigen Fassung) im Rahmen der Typengenehmigung des Fahrzeugs auf Basis des neuen WLTP-Prüfverfahrens ermittelt.



PORSCHE



BMW 700: eines von drei Autos, die schon beim originalen Gaisbergrennen am Start waren.

Autor: Florian T. Mrazek

Bühne frei für das Comeback am Berg

Seit fast 20 Jahren ist der Stadt Grand Prix ein Highlight für Salzburg.

Wenn am 26. Mai ab 13.00 Uhr der Salzburger Residenzplatz endlich wieder ganz im Zeichen historischer automobiler Raritäten steht, werden exakt zwei Jahre, elf Monate, drei Wochen und fünf Tage seit dem letzten Stadt Grand Prix in Salzburg vergangen sein. Und trotz vereinzelter kritischer Gegenstimmen dürfte die Begeisterung der Zuschauer am Streckenrand doch die beste Wiedergutmachung sein nach der langen, pandemiebedingten Pause, während der das Gaisbergrennen aus Gründen der allgemeinen Gesundheit nicht stattfinden durfte.

Wie viel sich in knapp drei Jahren verändern kann, sieht man nicht zuletzt am eingespielten Organisationsteam: Nach fast zwei Jahrzehnten ist aus dem bekannten Trio des Salzburger Rallye Club (S.R.C.) ein Duo geworden. Auf eigenen Wunsch und im Guten hat sich Hermann Schwarz als Mitveranstalter des Gaisbergrennens zurückgezogen. Auch, um sich nun zu 100 Prozent auf sein zweites „Lieblingskind“, die Oldtimer-Fachmesse Classic Expo, konzentrieren zu können, die alljährlich im Oktober im Salzburger Messezentrum über die Bühne geht. Immerhin können die an Bord verbliebenen Gaisberg-Helden Gert Pierer und Thomas Matzelberger den langjährigen Weggefährten nun erstmals als Teilnehmer begrüßen. Quasi neu dazugekommen sind auch die Mannen vom Motorsportclub Elsbethen rund um Obmann Martin Rettenbacher: Als langjährige Helfer im Bereich der technischen Abnahme, der Zeitnehmung und der hingebungsvollen Betreuung der Teilnehmer und ihrer Boliden engagieren sich die Erfinder der legendären Puch-Maxi-Rennen ab sofort als offizieller Club beim Gaisbergrennen.

Doch nicht nur für die Veranstalter selbst, auch für die vielen Weggefährten, Partner und Sponsoren fühlt sich das diesjährige Gaisbergrennen ein wenig wie ein Neuanfang an. Vor allem für die Tourismusbetriebe in Salzburg, und hier speziell für die zuletzt leidgeplagte Gastronomie, ist das Gaisberg-Comeback ein echter Segen. Auf rund eine Million Euro beziffern Experten die Umsätze, die das Oldtimer-Spektakel in Stadt und Land Salzburg jedes Jahr generiert. Dem gegenüber steht eine zu vernachlässigende Lärm- und Umweltbelastung. Kluge Köpfe haben schon vor Jahren ermittelt, dass die verkehrsbedingten Emissionen während des Gaisbergrennens sogar deutlich geringer ausfallen als während des „normalen“ Pkw-Verkehrs am Salzburger Rudolfskai. Gleiches gilt für die insgesamt 450 Fahrten, welche die Teilnehmer mit ihren Chromjuwelen verteilt auf zwei Tage auf den Gaisberg unternehmen. Mit einem Durchschnittstempo von gerade einmal 50 km/h, schließlich heißt der Gleichmäßigkeitsevent bekanntlich ja nur noch aus historischen Gründen „Rennen“.



we create your new adventure!

**REIER MOTORS
HANDMADE
MOTORCYCLES**

REIER MOTORS - Motorräder nach Maß!

Erfülle dir deinen Traum vom individuellen Bike und deinem nächsten Abenteuer!

Bei uns steht Qualität hochgeschrieben, jedes Motorrad wird in sorgfältiger Handarbeit gefertigt.

Egal ob du einen kompletten Umbau deines Motorrads möchtest,

oder nur eine neue Auspuffanlage - wir freuen uns darauf dir dein Traumbike zu bauen!

Du hast eine Idee, eine Vorstellung von deinem neuen Motorrad, dann komm vorbei und wir besprechen die Details!

REIER MOTORS - RIEDLKAMERSTRASSE 31 - 5112 LAMPRECHTSHAUSEN - 0043 664 912 86 26 - RIDE@REIERMOTORS.COM - WWW.REIERMOTORS.COM



Entspannen und genießen

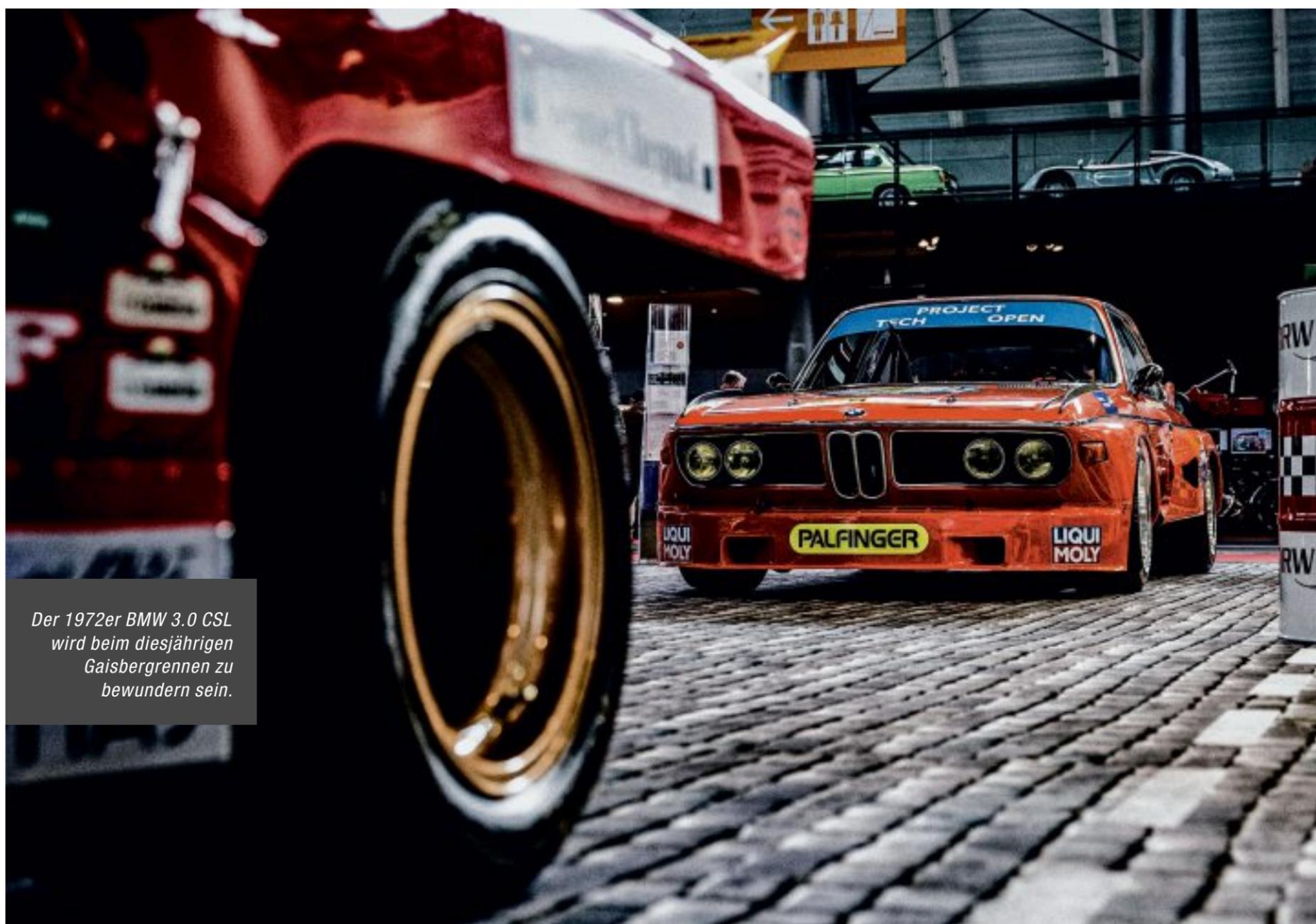
Der Gaisberg lädt zu vielerlei Aktivitäten ein. Auf der GERSBERG ALM erwarten Sie zur Abwechslung Ruhe und Entspannung.

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 43 gemütlichen Komfortzimmer und Suiten 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



Der 1972er BMW 3.0 CSL wird beim diesjährigen Gaisbergrennen zu bewundern sein.

Bayerischer Bio-Bolide

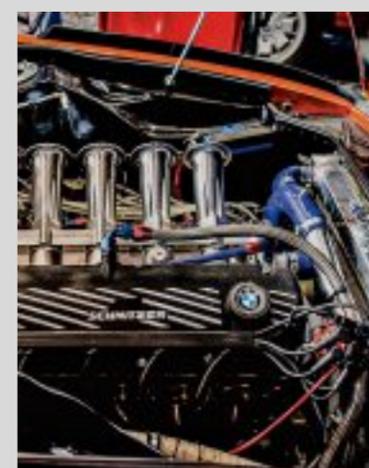
Autor: Florian T. Mrazek

Nachhaltige Kraftstoffe könnten den Widerspruch von historischem Motorsport und Klimaschutz über kurz oder lang auflösen.

Es war ein im wahrsten Sinne des Wortes königlicher Moment, als Prinz Leopold von Bayern im vergangenen Herbst am Hockenheimring den Motor des historischen BMW 3.0 CSL startete. Zum ersten Mal überhaupt war damit im Rahmen der letztjährigen Bosch Hockenheim Historic ein Oldtimer mit Biosprit unterwegs, der im Betrieb knapp 22 Prozent weniger CO₂ produziert. Die Menge des ausgestoßenen Feinstaubes reduziert sich im Vergleich zu fossilem Benzin sogar um die Hälfte.

Für Initiator Axel Watter vom Royal Bobsleigh Automobile Club (RBAC) besteht kein Zweifel daran, dass alternativ hergestellte Treibstoffe im Motorsport eine große Zukunft haben. Kein Wunder – schließlich sieht sogar das zukünftige Reglement der Formel 1 vor, dass ab dem Jahr 2026 ausschließlich nachhaltiger Sprit zum Einsatz kommen soll. „Im Sinne der Aufklärungsarbeit für dieses Thema ist es optimal, dem Publikum zu zeigen, dass ein 50 Jahre altes Rennfahrzeug problemlos auch mit einem hochmodernen, alternativen Treibstoff betrieben werden kann.“

Das bei s-Berg Racing in Anif bei Salzburg vorbereitete Fahrzeug wird beim Gaisbergrennen 2022 an den Start gehen und somit nicht nur am Salzburger Hausberg und am Salzburgring, sondern auch im Rahmen des Altstadt-Grand-Prix zu bewundern sein. Unter der technischen Aufsicht der beiden ehemaligen BMW-Formel-1-Mitarbeiter Leopold Fischer und Hans Weitgasser und des „Rennmotorenpapstes“ Holger Spiess wird der Neffe von „Prinz Poldi“, Tassilo von Bayern, am Steuer des 3.0 CSL sitzen. Der 20-Jährige, der bis dato Erfahrungen in der KTM X-Bow Challenge gesammelt hat, tritt damit in die Fußstapfen seines rennfahrenden Onkels, der das auf mehrere Jahre angelegte Motorsportprojekt maßgeblich mitgestaltet. „Unser Ziel ist es, innerhalb der nächsten drei Jahre völlig kohlendioxidfrei historischen Motorsport zu betreiben – und die einzige Möglichkeit, die Fahrzeuge von damals unverfälscht zu fahren, bieten synthetische Treibstoffe“, gibt Axel Watter die Linie vor. Aktuell liegt der regenerative Anteil des aus den Labors der Firma Bosch stammenden Treibstoffs bei knapp über 20 Prozent. Mittelfristig ist geplant, den Anteil stufenweise zu erhöhen und schlussendlich ganz auf fossiles Benzin zu verzichten.



Der BMW 3.0 CSL wurde ab 1971 in Zusammenarbeit mit Alpina als Homologationsserie für den Tourenwagensport produziert. Der CSL gilt heute als erstes Produkt der späteren BMW Motorsport GmbH, die damals noch eine Abteilung von BMW war. Damit kann das Fahrzeug, mit dem Dieter Quester 1977 Europameister wurde, als allererster „M“-BMW bezeichnet werden.

**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 102 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 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 betriebs sicheren Zustand ist, den korrekten Wert erhält und Sie immer Freude an Ihrem Auto haben“, resümiert Gerl.

Anzeige



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

*Damals wie heute:
hoch motivierte Privatfahrer
und begeisterte Besucher
beim Gaisbergrennen.*



Wiederkehr des Klassikers

Auto: Rüdiger Boennecken

**135 Teams,
13 Nationen und
47 Automarken:
Das Gaisbergrennen ist zurück.**

Wenn heuer zu Christi Himmelfahrt Teilnehmer aus aller Herren Länder mit ihren historischen Fahrzeugen den Weg in die Mozartstadt finden, dann ist die Zwangspause beendet und das „Gaisbergrennen für historische Automobile“ findet wieder statt. Bereits zum achtzehnten Mal treffen sich, von 26. bis 28. Mai, 135 Teilnehmer aus 13 Ländern, um sich dem Wertungsmodus des Salzburger Rallye Club (S.R.C.) zu stellen. Wie immer kann sich das Starterfeld sehen lassen. 47 verschiedene, fast vergessene Automarken wie Hotchkiss, Railton, Horch oder Frazer Nash, Klassiker der Marken Porsche, Maserati, Jaguar, Ferrari, Lancia, Mercedes, VW, Opel, MG und vieler anderer mehr bis hin zu österreichischen Fahrzeugen wie mehreren Austro-Daimlern vom fahr(T)raum Mattsee, einem Denzel oder auch zwei Steyr Puch. Traditionell beginnt die Veranstaltung am Donnerstag, 26. Mai, um 8.00 Uhr mit der technischen Abnahme vor der Traumkulisse von Schloss Hellbrunn. Nach einem ausführlichen Fahrerbriefing und einer Begrüßung durch Gert Pierer, den Präsidenten des Salzburger Rallye Club, wird ab zirka 12.30 Uhr das Starterfeld unter Polizeibegleitung auf den Residenzplatz geführt. Sowohl in Hellbrunn wie auch auf dem Residenzplatz können Sie die Fahrzeuge aus nächster Nähe bewundern, fotografieren und/oder mit den Fahrern und Beifahrern fachsimpeln. Das Rennen und damit auch die Wertung startet ab 15.00 Uhr mit dem Stadt Grand Prix. Dieser wird in bewährter Weise beim Michaelitor gestartet und führt gegen den Uhrzeigersinn über den Rudolfskai, die Karolinenbrücke, die Imbergstraße, den Giselakai und über die Staatsbrücke zurück an den Rudolfskai. Innerhalb dieser zirka 1,8 Kilometer langen Strecke müssen pro Runde drei Zeitzonen bewältigt werden. Bei fünf Runden ergibt das 15 Wertungen, wobei hier ein Durchschnitt von 40 km/h möglichst exakt einzuhalten ist. Gemessen wird in Hundertstelsekunden. Zum Vergleich: 2019 betrug die Differenz zwischen den Gaisbergrennen-Gesamtsiegern Hermann und Barbara Wallner und den Zweitplatzierten Georg Geyer und Paul Hecht nach drei Wertungstagen gerade einmal 48 Hundertstelsekunden! Und zum Vormerken für das nächste Jubiläumsjahr: Von 8. bis 10. Juni 2023 feiert der Salzburger Rallye Club 20 Jahre „Gaisbergrennen für historische Automobile“!

DONNERSTAG



Programm am 26. Mai 2022:

8.00 bis 12.00 Uhr:

Technische Fahrzeugabnahme in Schloss Hellbrunn

13.00 Uhr:

Fahrzeugaufstellung auf dem Residenzplatz

15.00 Uhr:

Start zum Stadt Grand Prix

Infos zur Strecke:

Start/Ziel ist beim Michaelitor, 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 von 8 bis 17.30 Uhr. Für die Dauer der Sperre haben die Salzburger Verkehrsbetriebe und die Fa. Albus einen Ersatzverkehr eingerichtet.

FREITAG



Programm am 27. Mai 2022:

8.30 bis 12.00 Uhr:

Wertungsläufe auf den Gaisberg, Gruppe 2

8.00 bis 12.00 Uhr:

Wertungsfahrt Gruppe 1

14.00 bis 17.00 Uhr:

Wertungsläufe auf den Gaisberg, Gruppe 1

14.00 bis 17.00 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 und von 14 bis 17.30 Uhr.

SAMSTAG



Programm am 28. Mai 2022:

8.30 bis 12.00 Uhr:

Wertungsläufe auf dem Salzburgring

14.00 bis 17.00 Uhr:

Wertungsläufe auf den Gaisberg

Infos zur Strecke:

Seit über 50 Jahren ist der Salzburgring im Nesselgraben Schauplatz vieler Motorsportrennen. Der Rundkurs ist 4241 Meter lang und besteht aus sechs Rechts- und sechs 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.

DER STADT GRAND PRIX



Zuschauerinformationen zum Stadt Grand Prix:

13.00 Uhr:

Eintreffen der Teams am Residenzplatz und Möglichkeit zur Besichtigung des gesamten Starterfeldes. Das offizielle Programmheft mit allen Informationen zum Rennen, über die Teilnehmer und ihre Fahrzeuge ist beim SN-Airstream am Residenzplatz erhältlich.

15.00 bis 17.00 Uhr:

Start zum Stadt Grand Prix und damit Beginn der Wertungsläufe für die 135 Teams. Weitere Informationen unter:

www.src.co.at

fahr(T)raum

DIE FERDINAND PORSCHE ERLEBNISWELTEN

**Österreichische Automobilgeschichte
auf über 3.500 m², täglich geöffnet
von 10:00 - 17:00 Uhr**



Die fahr(T)raum Oldtimer-Veranstaltungen 2022 - Jetzt anmelden!

KinderWerstatt

im fahr(T)raum Mattsee

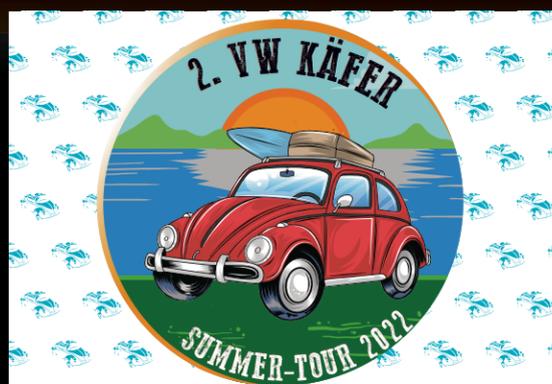
Jeden Dienstag 14:00 bis 16:00 Uhr



VW Käfer Summer-Tour

Luftgekühlte Ausfahrt

Samstag, 25. Juni 2022



Ferdinand Porsche

Landpartie

2. - 4. September 2022



Die Ferdinand Porsche Erlebniswelten fahr(T)raum

Passauer Straße 30 | 5163 Mattsee | +43 (0)6217 592 32

office@fahrtraum.at | www.fahrtraum.at