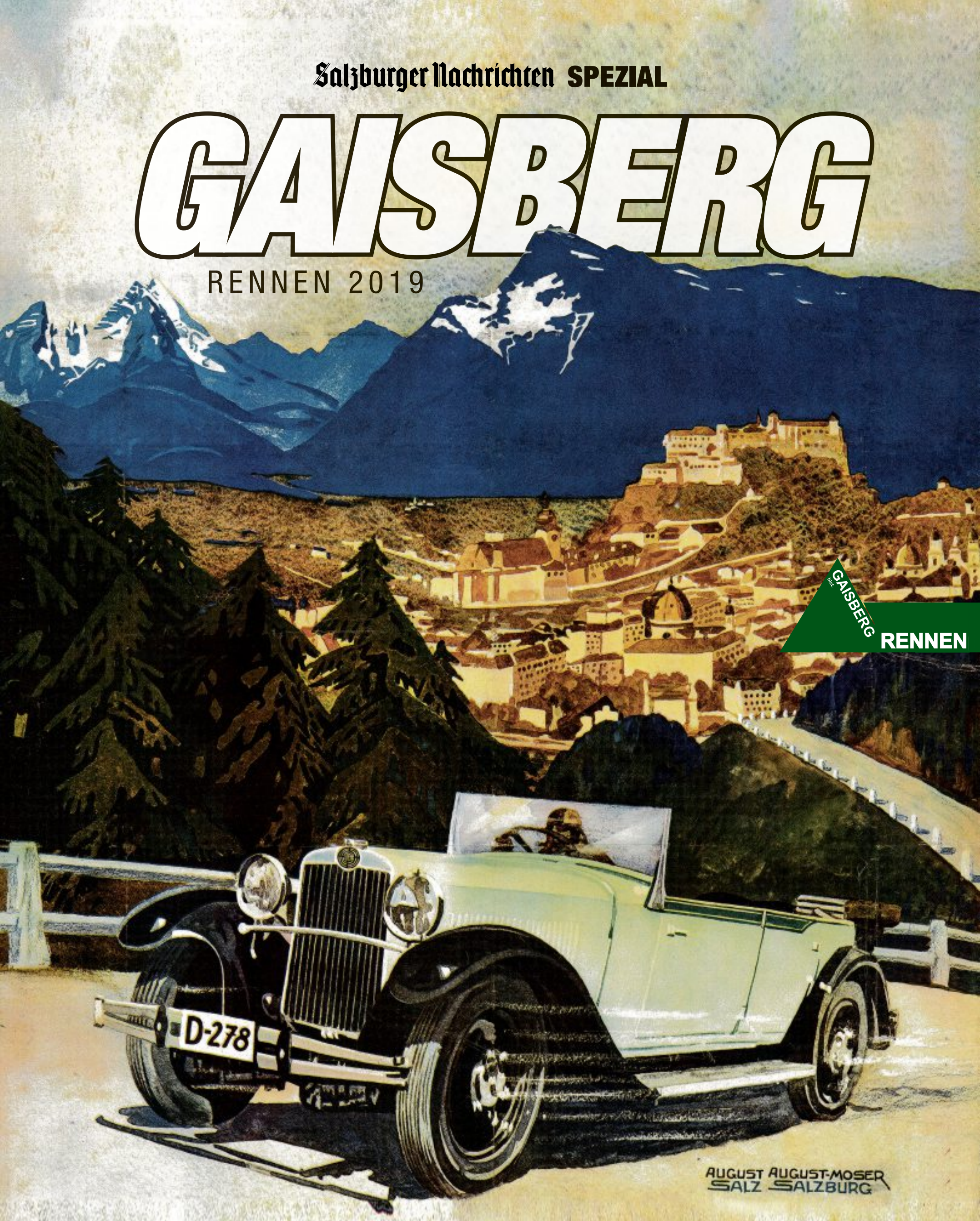
Salzburger Nachrichten **SPEZIAL**

GAISBERG

RENNEN 2019



Jubiläum
So war 1929

Porsche
Jubilar 914

Ferrari
212E Montagna

GROSSGLOCKNER
HOCHALPENSTRASSE

AUTOMOBILAUSSTELLUNG: SCHWERPUNKT
100 JAHRE CITROËN

GROSSER BERG MIT GROSSER

Geschichte!

Die Großglockner Hochalpenstraße zählt zu den faszinierendsten und schönsten Ausflugs- und Panoramastraßen Europas. Erfahren Sie das Herz des Nationalparks Hohe Tauern und erleben Sie die Einmaligkeit und den Mythos des höchsten Berges Österreichs. Zahlreiche Themenlehrwege, spannende Ausstellungen und Spielplätze laden Besucher zu einem unvergesslichen Erlebnis.

TICKETS AUCH
ONLINE ERHÄLTLICH

48 km Panoramastraße
15 Ausstellungen
7 Themenwanderwege
30 Dreitausender
kostenlose Führungen
14 Gasthöfe & Almen
4 Spielplätze

MULTIMEDIA GUIDE

HOHE TAUERN
DIE NATIONALPARK-REGION

grossglockner.at

Join us

Inhalt

4
90 Jahre Gaisbergrennen
Die Story zum Jubiläum

10
Der Porsche 914 wird fünfzig
Die Geschichte des Mittelmotor-Pioniers

12
Ferrari 212E Montagna
Eine verspätete Gaisberg-Premiere

Liebe Leserinnen und Leser!

Im Jahr 2019 feiert das Gaisbergrennen gleich zwei denkwürdige Jubiläen: Unglaubliche 90 Jahre sind vergangen, seit einige wagemutige Gentlemen im Jahr 1929 die gerade erst fertig gebaute Gaisbergstraße dazu nutzten, mit ihren Boliden gen Gipfel zu rasen. Was diese Premiere für die Stadt Salzburg und die Motorsport-Geschichte bedeutete, war damals noch nicht abzusehen. Umso spannender ist es, diese Pionierzeit im Rahmen der großen Titelstory noch einmal aufleben zu lassen. Wie gut, dass wir dafür mit Gert Pierer, Thomas Matzelberger und Hermann Schwarz die volle Unterstützung des Salzburg Rallye Clubs bekamen. Letzterer legte anlässlich des Jubiläumsjahres sogar sein vergriffenes Buch über die Geschichte des Gaisbergrennens neu auf. (Tipp: Kaufen, solange der Vorrat reicht!)

Ebenfalls stattliche 50 Jahre ist es bereits her, dass das historische Gaisbergrennen 1969 das letzte Mal über die Bühne ging – damals noch im Rahmen der gleichermaßen unvergessenen wie legendären Berg-Europameisterschaft. Da wirkt es beinahe wie eine Ironie der Geschichte, dass ausgerechnet jenes Fahrzeug, das 1969 neun von zehn Meisterschaftsläufen überlegen gewann und den Schweizer Peter Schetty souverän zum Berg-Europameister machte, erst 50 Jahre danach in der Starterliste des Gaisbergrennens steht. Damals scheiterte der Start an den überzogenen Startgeldforderungen der Scuderia Ferrari, die ein gewisser Willi Löwinger nicht bereit war zu zahlen. Nachdem der Ferrari 212E Montagna fast 50 Jahre lang als verschollen galt, kann das wertvolle Originalfahrzeug 2019 erstmals am Gaisberg, am Salzburgring und beim Altstadt-Grand-Prix bewundert werden. Stichwort Willi Löwinger: Er gilt auch als Vater des Salzburgrings, der in Sichtweite zum Gaisberg 1969 eröffnet wurde.

Viel Spaß beim Lesen der neuen SN-Ausgabe des „Gaisbergrennens“ wünschen stellvertretend für alle Beteiligten Rüdiger Boennecken und Florian T. Mrazek.

Impressum

„Gaisbergrennen 2019“ ist ein SPEZIAL der „Salzburger Nachrichten“ vom 25. Mai 2019

Medieninhaber:
Salzburger Nachrichten
Verlagsgesellschaft m.b.H. & Co. KG
Tel. +43 662 / 8373-0, www.sn.at
Herausgeber: Dr. Maximilian Dasch
Redaktion: Florian T. Mrazek (verantwortlich), Rüdiger Boennecken
Grafik/Layout/Bildcollage: Manfred Falk
Lektorat: Mattias Feldner, Johannes Kugler
Projektleitung: Rüdiger Boennecken
Alle: Karolingerstraße 38–40, 5021 Salzburg
Titelbild: Technisches Museum Wien, A. Moser (offizielles Plakatsujet Gaisbergrennen 1929)
Fotos: Seiten 3–7, 28–29 (Techn. Museum Wien), Seiten 10–11 (Porsche AG), Seiten 8, 18 (SN/Falk), Seite 14 (IGM/Salzburgring), Seiten 12, 21–22 (J. Mayrhofer und G. Kuntschik), Seite 27 (autofocus.at/S.R.C.), Seiten 12–13 (Massini, Hofer)
Druck: Walstead-Leykam Druck GmbH & Co KG
Mit freundlicher Unterstützung des S.R.C.: Salzburg Rallye Clubs

Max Graf Arco von Zinneberg, Sieger des internationalen Gaisbergrennens 1929, siegte mit seinem Mercedes-Benz SS.

Autor: Florian T. Mrazek

Gaisberg 1929: Geburtsstunde eines Mythos

„Wer Visionen hat, braucht einen Arzt.“ Dieser berühmte Satz wurde erfolgreich gleich mehreren ehemaligen Staatsmännern zugeschrieben. Gut, dass Franz Rehrls Amtszeit als Salzburgs Landeshauptmann in eine Epoche lange vor dem mutmaßlichen Berühmtwerden dieses Zitats fällt. Denn Visionen hatte der weitsichtige Politiker, der von 1922 bis 1938 die Geschicke des Landes prägte, zur Genüge. Lange vor „Sound of Music“ und Mozartkugeln erkannte Rehrl das enorme wirtschaftliche Potenzial des Tourismus. Während sich die Salzburger Festspiele Ende der 1920er-Jahre unter Leitung von Max Reinhardt und Hugo von Hofmannsthal allmählich vom unscheinbaren Start-up zum Welterfolg entwickelten, erkannte Rehrl die Chancen des Gaisbergs als zusätzlichen touristischen Hotspot. Zur Jahreswende 1927/28 nahm er erstmals die Erschließung des Salzburger Hausbergs in den Fokus. Aus heutiger Perspektive unwirklich schnell – noch im Februar 1928 – begannen dann die Bauarbeiten zum ersten Abschnitt der Gaisbergstraße.

Neben knapp 700 Bauarbeitern bekam auch ein Techniker für den Rennstraßenbau dadurch ordentlich zu tun: Dieser wurde bereits in der Planungsphase zurate gezogen, um die problemlose Durchführung eines Bergrennens sicherzustellen, wie sie damals in Europa groß in Mode kamen. Am 16. Mai 1929 wurde die fertiggestellte Gaisbergstraße feierlich eröffnet. Nicht weniger als 200 Festgäste machten sich mit 90 Fahrzeugen vom Festspielhaus aus auf in Richtung Gaisbergspitze. Stichwort Festspiele: Diese waren im September 1929 gerade einige Tage vorbei, als die große Motorsportkarriere des Gaisbergs auch schon begann. „Veranstaltet wurde das erste internationale Gaisbergrennen in Zusammenarbeit des Bayerischen und des Salzburger Automobilclubs“, berichtet Hermann Schwarz, Autor des Buchs „90 Jahre Gaisbergrennen“ und gemeinsam mit Gert Pierer und Thomas Matzelberger vom Salzburg Rallye Club (S.R.C.) Initiator des „neuen“ Gaisbergrennens.

„Die Wertigkeit des Automobils war damals schon enorm, dementsprechend positiv war das mediale Echo auf das Rennen. Binnen kürzester Zeit spielte das Gaisbergrennen in der höchsten Liga der Sportevents mit, wurde mit den berühmten Grand-Prix-Strecken wie dem Nürburgring oder Monza in einem Atemzug genannt.“ Auffallend groß war das Engagement der Salzburger High Society: So nutzten viele wohlhabende Salzburger Familien die Gelegenheit, ihre prachtvollen Gefährte zu präsentieren, die damals auf den Straßen der Stadt noch Seltenheitswert besaßen. Auffallend war zudem der hohe Anteil an Adeligen im Starterfeld. Sie konnten es sich leisten, mit ihren Privatfahrzeugen auf Augenhöhe mit den weltberühmten Werkspiloten Hans Stuck und Rudolf Caracciola anzutreten. Kurios: Nicht etwa die hochbezahlten Stars, sondern Max Graf Arco von Zinneberg auf Mercedes-Benz SS holte sich mit einer Rekordzeit von 8 Minuten und 50,96 Sekunden den Gesamtsieg. Der damals gerade einmal 21-Jährige war mit seinem Sportwagen schneller als die Rennwagen – wenngleich die Favoriten Stuck und Caracciola aus bis heute ungeklärten Gründen gar nicht erst zum Rennen antraten. 90 Jahre später, beim Gaisbergrennen 2019, wird der Siegerwagen von 1929 erneut am Rennen teilnehmen.

Nach der ersten „Salz & Öl“-Rallye im Jahr 2001 wurde den Gründern des S.R.C. klar, welch historischer Schatz da am Gaisberg schlummert.

1. Rudolf Caracciola beim Training im Mercedes-Benz SSK.
2. Der Publikumsbereich auf Höhe der Zistelalm.
3. Hans Stuck und Rudolf Caracciola.
4. Hermann Prinz zu Leiningen, Mercedes-Benz SSK.
5. Manfred v. Brauchitsch, Sieger der Tourenwagenklasse.

Der Erfolg der Premierenveranstaltung war beeindruckend: Nicht weniger als 20.000 Zuschauer waren entlang der Strecke dabei, die damals vom Start im Salzburger Ortsteil Gnigl über die Grazer Bundesstraße bis nach Guggenthal und von dort über die neue Mittelgebirgsstraße bis zum Gipfel des Gaisbergs führte. Der Erfolg setzte sich in den darauffolgenden Jahren fort: 1930 wurde das Rennen erstmals live im Radio übertragen. Die RAVAG, die Vorgängerorganisation des ORF, stellte einen Sendewagen auf den Gaisberg und verlegte im Vorfeld mehr als 50 Kilometer Kabel für die Lautsprecheranlage. Als Sprecher fungierten der spätere Direktor des Mozarteums, Bernhard Paumgartner, und Wolfgang von Karajan, der Bruder des später weltberühmten und ebenfalls motorsportnarrischen Herbert von Karajan. „Leider blieb das Rennen im Jahr 1933 die vorerst letzte Veranstaltung. Politisch begannen schlimme Zeiten, und nach der Eröffnung der Großglockner Hochalpenstraße und dem in der Folge dort ausgetragenen ‚Großen Bergpreis von Deutschland‘ war für den Gaisberg kein Platz mehr“, berichtet Hermann Schwarz.

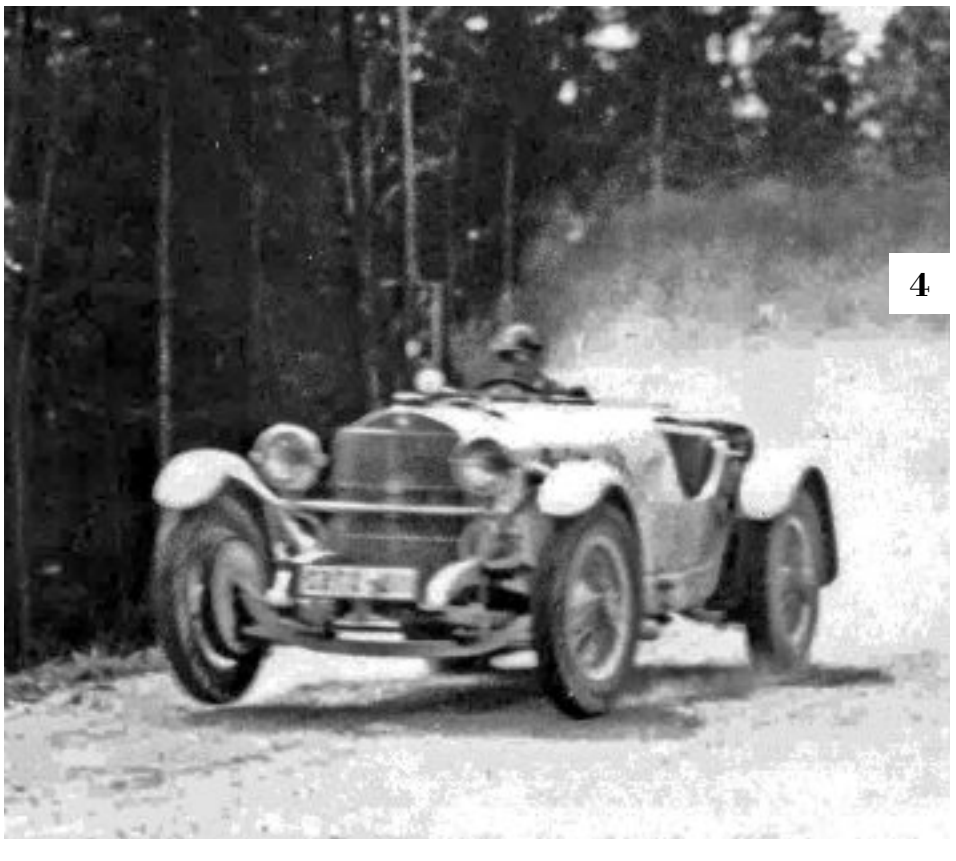
Umso erfolgreicher und spektakulärer kam das Gaisbergrennen in den 1950er-Jahren zurück: Der erste Schritt wurde ab 1952 mit der Austragung der Gaisberg-Wertungsfahrt getan, bei der eine Handvoll „Benzinverseuchter“ erneut gen Gipfel starteten. Am 15. August 1957 fand dann der erste „Große Bergpreis von Österreich“ als Teil der neu gegründeten Berg-Europameisterschaft statt. Hermann Schwarz: „Der sportliche Wert der Berg-EM war enorm, schließlich war es für damalige Formel-1-Piloten üblich, nebenher auch andere Rennen zu fahren.“ So kam es, dass Stars wie Wolfgang Graf Berghe von Trips, Hans Herrmann, Rolf Stommelen, Gerhard Mitter, Dieter Quester und Jochen Rindt am Gaisberg hautnah zu bestaunen waren. Auch ein gewisser Niki Lauda ging in jungen Jahren in Salzburg an den Start. Die Zeit der Berg-Europameisterschaft ging neben der Gruppe-B-Rallye-Ära als eine der glorreichsten, aber auch gefährlichsten Epochen in die Motorsportgeschichte ein. Ab Mitte der 1960er-Jahre war aber absehbar, dass die Zukunft auf der Rundstrecke lag. „Die Autos wurden einfach viel zu schnell, die Sicherheitsvorkehrungen waren längst nicht mehr zeitgemäß“, so Hermann Schwarz, der für das endgültige Aus nach 1969 auch wirtschaftliche Gründe sieht: „Die großen Werke wie Porsche, Maserati oder BMW haben sich nach und nach zurückgezogen. Sowohl für die Sponsoren als auch für das aufkommende neue Medium Fernsehen boten Rundstrecken vergleichsweise viel bessere Möglichkeiten der Vermarktung.“ So war es kein Zufall, dass nur wenige Wochen nach dem letzten Gaisbergrennen im September 1969 praktisch in Sichtweite der Salzburgring eröffnet wurde.

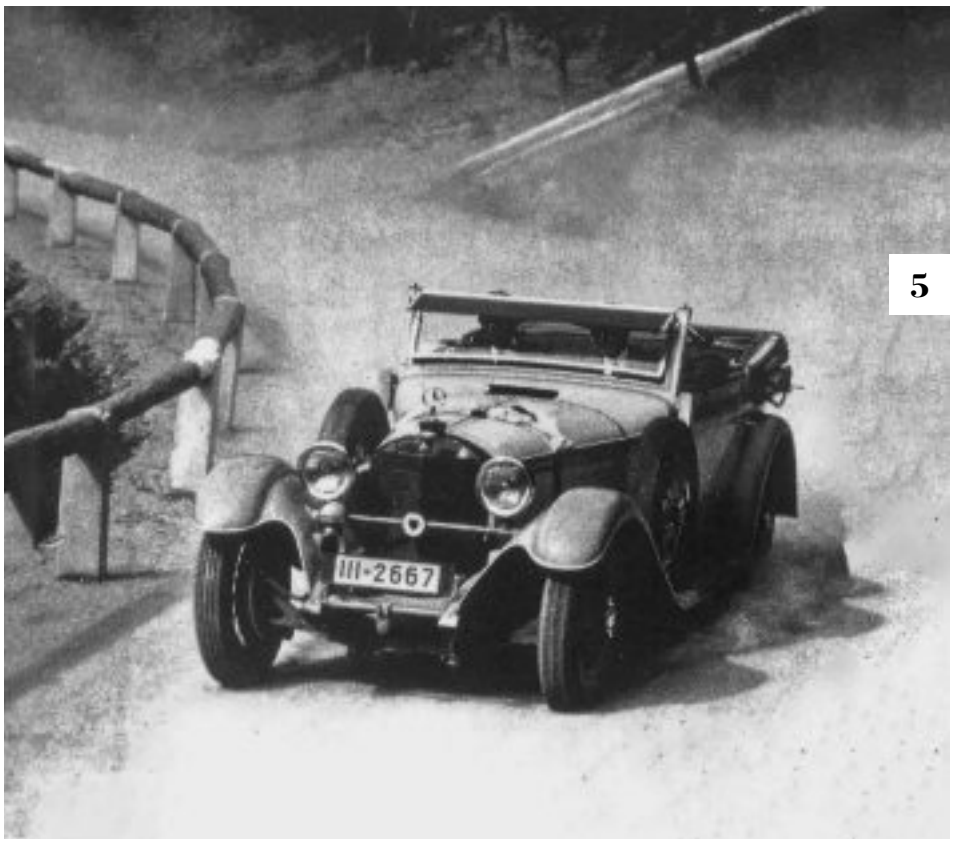
Vermutlich hätte die gaisbergrennenfreie Zeit noch einige Jahrzehnte länger gedauert, wäre Anfang der 2000er-Jahre nicht ein oldtimerbegeistertes Trio aus Salzburg auf den Plan getreten. „Durch meine Mitgliedschaft im Volvo-Club kam ich immer mal wieder in die Situation, kleinere Rundfahrten organisieren zu dürfen“, erinnert sich Gert Pierer an seine Anfänge als Classic-Rallye-Veranstalter. „Für den Motorveteranenclub haben wir dann 2001 erstmals die Rallye ‚Salz & Öl‘ im Raum Hallein organisiert. Weil alles so klaglos abgelaufen ist, habe ich während der Siegerehrung in übermütiger Stimmung gemeinsam mit Thomas Matzelberger und Hermann Schwarz beschlossen, das Gaisbergrennen wiederzubeleben.“ Gesagt, getan: Nur zwei Jahre später fand das „neue“ Gaisbergrennen erstmals statt, damals noch ohne Altstadt-Grand-Prix, dafür mit einer Wertungsprüfung am Salzburger Flughafen. „Das war eine wilde Geschichte, die wir – im Nachhinein – Gott sei Dank nur ein Mal gemacht haben“, so Pierer, der damals nicht nur mit der schlechten Beleuchtung, sondern auch mit unzähligen Anrainerbeschwerden aufgrund des ungewohnten Motorenlärms zu späterer Stunde umgehen musste. „Es war alles behördlich genehmigt und rechtlich in Ordnung. Aber als der damalige Bürgermeister Heinz Schaden positiv auf unseren Vorschlag reagierte, mit den Teilnehmern in die Altstadt zu kommen, war klar, wohin die Richtung gehen wird.“ Seit 2004 ist der Altstadt-Grand-Prix zwischen Staatsbrücke und Nonntaler Brücke DER Publikumsmagnet und neben den Wertungsfahrten am Gaisberg und am Salzburgring fixer Bestandteil des Gaisbergrennens. „Unser größter Erfolg ist mit Sicherheit, dass die Veranstaltungen immer unfallfrei abgelaufen sind“, so Pierer, der sich für die Zukunft wünscht, in zehn Jahren auch noch das 100-Jahr-Jubiläum des Gaisbergrennens feiern zu dürfen.

1

2

3


4



5

Autor: Florian T. Mrazek

Rennspaß für Jung und Alt

Carrera begeistert seit über 50 Jahren kleine und große Rennfahrer und sorgt für aufregende Rennsport-Momente in den eigenen vier Wänden. Das Gaisberg-Sondermodell von Carrera hat mittlerweile schon Tradition: Seit 2008 fertigt der Salzburger Hersteller jährlich ein ganz besonderes Slotcar für das Rennen.

Gerade limitierte Fahrzeuge und Sets haben bei Carrera ihren festen Platz im Sortiment und sorgen bei allen Produktentwicklern für große Inspiration. „Wir sind stolz, dass wir auch dieses Jahr wieder das Limited-Edition-Modell zum legendären Gaisbergrennen in Salzburg auf den Markt bringen dürfen“, so Andreas Stadlbauer, CEO der Stadlbauer Unternehmensgruppe. Damit das auf 1000 Stück limitierte Sondermodell eine wirkliche Miniatur des Originals wird, bedarf es eines langen Prozesses, der spannend, aber auch hochkomplex ist. Dabei müssen die Automobilhersteller der Originalvorlage, die Designabteilung bei Carrera und das Marketing intensiv zusammenarbeiten, bevor das fertige Design des jeweiligen Autoherstellers zur Freigabe vorgelegt wird. Im Anschluss daran beginnt der technisch anspruchsvolle, mehrmonatige Werkzeugbau. Der Qualität wird dabei höchstes Augenmerk geschenkt – so werden nach wie vor Teile mit der Hand zusammengefügt, bedruckt und bemalt. In Salzburg werden die einzelnen Modelle dann auf Beständigkeit und Maßstabsgenauigkeit überprüft.

„Die Kreation eines limitierten Fahrzeugs ist meist sehr aufwendig und macht besonders Spaß, da es sich um ganz spezielle Fahrzeuge der Geschichte handelt“, so Günther Leifer, Designer der Stadlbauer Marketing & Vertrieb GmbH. Das Sondermodell basiert auf dem Klassiker des Carrera-Sortiments, das mit der Farbkombination des Salzburger Rallye Clubs dekoriert wird, als Startnummer wird die jeweilige Jahreszahl verwendet. „Dieses Jahr haben wir den Ford Capri Zakspeed Turbo auf die Rennbahn geholt“, so Leifer. Der Ford zählt zu den Klassikern der Renngeschichte und sorgte in den 70er- und 80er-Jahren für ordentliches Aufsehen, für Leifer und sein Team daher eine besondere Herausforderung. „Da wir für das Sondermodell ausschließlich die SRC-Farben, also Weiß und Grün, verwenden, fallen auch die länderspezifischen Farben, die damals von den Rennteams verwendet wurden, als Designwerkzeug aus.“ Was bleibt, sind die Streifen und Muster, die von den Teamchefs damals als Erkennung des Fahrers an den Fahrzeugen angebracht wurden.

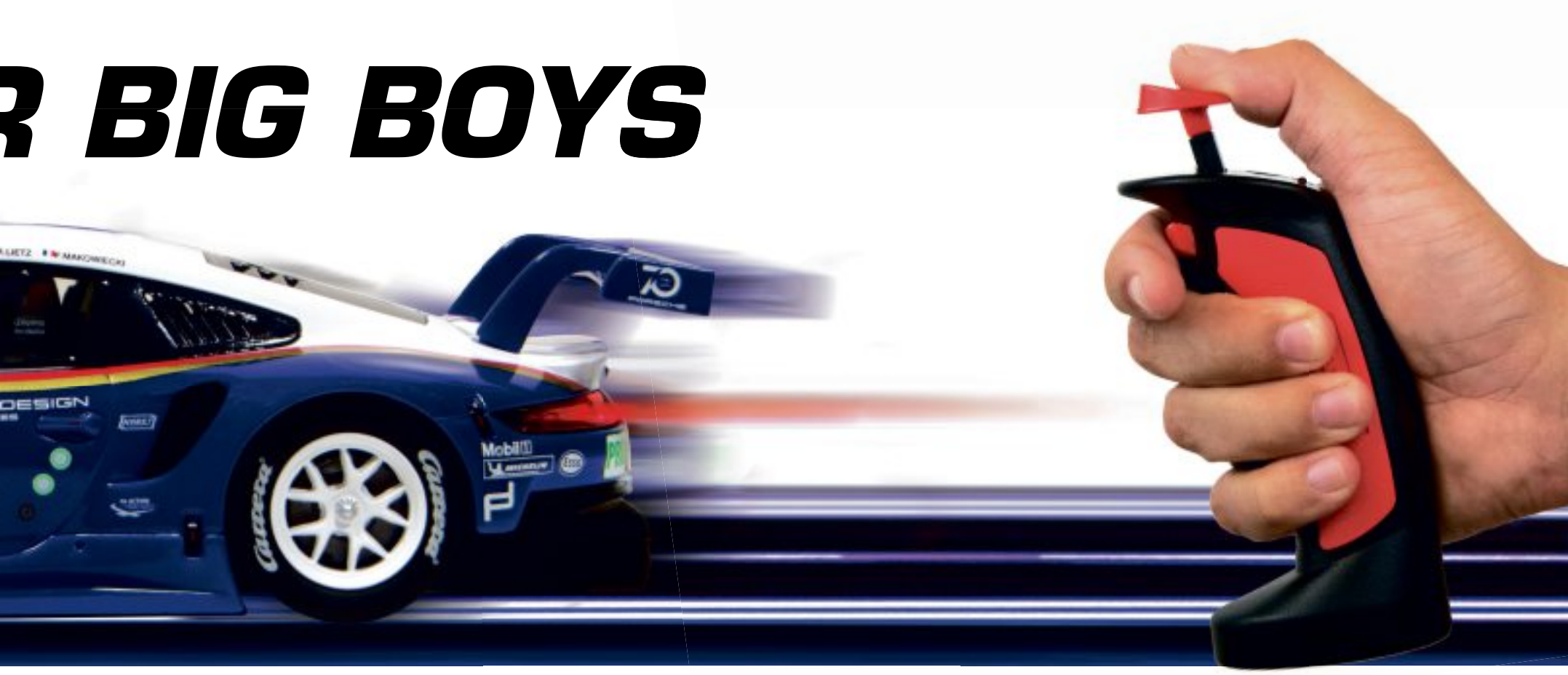
Neben dem Einzelfahrzeug im Gaisberg-Design gibt es für alle Freunde des historischen Rennsports dieses Jahr noch ein limitiertes „Mix’n Race“-Sonderset (nur online erhältlich) in einer Auflage von 150 Exemplaren, inklusive bedruckter Schienen im Gaisberg-Motiv, des Sondermodells sowie einer Gaisbergrennen-Kappe.

Carrera®
MOTORSPORT FÜR ZUHAUSE
TOYS FOR

@carrera.official
carrera.official
/carreraofficial
Hergestellt mit Zustimmung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Carrera aus dem Hause Stadlbauer – seit vielen Jahren ein Garant für maximalen Rennspaß.

R BIG BOYS



carrera-toys.com

Autor: Florian T. Mrazek

Mittelmotor-Pionier feiert Jubiläum: Happy Birthday, 914!

1. Der 914/6 GT feierte beachtliche Langstreckenerfolge.
2. Der 914 Targa fand speziell bei junger Klientel großen Zuspruch.
3. Vierzylinderbasis mit 80 PS.
4. Seine Sportlichkeit machte den 914 zur Gefahr für den 911.
5. In den 70ern entsprach das 914-Design dem modernen Zeitgeist.

Auf der Internationalen Automobilausstellung (IAA) in Frankfurt präsentierte Porsche am 11. September 1969 einen völlig neuen Sportwagen: den 914. Nicht nur technisch und optisch, sondern auch wirtschaftlich war der erste serienmäßige Mittelmotor-Sportwagen aus deutscher Produktion eine echte Sensation – entstand der Zweisitzer doch als Kooperationsprojekt zwischen Porsche und Volkswagen. Bereits seit Mitte der 1960er-Jahre plante man bei Porsche, die Marktposition mit einem Sportwagen im vielversprechenden Segment unterhalb des „Alleinherrschers“ 911 zu erweitern. Die zweite Baureihe sollte neue, junge Kundenkreise erobern. Auch bei Volkswagen war man auf der Suche nach einem Nachfolger für das in die Jahre gekommene Sportcoupé Typ 34, besser bekannt als Karmann Ghia. Vor diesem Hintergrund vereinbarten Ferry Porsche und VW-Chef Heinrich Nordhoff im Frühjahr 1966 eine Kooperation: Porsche erhielt von Volkswagen den Auftrag, einen preiswerten Mittelmotor-Sportwagen zu entwickeln, der mit Vierzylindermotor als VW und mit Sechszylinderaggregat als Porsche angeboten werden sollte. Nach dem plötzlichen Tod von Heinrich Nordhoff 1968 stand das Projekt mehrmals unmittelbar vor dem Aus. Der neue VW-Vorstand fühlte sich an den mündlich geschlossenen Vertrag nicht gebunden und bestand auf die alleinigen Vertriebsrechte. Sprichwörtlich in letzter Minute einigte man sich auf den Kompromiss, den 914 „VW-Porsche“ zu taufen und durch ein gemeinsames Vertriebsnetz auf den Markt zu bringen.

Das Konzept des 914 war radikal anders als alles, was bis dato auf deutschen Straßen unterwegs gewesen war. Mit einer Höhe von nur 123 Zentimetern war er zehn Zentimeter flacher als ein 911. Gleichzeitig stand er mit 165 Zentimetern um vier Zentimeter breiter auf der Straße als der Elfer. Die Idee des herausnehmbaren Targa-Dachs übernahm der 914 vom 911 Targa, während beim Motor direkt vor der Hinterachse Anleihen bei erfolgreichen Rennsportmodellen genommen wurden: Neben dem 365 „Nr. 1“ Roadster, dem legendären 550 Spyder und sogar dem von Ferdinand Porsche konstruierten Auto Union Rennwagen Typ 22 von 1934 waren so gut wie alle Porsche-Rennwagen nach diesem Prinzip entstanden. Stichwort Motor: Beim VW-Vierzylindermotor handelte es sich um den ersten Einspritzmotor der Marke, der aus 1,7 Litern Hubraum 80 PS leistete. Als ausgesprochener Sportmotor ausgelegt war der aus dem 911 T stammende Porsche-Sechszylinder mit obenliegenden Nockenwellen, Dreifachvergasern und Hochleistungs-Kondensatorzündung. Mit 110 PS bei 5800 Umdrehungen hatte der Zweiliter-Boxer mit den 940 Kilogramm Trockengewicht des Sechszylindermodells leichtes Spiel. Mit 9,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h katapultierte sich der „kleine“ Porsche vom Fleck weg in den elitären Kreis der 200-km/h-Fahrzeuge. Dank des Mittelmotors schaffte der 914/6 zudem mühelos höhere Kurvengeschwindigkeiten als die stärksten 911-Modelle jener Zeit und blieb bis in den Grenzbereich neutral und gut beherrschbar.

Sein modernes Layout, sein schnörkelloses Design samt Klappscheinwerfern und nicht zuletzt seine beeindruckenden Fahrleistungen machten den 914 zu einem echten Verkaufsschlager – allerdings nur auf Umwegen. Denn bei den insgesamt 31.312 Boliden, die bereits 1970 in den USA verkauft wurden, handelte es sich überwiegend um schwächere Vierzylindermodelle, die in Übersee – anders als in Europa – ebenfalls unter der Marke Porsche vertrieben wurden. Der 914/6 tat sich ungleich schwerer, was vor allem an seinem Einstiegspreis lag, der mit 18.992 DM nur 1000 DM unter jenem des 911 lag.

Für Furore sorgten legendäre Sonderanfertigungen: Beim 914 S kam ein drei Liter großer Achtzylinder aus dem Porsche 908 zum Einsatz. Gerade einmal zwei Exemplare wurden davon gebaut. Das erste, mit verschraubtem Targa-Dach und Doppel-Klappscheinwerfern, ging als Versuchsfahrzeug an den damaligen Technikvorstand Ferdinand Piëch. Das zweite, für den Straßenverkehr zugelassene Modell mit 260 PS und Schiebedacheinsatz war ein Geschenk zu Ferry Porsches 60. Geburtstag. Eine Kleinserie von elf Fahrzeugen mit den damals stärksten Sechszylindern mit 210 PS aus dem Carrera RS wurde 1971 unter der Bezeichnung 916 vorgestellt. Natürlich wäre der 914 kein echter Porsche, wäre er nicht im Motorsport erfolgreich gewesen. So stehen der Sieg in der GT-Kategorie 1970 in Le Mans und Platz drei bei der Rallye Monte Carlo 1971 zu Buche. Den größten Erfolg feierte die Rennversion 914/6 GT im Jahr 1970 auf dem Nürburgring: Beim 86-Stunden-Rennen „Marathon de la Route“ standen drei leuchtend orange lackierte Fahrzeuge auf den Plätzen eins, zwei und drei.

1

2

3

4

5

Autor: Florian T. Mrazek

Ferrari 212E: Gaisberg-Premiere nach 50 Jahren

1969 dominierte Ferrari die Berg-Europameisterschaft. Ausgerechnet am Gaisberg aber fehlte die „Scuderia“. 2019 wird das nun auf spektakuläre Weise nachgeholt.

Wir schreiben das Jahr 1969. Die Europa-Bergmeisterschaft gastiert zum allerletzten Mal am Gaisberg. Seit dem letzten Ferrari-Gesamtsieg durch Ludovico Scarfiotti auf Ferrari Dino 206P in der Saison 1965 hatte Porsche mit dem 906 bzw. dem 910 Bergspyder die Szene dominiert. Ein Zustand, den man in Maranello nicht länger hinnehmen wollte. Hatte man bislang auf modifizierte Rundstrecken-Fahrzeuge gesetzt, entschlossen sich die Verantwortlichen der Scuderia zum Bau eines Berg-Prototyps, des 212E Montagna. Das E in der Typenbezeichnung steht dabei für „Europeo“. Fahrgestell und Radaufhängung wurden vom Dino 206S übernommen, die Karosserie ähnelte jener des Ferrari 330P4 der CanAm-Variante. Der Motor wurde aus dem 1,5-Liter-Formel-1-Motor der Jahre 1964/65 entwickelt, die Motorcharakteristik für die Anforderungen am Berg angepasst und der Hubraum auf zwei Liter erweitert. Der Zwölfzylinder mit 48 Ventilen leistete 295 PS bei 11.500 Umdrehungen. Das Leergewicht des Kunststoffboliden mit Alu-Verstärkung und 18-Liter-Tank lag ohne Fahrer und Treibstoff bei gerade einmal 460 Kilogramm. Schon bei den Testfahrten in Mugello und Vallelunga wurde das enorme Potenzial des 212E offensichtlich. Als Fahrer konnte der erfahrene Schweizer Peter Schetty gewonnen werden, der 1966 bereits in seiner Klasse am Gaisberg gewonnen hatte und später als Ferrari-Rennleiter in der Formel 1 Karriere machen sollte.

Die Saison wurde zu einem Triumphzug für Ferrari: Bei neun Starts gewann Schetty mit dem 212E Montagna neun Mal – sieben Mal davon im Rahmen der Berg-EM. Vor dem letzten Lauf am Gaisberg stand die Scuderia damit längst als Gesamtsieger fest. Dementsprechend groß war die Vorfreude des Salzburger Publikums auf den roten Seriensieger. Doch daraus wurde nichts: Ferrari verlangte von den Organisatoren ein Startgeld von 30.000 Schilling – eine Forderung, die Rennleiter Willi Löwinger ablehnte. Ferrari zog es daraufhin vor, seinen Star nicht in Salzburg starten zu lassen.

Nach Saisonende verkaufte Ferrari den 212E Montagna an seinen heutigen Besitzer. Den siegreichen Zwölfzylindermotor samt Getriebe aber behielt Ferrari. Der Wagen wurde in der Folge mit einem Formel-2-Sechszylinder-Rennmotor ausgerüstet und 1970 in dieser Konfiguration beim Bergrennen am Behamberg bei Amstetten eingesetzt. Auf lange Zeit sollte es das letzte Rennen des Montagna werden: Auf einer Autoausstellung in München wurde der Bolide 1970 gestohlen und blieb in der Folge jahrzehntelang verschwunden. Erst im Jahr 2017 tauchte der 212E in Schweden auf und kehrte zurück nach Salzburg. Anlässlich des diesjährigen Gaisbergrennens kann damit endlich das nachgeholt werden, was 1969 verpasst wurde: Der Ferrari 212E Montagna feiert endlich seine Premiere auf dem Salzburger Hausberg – und bildet damit eines der Prunkstücke des Starterfelds.

Einzelstück im Originallack
Nach seiner Rückkehr nach Salzburg fand eine sensible technische Restaurierung statt, wobei die Karosserie im Originalzustand belassen wurde. Dem Wunsch seines Konstrukteurs Mauro Forghieri entsprechend sollte die technische Evolution des Rennwagens sichtbar bleiben, die schrittweise im Laufe der Rennsaison 1969 stattgefunden hatte.

460 Kilogramm, 285 PS
Seit 1970 wird der 212E von einem Ferrari-Formel-2-Sechszylinder mit zwei Litern Hubraum und vier obenliegenden Nockenwellen angetrieben. Die Leistung beträgt 285 PS bei 8900 Umdrehungen.

1

2

3

4

1. und Bild auf der linken Seite: Egon Hofer 1970 am Start des Bergrennens am Behamberg in Niederösterreich.
2. Der Schweizer Berg-Europameister Peter Schetty im August 1969 im Vorfeld des Bergrennens in Ollon Villars.
3. und 4. Peter Schetty im Ferrari 212E Montagna im Juni 1969 beim Bergrennen von Mont Ventoux in Frankreich. Zu diesem Zeitpunkt sind am Fahrzeug noch kleinere Frontflügel verbaut. Auch die im Verlauf der weiteren Saison der Berg-Europameisterschaft angebrachten hinteren Lufteinlässe vor dem großen Heckflügel fehlen. Der 212E wurde laufend verfeinert.

Salzburgring: legendäres Asphaltband inmitten traumhafter Landschaft.

Salzburgring: 50 Jahre und (k)ein bisschen leise

Legendäre Rennstrecke, beliebte Event-Location, erfolgreiches Wirtschaftsunternehmen: Der Salzburgring feiert 2019 sein Jubiläum.

Im Herbst 1969 praktisch zeitgleich mit dem alten Österreichring eröffnet, steht der Salzburgring für eine goldene Epoche des Motorsports. Zufall oder nicht – im selben Jahr, in dem die Berg-Europameisterschaft das letzte Mal am Gaisberg gastierte, feierte der Rennsport wenige Kilometer Luftlinie entfernt im Nesselgraben zwischen den Gemeinden Koppl und Plainfeld eine spektakuläre Wiedergeburt. Ursprünglich primär als Test- und Erprobungsstrecke für die Auto- und Reifenindustrie konzipiert, lockte der Hochgeschwindigkeitskurs vor den Toren der Stadt Salzburg bald internationale Rennen an.

Ob auf zwei oder vier Rädern – im Verlauf seiner bald 50-jährigen Geschichte war mit Ausnahme der Formel 1 so gut wie jede namhafte Rennserie am Salzburgring zu Gast. Tourenwagen-Europameisterschaft, DTM, STW und zuletzt die erfolgreiche TCR bei den Tourenwagen, Motorrad-WM und Superbikes bei den Motorrädern sowie die Formel 3 oder die Formel 2 mit Jochen Rindt bei den Formel-Boliden sind nur einige der vielen Highlights. Bis Anfang der 1980er-Jahre rasten sogar wahre PS-Monster vom Schlage eines Porsche 962 über die Strecke. Unzählige Weltkarrieren nahmen am Salzburgring ihren Anfang – darunter auch jene eines gewissen Michael Schumacher …

Die großen, international bedeutsamen Rennserien wie etwa die Motorrad-Weltmeisterschaft, die bis in die 1990er-Jahre Zehntausende Zuschauer in den Nesselgraben gelockt haben, sind seither nicht wieder nach Salzburg zurückgekehrt. Dennoch erscheint die Zukunft des Salzburgrings heute rosiger als je zuvor. Bereits seit Jahrzehnten wird der Salzburgring wirtschaftlich höchst erfolgreich und ohne jegliche Unterstützung der öffentlichen Hand betrieben. Völlig unabhängig vom Rennbetrieb sorgen die Aktivitäten am Ring alljährlich für über 50.000 Nächtigungen in der Region – und sind damit ein enorm wichtiger Wirtschaftsfaktor. Das Land Salzburg ist nach wie vor 100-prozentiger Eigentümer der Rennstrecke. Der Betreiberverein IGMS mit dessen Geschäftsführer Ernst Penninger verfolgt derweil das Ziel, den gültigen Pachtvertrag über das Jahr 2025 hinaus zu verlängern. Ziel ist es, den Salzburgring mehr denn je der Allgemeinheit zugänglich zu machen.

Rechtzeitig zum Jubiläumsjahr 2019 wird am Salzburgring deshalb massiv in die Infrastruktur investiert. Um die internationale Wettbewerbsfähigkeit zu stärken, wird die gesamte Boxenanlage mit leistungsfähigen Elektro-Ladestationen ausgerüstet. „Unsere Vision ist es, den Salzburgring als multifunktionale Mehrzweckanlage bekannt zu machen“, so Ernst Penninger. „Geplant ist nicht vordergründig eine Intensivierung des Betriebs, sondern eine Diversifizierung auf Basis einer wirtschaftlich soliden Entwicklung und sicherer Besitzverhältnisse.“ Von der angestrebten Ausweitung der inhaltlichen Bandbreite würden nicht nur die IGMS, sondern auch die Gemeinden im direkten Umfeld sowie die gesamte Region massiv profitieren.

Anlässlich des 50-Jahr-Jubiläums öffnet der Salzburgring am 3. und 4. August 2019 im Rahmen eines Volksfests für Jung und Alt seine Tore. Während im Festzelt für Speis, Trank und musikalische Unterhaltung gesorgt wird, geht es am Ringgelände rund: Polizei, Feuerwehr und Rettung werden mit einer Leistungsschau vor Ort sein, ebenso das Bundesheer. KTM bietet Stuntshows, während Führerscheinanwärter die Möglichkeit haben, mit Fahrschulen aus dem Land Salzburg eine Runde am Ring zu drehen. Geboten werden zudem exklusive Führungen über das Ringgelände. Der Eintritt ist kostenlos, die gesamten Einnahmen des Fests kommen den beteiligten Vereinen zugute.

SALZBURG RING

EVENTS 2019

24.-26. Mai	15. Mozartpreis - Histo Cup
1. Juni	Wertungslauf zur Gaisbergrallye
14.-15. Juni	Porsche Sprint Challenge Central Europe
4.-6. Juli	Electric Love Festival - ELF19
3.-4. August	Salzburgring 50-Jahre-Feier
18. August	Tag des Rades - vita club Race & Austrian hansgrohe Cup
24. August	ADAC Salzburgring Classic "Sounds of Speed"
25. August	Skate The Ring
20.-22. September	Bosch Race - Histo Cup

SALZBURG RING SINCE 1969

WWW.SALZBURGRING.COM

www.porsche.at
Gipfeltreffen
der Generationen.
Der 718 Boxster T. Der Porsche 909 Bergspyder.
718 Boxster T – Kraftstoffverbrauch kombiniert: 8,2 – 7,9 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 187 – 181 g/km. Stand 05/2019. 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

90 Jahre: Neues Buch zum Gaisberg

Hermann Schwarz legt sein Gaisbergrennen-Buch neu auf

Hermann Schwarz, gemeinsam mit Gert Pierer und Thomas Matzelberger vom S.R.C Initiator und „Erfinder“ der Neuauflage des Gaisbergrennens, hat es wieder getan: Zum zweiten Mal nach 2004 verschwand der ausgewiesene Oldtimer-Kenner für längere Zeit in seinem Archiv. Das Resultat: die Neuauflage des 2003 erstmals erschienenen Buchs über die Geschichte des historischen Gaisbergrennens. Der Zeitpunkt der Neuauflage ist kein Zufall – schließlich jähren sich 2019 gleich zwei wichtige Ereignisse. Vor 90 Jahren fand das Gaisbergrennen erstmals statt, vor mittlerweile 50 Jahren rasten die Boliden das letzte Mal wettbewerbsmäßig auf den Salzburger Stadtberg. Es begann die große Ära der permanenten Rennstrecken. Nicht zufällig feiert auch der Salzburgring 2019 sein 50-jähriges Bestehen.

In seinem neuen Buch ergänzt und erweitert Hermann Schwarz die seit Jahren vergriffene Erstauflage aus dem Jahr 2004. In liebevoller Detailarbeit wurden dabei unzählige Aufnahmen gesammelt, sortiert und zugeordnet, Statistiken gewälzt und Erfahrungsberichte aus den Pionierzeiten der Motorisierung dokumentiert. Die Vorkriegsära von 1929 bis 1933, bei der auch die historische Leistung des Baus der Gaisbergstraße gewürdigt wird, bestimmt den ersten Teil des Buchs. Der zweite Teil handelt von den Rennen der Nachkriegszeit, konkret der Jahre 1957 bis 1969. Last, but not least finden auch die Sieger der Veranstaltungen der Neuzeit seit dem Jahr 2004 einen Ehrenplatz im Buch. Als Schreiber des Vorworts konnte Hermann Schwarz gleich zwei Rennfahrer gewinnen, die bei Gaisbergrennen bis 1969 und in der Neuzeit an den Start gegangen sind: den Salzburger Egon Hofer sowie Rennlegende Dieter Quester, der 2019 – passenderweise während des Gaisbergrennens – seinen 80. Geburtstag feiert. Das Buch „90 Jahre Gaisbergrennen“ kann über den Salzburger Rallye Club (S.R.C) erstanden werden.

DAD.AT

DADAT BANK

AB €0,– PRO TRADE[1]
KEINE DEPOTGEBÜHR[2]

ICH DADAT ZUM ÖSTERREICHISCHEN BROKER WECHSELN.

- Keine Kauf- und Verkaufsspesen für rund 500.000 Produkte unserer PremiumPartner Commerzbank, Deutsche Bank, UniCredit onemarkets und Vontobel[1]
- Ab €2,95 Kauf- und Verkaufsspesen bei sonstigen Transaktionen[3]
- Bis 100 % Rabatt auf den Ausgabeaufschlag bei bonifizierten Fonds[3]
- Übernahme von bis zu €250,– fremder Übertragungsspesen[3]

DADAT – EINE MARKE DER BANKHAUS SCHELHAMMER & SCHATTERA AG

1+2+3) Gilt nur für Neukunden (keine Geschäftsbeziehung in den letzten 12 Monaten).
2) Gilt bis Ende 2019. Angebote gelten bis auf Weiteres. Mehr auf www.dad.at/depot

REICHLUNDPARTNER

Marketingmitteilung

Porsche Alpenstraße: 70 Jahre automobile Hochkultur

Motorsport-Anfänge: der Rallye-Käfer
Ab 1967 sorgt der von Porsche Alpenstraße unter der Leitung von Paul Schwarz aufgebaute Rallye-Käfer für historische Erfolge im Rallyesport. Highlight ist der Sieg der zur EM zählenden Elba-Rallye 1973.

Formel V mit Käfer-Technik
1967 war die Formel V die erfolgreichste Marken- und Nachwuchsformel, wo die von Porsche Alpenstraße konstruierten Austro-Vau-Boliden große Erfolge feierten.

Porsche 917: Triumph in Le Mans
1970 gewinnt der von Porsche Alpenstraße eingesetzte Porsche 917 mit Hans Herrmann und Dick Attwood die legendären 24 Stunden von Le Mans – der erste von bisher 19 Siegen für Porsche.

14 VW Käfer bildeten im Mai 1949 die Basis für jene Erfolgsgeschichte, die 2018 mit der Eröffnung des neuen, 911 Quadratmeter großen Porsche-Schauraums ihren vorzeitigen Höhepunkt erreichte. Tatsächlich zählt Porsche Alpenstraße nicht nur zu den traditionsreichsten Autohandel- und Reparaturbetrieben Österreichs, auch in Motorsport-Kreisen genießt der Name seit Jahrzehnten einen ausgezeichneten Ruf. Zwei Jahre nach der Gründung des Unternehmens in Gmünd verlegen Ferry Porsche und Louise Piëch den Firmensitz von Kärnten nach Salzburg. Kurze Zeit später wird auf dem Gelände eines ehemaligen Pionier-Übungsgeländes bereits fest geschraubt und repariert.

Mit der Liberalisierung der Einfuhr von Automobilen ab Herbst 1953, die die Verkaufszahlen von Käfern in die Höhe schnellen lässt (von 564 Stück 1952 auf 5218 Stück im Jahr 1954), beginnt der große Aufschwung. Mit den kletternden Stückzahlen wächst auch der Salzburger Handelsbetrieb Porsche. Der Einzelhandelsbereich nimmt immer deutlichere Formen an. Den Anfang macht erneut die Alpenstraße in Salzburg, über die Jahre folgen Betriebe in ganz Österreich.

1965 boomte in der Alpenstraße nicht nur der Verkauf von VW- und Porsche-Modellen, auch in der angeschlossenen Karosserie-Werkstatt und Lackiererei herrschte Hochbetrieb. In der eigenen Lehrwerkstätte wurden jährlich bis zu 40 Lehrlinge ausgebildet. Im Betrieb war auch eine eigene Maschinenschlosserei zur Aufbereitung von Motorenteilen angesiedelt. Aufträge des VW-Werks zur Reparatur von Gehäusen, Zylinderköpfen und Zylindern sowie Werksaufträge der Porsche KG zur Produktion von Titanpleueln für Porsche-Motoren sicherten Arbeitsplätze für rund 50 Mitarbeiter. Anfang der 1970er-Jahre waren bei Porsche Alpenstraße rund zehn Mitarbeiter ausschließlich für die Reparatur von Motoren und Getrieben zuständig.

Bild oben: Porsche Alpenstraße in den 1960er-Jahren.
Bild unten: Der große Andrang führt dazu, dass Käfer, Bulli & Co. unter freiem Himmel repariert werden.

Anzeige

Autor: Gerhard Kuntschik

Baron Münchhausen fährt und fährt

Ich fragte ihn, wie er seinen „runden“ Geburtstag feiern werde. Dieter antwortete: „Unsere nächsten Rennprojekte sind …“ Das war vor 20 Jahren – vor seinem 60er.

Und das ist jetzt auch nicht anders. Dieter Quester, Rennsportlegende, die einzige mit Erfolgen zu Wasser und zu Land mit zwei und vier Rädern, wird am 30. Mai 80. ACHTZIG!!! Er wird in Salzburg feiern (gefeiert werden), das Gaisbergrennen hat auch Geburtstag an diesem Wochenende. Es ist nur zehn Jahre älter als Dieter. Unglaublich.

SN: Stimmt die legendäre Geschichte um Baron von Münchhausen?

Quester: Ja. Das war noch in der Motorradzeit, eines meiner allerersten Rennen in den frühen 1960ern auf dem Seiberer in der Wachau. Meine Eltern waren auch dort, was ich wusste, darauf fiel mir nichts anderes ein, als unter Pseudonym anzutreten. Die Lizenz für den „Baron“ wollten sie mir bei der OSK (Sportbehörde, Anm.) gar nicht ausstellen. Ich hatte Riesenprobleme damit, aber es ging irgendwie. Ich hab mir diese Unterlagen bis heute aufgehoben!

SN: Was waren die Gründe für den Umstieg von Motorboot auf Motorrad und dann auf Autos?

Quester: Im Motorboot konnte ich fast alles gewinnen, war zwei Mal Europameister. Das Interesse ließ bald nach. Zum Leidwesen meines Vaters, der wollte mich weiter im Boot sehen, er betrachtete diese als sicherer als Motorräder oder Autos, obwohl es damals genug Tote auch im Rennboot gab. Das Drama vieler Unfälle damals war: Wenn du in der Spitze lagst und einen Sturz hattest, konntest du wegen der Schwimmweste nicht untertauchen und liefst Gefahr, von den Nachkommenden erfasst zu werden. Ich fuhr am Ende der Bootkarriere sogar noch einige Weltrekorde für BMW auf dem Comer See. Bei den Motorrädern fuhr ich NSU, Norton und mehr, aber ich wusste bald, das macht zwar Spaß, aber mich reizten vier Räder. Motorradrennen waren ein Interregnum.

SN: Was löste die Automobilkarriere aus?

Quester: Ein Rennen, vor dem ich einen ziemlich kaputten Porsche kaufte. Ein Spezialist bei Porsche Wr. Neustadt baute den Spyder wieder auf, ich fuhr in Aspern 1965 und konnte einige Arrivierte schlagen. Das war die Initialzündung. Später verkaufte ich den Porsche in die USA, mit dem Erlös kaufte ich mir einen Vorjahres-Werk-BMW TiSA, mit dem ich die österreichische Meisterschaft bestritt. Damit waren die Verbindung zu BMW und der erste Autotitel da. Dazu kam die Formel V, in der ich einige wichtige Rennen für Kurt Bergmann gewinnen konnte. Diese Zeit möchte ich nicht missen, denn sie eröffnete mir den Zugang in den Formelsport.

SN: Wie ging es dann weiter?

Quester: Mit Tourenwagen. Ab 1967 war ich über 20 Jahre BMW-Werkfahrer, länger als jeder andere. In München kursierte der Witz, sie wollten einen ausgestopften Quester vor dem Vierzylinder (Konzernzentrale, Anm.) aufstellen, der bei jedem Besucher die Hand hebt und grüßt … Gleichzeitig begann 1969 die Formel-2-Zeit.

SN: Sie hatten kaum schwere oder folgenschwere Unfälle. Hatten Sie einfach Glück?

Quester: Zwei Mal ja, sehr viel. Das eine Mal in Le Mans im Osella als Partner von Tom Walkinshaw. Wir hatten schon drei Reifenschäden mit den Pirelli, der vierte war ein Reifenplatzer rechts hinten bei über 300 auf der Hunaudières. Ich flog links auf die Leitschiene, das Auto wurde auseinandergerissen, ich schlitterte im Vorderteil dahin. Der Motor und das Getriebe flogen über die Leitplanken in den Wald. Ich hatte nur Brustkorbprellungen. Der zweite schwere Unfall war bei F2-Tests in Thruxton. Wir hatten ein neues Gurtsystem mit Drehknopf zum Öffnen. Ich hatte einen Überschlag in einen Graben hinein, blieb kopfüber liegen und brachte den Gurt nicht auf! Gleichzeitig lief Sprit aus. Hätte sich der entzündet, wäre es letal geworden. Die Mechaniker kamen nach ein paar Minuten, Streckenposten waren keine da. Ein dritter schwerer Crash war auf der Nordschleife ein mehrfacher Überschlag in Breidscheid, aber der Tourenwagen war schon damals ziemlich sicher, es passierte mir nichts.

SN: Sie haben also keinerlei Erfahrung in Rennspitälern?

Quester: Doch, ein Mal, als ich den Journalisten Helmut Zwickl in Daytona ins Spital begleitete, der war ausgerutscht und wurde genäht. Ich ließ mir bei dieser Gelegenheit Nähte entfernen, aber die waren von einem Unfall außerhalb des Rennsports. Ein Rettungsauto sah ich nie von innen.

SN: Sie gelten immer noch als Fitnesswunder. Wie kam es dazu?

Quester: Ich dachte mir, schon lang bevor ich Willi Dungl kennenlernte: Du musst etwas tun. Das war nicht nur für den Motorsport, sondern aus allgemeiner Freude am Sport. Ich merkte aber, dass mir Sport für die Rennen guttäte. Da war aber kein System dahinter, alles autodidaktisch. Anfang der 1980er lernte ich Willi kennen und steigerte mich auf ein Niveau, das für viele andere Motorsportler Vorbild wurde, von Stuck bis Laffite. Der Willi arbeitete ja auch mit Niki (Lauda), er wurde die Anlaufstelle für Motorsportler. Mit mir war er oft in Le Mans, da war er irgendwie eine Versicherung für mich.

SN: Sie feiern den 80er, Niki Lauda wurde heuer 70, Dietrich Mateschitz wird 75, Walter Lechner wird 70 und Gerhard Berger 60 …

Quester: Ich muss jetzt sagen: Am unwirklichsten ist für mich, dass der Gerhard 60 wird. Wir sind ja Rennen gemeinsam gefahren, aber dass die so lang her sind, kann ich fast nicht glauben.

SN: Aus eigener Sicht: Was waren Ihre besten Rennen?

Quester: In jedem Fall Hockenheim in der Formel 2 1970, der Sieg gegen Regazzoni und Cevert – dank Reaktionsschnelligkeit nach der Kollision mit Regazzoni. In der EM wurde ich Dritter, weil ich im Finale in Vallelunga einen Dreher hatte, sonst wäre ich Vize geworden. Ich schätze danach jene Rennen am höchsten ein, die ich im Alter von 50 und darüber gewann, einige 24-Stunden-Marathons, vor allem Siege in Spa-Francorchamps. Auch Platz drei in Sebring 1985 im Porsche 962 mit Pete Halsmer und Rick Knoop war sehr gut.

SN: Abschließende Frage: Ist die Karriere beendet?

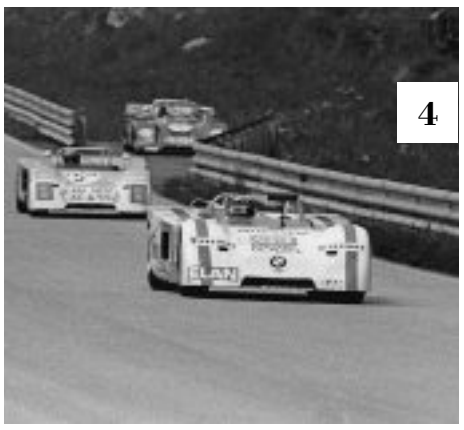
Quester: Nein. Im November fahren wir die historischen 24 Stunden von Daytona. Wir bereiten den Porsche schon vor. Das ist ein 911er, mit dem wir Anfang 2000 noch „modern“ fuhren. Jetzt ist das ein „Historischer“. Mein Partner ist wieder mein Spezi Luca Riccitelli. Der wurde auch ein Freund. Mir macht schon die Vorbereitung viel Freude. Der Wagen wird von Porsche USA betreut, und mit Thomas Überall (Red Bull, Anm.) muss ich noch das Sponsoring aushandeln. Dann werde ich noch einige historische Events bestreiten, wie zum Beispiel das Ennstal Classic und die Trofeo Nuvolari.

Das vollständige Interview lesen Sie bitte auf www.sn.at

1

2

3



4

5

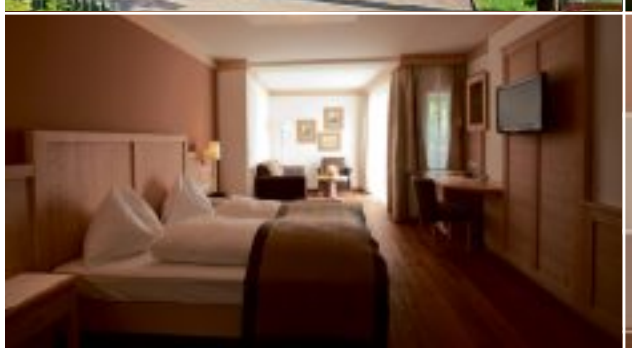
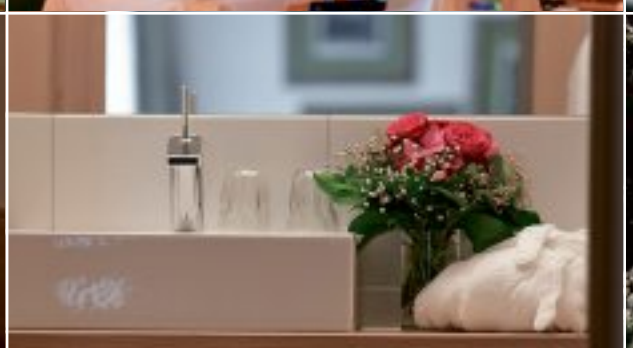
6

1. Sieht so ein 80-Jähriger aus? Der BMW 328 aus dem Jahr 1937 ist zwei Jahre älter als der weltberühmte Fahrer Dieter Quester.
2. Immer viel Gaudi vor und nach den Rennen mit Kumpel Hans-Joachim Stuck.
3. Quester 1969 im BMW Formel 2 beim Europameisterschaftslauf in Langenlebarn.
4. Sportwagen-Europameisterschaft 1972: Sieg im Chevron-BMW auf dem Salzburgring.
5. Eine Tourenwagen-Größe im Schnitzer-BMW (1972).
6. In der „Papierflunder“ (BMW Bergspyder) beim vorletzten „alten“ Gaisbergrennen im Jahr 1968.

MIT HERZ FAHREN, MIT KÖPFCHEN VERSICHERN

Ob Käfer, Porsche, BMW 323i oder Vespa: Wir von OCC finden, dass Sie genau die Liebhaberfahrzeuge besitzen sollten, die bei Ihnen ein Kribbeln im Bauch auslösen. Als Versicherungsspezialist für historische und moderne Klassiker bieten wir Ihnen die maßgeschneiderten Versicherungslösungen, die Ihre Favoriten optimal absichern.
OCC berücksichtigt dabei, dass die Werte von historischen und anderen Klassikern, anders als die von Alltagsfahrzeugen, üblicherweise im Laufe der Jahre ansteigen. Je nach Wunsch kann deshalb der Markt-, der Wiederbeschaffungs- oder der Wiederherstellungswert versichert werden. So ist gewährleistet, dass Sie im Schadenfall angemessen entschädigt werden. Der Versicherungsbeitrag orientiert sich bei OCC an der Nutzung und dem tatsächlichen Wert der Fahrzeuge, während gleichzeitig auf eine Bonus-Malus-Regelung verzichtet wird.
Darüber hinaus berücksichtigen OCC-Produkte die besonderen Anforderungen von Liebhaberfahrzeugen. Auch Automobile, die dauerhaft nicht zugelassen sind, z. B. während einer Restaurierung, können bei OCC umfassend abgesichert werden.
Für all jene, die sich nicht auf ein Lieblingsfahrzeug beschränken möchten, gibt es die OCC-Sammlung. Schon ab 3 Fahrzeugen profitieren Sie von hohen Rabatten auf Ihren Versicherungsbeitrag. Dennoch bleiben Sie flexibel, denn auch innerhalb der Sammlung können Sie, je nach Fahrzeug, die Versicherungsart auswählen, die am besten zu Ihren Bedürfnissen passt: von der Teil- über die Vollkasko bis hin zur OCC-Vollkasko Plus inkl. Allgefahrendeckung.
Egal, zu welcher Kaufentscheidung Ihr Herz Sie als nächstes verleitet, die Wahl der passenden Oldtimerversicherung sollten Sie stets gut durchdenken. Dabei beraten wir Sie gern und wünschen Ihnen allzeit eine Gute Fahrt.

Romantik Hotel & Restaurant
DIE GERSBERG ALM

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

Anzeige

CLASSIC EXPO Salzburg

OLDTIMER MESSE

18.–20.10.

messezentrum salzburg

salzburgarena

Im Jahr 1899 als Fahrradwerkstätte gegründet, feiert Auto-Frey ein Jubiläum.

Wiewohl schon die ersten Autos durch die Straßen tuckerten und das Stadtbild von Pferdekutschen dominiert wurde, konzentrierte sich Wilhelm Frey am Beginn seiner unternehmerischen Karriere auf das damals noch einzige Massenverkehrsmittel, das für normale Bürgerinnen und Bürger leistbar war: das Fahrrad. Die erste Werkstätte entstand in der Salzburger Gstättengasse. Bereits 1911 übersiedelte der Betrieb in die Maxglaner Hauptstraße, 1937 übernahm der 1904 geborene Rudolf Frey das Unternehmen. Trotz härtester Zeiten für die Menschheit wuchs der Betrieb langsam weiter. Wiederaufbau und der folgende Wirtschaftsaufschwung nach dem Krieg brachten auch der Firma Frey frisches Geschäft. Der Aufschwung griff, 1955 wurde ein weiterer Werkstätten-Standort in Schallmoos eröffnet. Zu diesem Zeitpunkt war das Unternehmen bereits mit dem Vertrieb und der Reparatur von Automobilen zugange, als Generalvertreter für die Nutzfahrzeugmarken Hanomag und Henschel sowie als Vertreter für die PKW von Peugeot und Tempo.

Nach vier weiteren erfolgreichen Jahren des Wachstums wurde am Standort Alpenstraße der Bau eines komplett neuen Firmenstandortes umgesetzt. Der Spatenstich für das Werkstättengebäude am Standort Alpenstraße 85 erfolgte 1959, bereits 1960 wurde das Reparaturwerk eröffnet. Nur sechs Jahre nach der Eröffnung wurde der Standort Alpenstraße weiter ausgebaut, um eine neue große Werkstatthalle ergänzt. Das Jahr 1974 brachte das bereits 75-jährige Bestehen des Unternehmens und damit einen starken Grund zum Feiern. Der Importvertrag mit Peugeot für Salzburg und Tirol wurde fixiert, die Nutzfahrzeugsparte des Hauses um einen Vertriebsvertrag mit Daimler-Benz LKW erweitert. Ende des Jahrzehnts dann wurde das Unternehmen an Rudolf Frey jun., also an die dritte Generation übergeben, Anfang der Neunzigerjahre kam es zu einem scharfen Schwenk in der Geschichte des Unternehmens, als man den Fokus auf Vertrieb und Service von Produkten der Marke BMW legte. Bereits 1991 wurden die BMW-Betriebe AutoFrey Salzburg, AutoFrey Villach und AutoFrey St. Veit im Pongau eröffnet, quasi als Nebenschauplatz wurde in der Alpenstraße 85a ab 1994 die Liebe zu frankophilen Autos mit dem Vertrieb von Citroën fortgesetzt. 2005 schließlich übernahm mit Michaela und Elisabeth Frey die vierte Generation der Familie das Unternehmen, bereits ein Jahr zuvor wurde in Rekordzeit an der Wiener Bundesstraße in Hallwang ein neuer AutoFrey-Standort gebaut und in Betrieb genommen. Ab 2008 übernahm AutoFrey den Vertrieb von Fahrzeugen der Marken Land Rover und Jaguar – rechtzeitig zur Fertigstellung der generalsanierten Firmenzentrale in der Alpenstraße. Im Jahr 2015 übernimmt Generalkonsulin Catharina Pappas das Unternehmen AutoFrey mit vier Standorten in Salzburg, Hallwang, St. Veit im Pongau und Villach mit den Marken BMW, MINI, Land Rover und Jaguar. 2017 erfolgt die Integration in die Pappas Holding, der Markenauftritt und die Eigenständigkeit des Unternehmens bleiben erhalten. Die Werte als Familienunternehmen und die Verantwortung als wichtiger Arbeitgeber sind weiterhin fixer Bestandteil der Firmenphilosophie. Das Steuer der AutoFrey Gruppe mit 230 Mitarbeitern an den vier Standorten halten die Geschäftsführer Josef Roider und Wolfgang Kendlbacher fest in Händen. Auch zum 120-Jahr-Jubiläum des Unternehmens bleibt der Blick in die Zukunft von Erfolg und Wachstum geprägt.

Bild oben:
Wo alles begann: 1899 eröffnete Wilhelm Frey in der Gstättengasse seine Fahrradwerkstätte.

Bild unten links:
Als größte Werkstatt Salzburgs war der Standort Alpenstraße 85 Anlaufstelle für alles, was Motor und Räder hatte.

Bild unten rechts:
Erfolg und Wachstum begleiten die Geschichte von AutoFrey.

Anzeige

Einzigartige Automobile verdienen auch einzigartigen Service. Ihr Klassiker ist bei AutoFrey in den besten Händen. Leidenschaftliche Young- und Oldtimer-Experten pflegen, warten, reparieren und restaurieren Ihr Fahrzeug unter besonderer Berücksichtigung von Originalität und Passgenauigkeit.

Unsere jahrzehntelange Erfahrung, die Begeisterung für schöne Automobile, die Kompetenz unserer Mitarbeiter und die umfangreiche Werkstattausstattung machen AutoFrey Classic zur unverzichtbaren Anlaufstelle für alle BMW Klassiker.

www.autofrey.at/classic

AutoFrey CLASSIC

MIT LEIDENSCHAFT FÜR DAS BESONDERE

AutoFrey
Wir tun mehr.
autofrey.at

Wir freuen uns auf Ihren Besuch am 30. Mai auf dem Residenzplatz!

Elmar Adelsberger (Kundendienstberater MB/MB Classic, links) und Christof Wöss (Pkw-Techniker, rechts)

Pappas CLASSIC

LUXURIÖSE **ZEITREISE**

Für Viele ist die legendäre Baureihe W 126 der „S-Klassiker“ schlechthin. Pappas Classic hat einen 500 SEL des Jahres 1983 mit 337.000 km Laufleistung wieder in einen Neuwagen verwandelt.

Schon beim Öffnen der Tür weht einem der Duft eines Neuwagens entgegen. Und obwohl das Objekt der Begierde bereits 35 Jahre alt ist. Die kompromisslose Bereitschaft des Eigners und die Kompetenz von Pappas Classic machten es möglich, der 500 SEL strahlt in neuem Glanz.

„Als das Auto zu uns kam, war es eigentlich am Ende, es hatte jahrelang im Freien gestanden“, berichtet Elmar Adelsberger, der Projektleiter dieser Restauration. „Letztlich haben wir vom Motor über den Antrieb bis zu den Achsen alles erneuert und neu gelagert, die Karosserie wurde bis zur Grundierung restauriert und anschließend neu lackiert. Den Innenraum haben wir komplett aufgearbeitet, hier wurden nur die notwendigsten Teile getauscht.“ Die Leidenschaft für die Restauration solch schöner Fahrzeuge ist spürbar.

Wir sind der starke Partner an Ihrer Seite – unsere Leistungen im Überblick:

- Wartung/Instandsetzung
- Teil-/Vollrestauration
- Fahrzeugbewertungen
- Erwerb von klassischen Accessoires als Geschenkideen
- Original Mercedes-Benz Oldtimer-Öl
- 24 h-Abschlepphilfe/ Ersatzfahrzeug

www.pappas.at/classic

Georg Pappas Automobil GmbH, 5020 Salzburg, Innsbrucker Bundesstraße 111, Tel. 0662/44 84-0;
Zweigbetriebe: Salzburg Alpenstraße 67, Eugendorf, St. Johann i. P., Maishofen, Mattighofen

PAPPAS
DAS BESTE ERFAHREN

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

Restaurant Hotel ZISTELALM 1001 m über dem Meer

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 Abnützung und altersbedingte Karosserie- und Lackprobleme sind keine Seltenheit. „Die 105 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.

KAROSSERIE FACHBETRIEB

Anzeige

Autor: Florian T. Mrazek

Helden im Hintergrund

Jedes Jahr aufs Neue stellt das Gaisbergrennen die Organisatoren vor eine wahre Mammutaufgabe. „Der mit Abstand aufwendigste Teil ist mit Sicherheit die Abwicklung des Altstadt-Grand-Prix“, stellt Thomas Matzelberger fest, beim S.R.C für die Bereiche Organisation und Technik zuständig. „Die Vorbereitungen darauf beginnen eigentlich schon am Montag nach dem Rennen.“ Übertreibung sei das keine, schließlich muss die Veranstaltung den Auflagen unzähliger Behörden entsprechen – vom städtischen Gartenamt über die Altstadt-Kommission bis hin zum Büro des Bürgermeisters sind die verschiedensten Instanzen involviert. Neben einem umfassenden Sicherheitskonzept wurde bereits vor Jahren ein komplettes Verkehrsgutachten in Auftrag gegeben, das – wie alle anderen Teilbereiche auch – jedes Jahr aufs Neue geprüft und bei Bedarf auf den aktuellen Stand gebracht wird. Matzelberger: „Es gibt unzählige fertige Lösungspläne, die für die unterschiedlichsten Szenarien bereitliegen.“

Ein wichtiger Erfolgsfaktor ist das über viele Jahre extrem gut eingespielte Team von Helfern. „In Summe sind am Tag des Altstadt-Grand-Prix mindestens 200 Leute im Einsatz. Und viele davon sind von Beginn an mit dabei“, freut sich Thomas Matzelberger über das Engagement und die ungebrochene Begeisterung der Beteiligten. Nach der technischen Abnahme am Vormittag in Hellbrunn bleibt gerade einmal ein Zeitfenster zwischen 12 und 15 Uhr, um den Parcours auf- und dann so schnell wie möglich wieder abzubauen. „Bis zu 25.000 Zuschauer müssen in Sicherheit zusehen können, dazu muss der Ersatzverkehr für die pausierenden Obusse organisiert, die Zu- und Abfahrtmöglichkeit für die Krankenhäuser und Anrainer sichergestellt werden“, zählt Thomas Matzelberger auf. Last, but not least gilt der Dank auch den Blaulichtorganisationen für deren tolle Unterstützung.

seeparkhotel

NÄCHSTE ETAPPE

VOM GAISBERG ZUM WÖRTHERSEE

Vollgas erholen!

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 geschalten wird, lässt es sich auf der Sonnenterasse 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.

seepark laguna

seepark spa

... 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 2019.

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

WWW.SEEPARKHOTEL.AT

#enjoyseepark

WORLDHOTELS ELITE

Rückkehr zum Residenzplatz

175 Teams aus 13 Nationen und 46 verschiedene Automarken – das Starterfeld zum Jubiläum.

2019 – das Jubiläumsjahr rund um das Gaisbergrennen. Im Rahmen der siebzehnten Auflage feiern wir nicht nur 90 Jahre Gaisbergrennen, sondern auch unsere „Rennstrecke“, die L108 Gaisberglandesstraße, wurde 1929 erbaut. Und mit 120 Jahren AutoFrey sowie 70 Jahren Porsche Alpenstraße feiern zwei Salzburger Unternehmen auch bemerkenswerte Jubiläen. 1969 – das letzte reguläre Gaisbergrennen und der Salzburgring wird eröffnet. International fiel der Sommer auf: Im Juli war der erste Mensch auf dem Mond, im August fand der Höhepunkt der Hippiebewegung in Woodstock statt. Porsche, Partner der ersten Stunde des neuzeitlichen Gaisbergrennens, brachte mit dem 914 (Seiten 10/11) ein Volumenmodell und dem 917 einen zukünftigen Le-Mans-Sieger an den Start. Das Jahr des letzten Europameisterschaftslaufs auf unseren Hausberg ist aber auch für die Teilnehmer ein wesentliches. Denn zum „Gaisbergrennen für historische Automobile“ sind nur Fahrzeuge bis Bj. 1969 (ausgenommen historische oder sportlich bedeutende Fahrzeuge bis Bj. 1979) zugelassen. Die Teilnehmer finden sich am kommenden Donnerstag ab 8.00 Uhr vor dem Schloss Hellbrunn ein. Hier findet die technische Abnahme statt und die Fahrer erhalten ein ausführliches Briefing. Unter Polizeibegleitung wird das Starterfeld in die Stadt, in diesem Jahr wieder auf den Residenzplatz, geführt. Ab ca. 13.00 Uhr können Sie die teilnehmenden Fahrzeuge bewundern, fotografieren und/oder mit den Fahrern und Beifahrern fachsimpeln. Besonderheiten aus dem Starterfeld, mit insgesamt 46 verschiedenen Automarken, hervorzuheben ist schwierig, die größte Dichte hat aber die Marke Porsche. Verantwortlich dafür ist hier auch die Unterstützung durch das Porsche Museum, welches Raritäten wie einen 356 B 1600 GS Carrera GTL Abarth, einen 718 RS 60 Spyder, 909 und 910-8 Bergspyder oder auch einen 911 2,8 RSR zum Gaisberg bringt. Mit Austro Daimler, Steyr-Puch und Denzel sind auch drei österreichische Autohersteller vertreten. Eingeteilt wird das Feld in drei Klassen: Sport-, Touren- und Rennwagen, jeweils in den Epochen Vor- und Nachkrieg. Der Start zum Stadt Grand Prix erfolgt pünktlich um 15.00 Uhr. Freitag finden die Wertungsläufe auf den Gaisberg und die Wertungsfahrt in und um das Salzkammergut statt. Der Samstag beginnt mit den Läufen am Salzburgring und nach einem letzten Wertungslauf am Gaisberg steht der Sieger des Jubiläumsrennens fest. Weitere Informationen und das gesamte Starterfeld finden Sie unter: www.src.co.at

DONNERSTAG

Programm am 30. Mai 2019:
8.00 bis 12.00 Uhr:
Fahrzeugabnahme in Schloss Hellbrunn

13.00 Uhr:
Fahrzeugaufstellung auf dem Residenzplatz

15.00 bis 17.00 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.

FREITAG

Programm am 31. Mai 2019:
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 8.00 bis 12.30 & von 14.00 bis 17.30 Uhr.

SAMSTAG

Programm am 1. Juni 2019:
8.30 bis 12.00 Uhr:
Wertungsläufe auf dem Salzburgring

14.00 bis 17.00 Uhr:
Wertungsläufe auf den Gaisberg

Infos zur Strecke:
Seit 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.

90 JAHRE GAISBERGRENNEN

Details zum
Stadt Grand Prix:

13.00 Uhr: Eintreffen der 175 Teilnehmer am Residenzplatz. Das offizielle Programmheft mit Detailinformationen zum Rennen, über die Teilnehmer und ihre Fahrzeuge und auch das soeben erschienene Buch „90 Jahre Gaisbergrennen“ sind beim SN-Airstream am Residenzplatz erhältlich.
15.00 Uhr: Start zum Stadt Grand Prix mit einem Sonderlauf der Marke Porsche.
15.15 Uhr: Beginn der Wertungsläufe, u. a. zu sehen der links abgebildete Austin Healey 3000 MK II mit der Startnummer 50.
Weitere Informationen unter:
www.src.co.at

Es darf mit Leidenschaft geschraubt werden

15 Jahre ist es nun her, dass sich Michael Höll, Eigentümer von Classica Automobile in Salzburg-Itzling, auf Oldtimer spezialisiert hat. Beim Gaisbergrennen übernimmt er mit seinem Team die technische Betreuung. „Wir haben eine Servicehotline eingerichtet und versuchen den Teilnehmern bei Problemen zu helfen“, so der 57-Jährige. Die häufigsten technischen Gebrechen liegen bei Vergaser und Zündung. Es komme aber auch vor, dass jemandem der Sprit ausgehe. „Das kann in der Hitze des Gefechts schon einmal passieren.“ Woher seine Leidenschaft für Autos kommt? „So genau weiß ich das auch nicht, da kam wohl etwas Benzin in meinen Grießbrei“, sagt er schmunzelnd.

2004 stolperte der Salzburger mit abgeschlossenem Wirtschaftsstudium zufällig ins Autogeschäft. Zunächst organisierte er Events, bot 15 Oldtimer zum Verleih an. Mittlerweile liegt das Augenmerk neben dem Verkauf auf der Werkstatt. „Ich verkaufe Spielzeug und helfe beim Spielen“, beschreibt er seine Tätigkeit lachend. Die Erhaltung eines Oldtimers sei aufwendig, dessen müsse man sich vor dem Kauf bewusst sein. „Im Gegensatz zu modernen Autos samt Diagnose-Elektronik ist allein die Fehlersuche für die Mechaniker ein langwieriger Prozess. Da muss ein Defekt mit viel Know-how eingegrenzt und aufgespürt werden.“ Der neue Leistungsprüfstand hilft hierbei bei der Optimierung von Zündung und Vergasern. „Wir haben mit dieser Investition hier einen großen Schritt vorwärts gemacht. Der Prüfstand ermöglicht es uns, den Motor auch unter Belastung optimal einzustellen“, sagt Höll. Wichtig sei vor allem ein Team von Spezialisten, die noch das Wissen von früher haben. Nicht einmal im Meisterkurs lernt ein Mechaniker von heute noch umfassend Wissen über Vergaser oder rotierende Zündanlagen. „Wir sind aber ständig auf der Suche nach jungen Mechanikern, deren Herz für Oldtimer schlägt.“ ***www.classica.cc***

Bild oben: Classica Leistungsprüfstand für die optimale Einstellung des Oldtimermotors. Bild unten: Classica Mechaniker mit vollem Einsatz für das Gaisbergrennen.

Classica
EDLE AUTOMOBILE

Anzeige

fahr(T)raum

DIE FERDINAND PORSCHE ERLEBNISWELTEN

Österreichische Automobilgeschichte auf 3.000 m² mit über 30 Events im Jahr!

Erleben Sie Automobilschönheiten von der Kutsche bis zum Käfer.

SAVE THE DATE

Unsere Veranstaltungs - Highlights:

06. Jun. - 27. Sep. - Sonderausstellung „Der Alpenwagen“
06. Jun. - 31. Jul. - Kunstausstellung Reinhardt Sampl
29. Jun. - 30. Jun. - NOSTALGIE JAHRMARKT

19. Jun. - Gunter Haug, Lesung Sternstunden des Automobils
25. Jul. - fahr(T)raum Sommerball
05. Sep. - Willi Resetarits & Stubnblues

Chauffierte Ausfahrten in den 100 Jahre alten Automobilen der Erlebniswelten.

Prof. Reinhardt Sampl
06.06. - 31.07.2019

Der agile Alpenwagen von 1911 zählte zu den beliebtesten Sportwägen seiner Zeit. Passend zur Vorstellung des restaurierten Automobils zeigt Prof. Reinhardt Sampl Werke seiner faszinierenden Berglandschaften der Alpen.

Ferdinand Porsche Erlebniswelten fahr(T)raum | Passauerstr. 30 | 5163 Mattsee bei Salzburg
Täglich geöffnet 10:00 - 17:00 Uhr | +43 (0) 6217 592 32 | office@fahrtraum.at

www.fahrtraum.at

VON LIMITIERTEN AUFLAGEN,
BEGRENZTEN STÜCKZAHLEN UND
GRENZENLOSER BEGEISTERUNG.

NORAMIS CHRONOGRAPH
„BRITISH RACING GREEN“ DESIGN
LIMITIERT AUF 30 EXEMPLARE

90 Jahre Gaisbergpreuen

UNION
GLASHÜTTE/SA.
DEUTSCHE UHRMACHERKUNST.1893

seit 1865
KRUZIK
UHREN & JUWELEN
Universitätsplatz 8 · 5020 Salzburg
+43 662 84 21 50 · www.uhrenkruzik.at