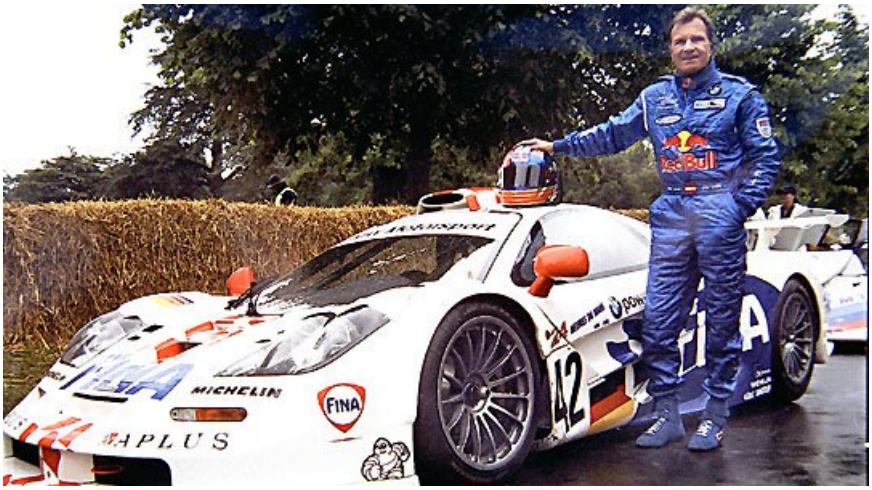
CLASSIC DRIVER

Ennstal Classic 2004

Die Kommende Woche steht in punkto Oldtimer-Rallyes ganz im Zeichen der Ennstal Classic 2004. Aus insgesamt 305 Nennungen haben die Veranstalter Michael Glöckner und Helmut Zwickel eine feine Auswahl getroffen, die sich aus 180 Fahrzeugen zusammensetzt. Darunter werden 16 Nationen und 56 verschiedene Automobilmarken, wie Porsche, Mercedes-Benz, Ferrari, Jaguar und Aston Martin, vertreten sein. Auf sie wartet ein 700 Kilometer langer Alpen-Marathon mit nicht weiniger als 18 Sonderprüfungen.

Ein Höhepunkt der Ennstal Classic ist der TAG Heuer Grand Prix, ein Demonstration historischer Rennwagen, bei dem die Piloten 6 Runden auf einem 1,4 km Grand-Prix-Kurs durch die Marktgemeinde Gröbming absolvieren. Mit dabei ist unter anderem Dieter Quester, der mit einem spektakulären McLaren-BMW Le Mans Auto starten wird. Der Pilot befindet sich mitten in der 46. Rennsaison seines Lebens – ein Fall für das Guiness-Buch der Rekorde.



Die Serie McLaren-BMW F1 GTR wurde 1997 im 24-Stunden-Rennen von Le Mans unter Gounon/Olafsson/Rafael Gesamtzweiter und mit Helary/Kox/Ravaglia Dritter. Das bei McLaren gebaute, 950 kg leichte Mittellenker-Auto wird von einem 6,0 Liter BMW V12-Zylindermotor angetrieben. Das Aggregat leistet 604 PS bei 6.500/min und treibt den Boliden auf Höchstgeschwindigkeiten um die 320 Stundenkilometer.

Quester kommentierte: „Ich durfte dieses tolle Auto kürzlich beim Festival of Speed in Goodwood fahren und war begeistert. Mit dem F1GTR wurden 1997 die Rennen in Hockenheim, Spa, Helsinki und Mugello gewonnen. Ich freue mich, dass die Mobile Tradition von BMW ein solches Auto für mich zur Ennstal-Classic bringt.“

Die Gesamte Teilnehmerliste des TAG Heuer Grand Prix:

1955: Mercedes-Benz 300SLR
Demo-Pilot: Sir Stirling Moss

Rudolf Uhlenhaut, der geniale Cheftechniker der Silberpfeile, ließ vom berühmten 300SLR Rennsportwagen zwei Coupe-Versionen bauen - 3,0 Liter Achtzylinder, 300 PS bei 7.450/min, 893 kg Leergewicht, Höchstgeschwindigkeit: 290 km/h.

1969: Porsche 908/02
Demo-Pilot: Gerhard Berger

Das Sieger-Auto von Gerhard Mitter/Udo Schütz aus der Targa Florio 1969. Mit dem 908 holte sich Porsche 1969 erstmals die Marken-WM - 3,0 Liter Achtzylinder-Boxermotor, 360 PS bei 8.400/min, Gitterrohrrahmen, 600 kg Leergewicht, 5-Gang, Höchstgeschwindigkeit: 288 km/h.

1939: Wanderer Stromlinie Spezial
Demo-Pilot: Thomas Frank

Die Audi Tradition ließ bei der Fa.Werner Zinke im Erzgebirge verschwundenes Kulturgut nachbauen - nämlich jenen Wanderer Sportwagen, der 1938/39 bei der 4700 km Fernfahrt Lüttich-Rom-Lüttich dank seiner Stromlinienkarosse berühmt wurde. Prof. Ferdinand Porsche konstruierte den 2,0 Liter Sechszylindermotor, der 70 PS bei 4.800/min leistete und dem 900 kg eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h verlieh.

1932: Alfa Romeo P3
Demo-Pilot: Emerson Fittipaldi

Der P3 gewann zwischen 1932 und 1935 über 40 bedeutende Rennen. In der 750 kg Grand Prix-Formel ab 1934 wurden die Alfa P3 von der Scuderia Ferrari eingesetzt und die Achtzylinder von 2,6 auf 2,9 Liter aufgebohrt, was die Leistung auf 255 PS erhöhte. Obwohl Tazio Nuvolari immer noch 150 PS auf die Deutschen fehlte, besiegte er 1935 am Nürburgring die Silberpfeile.

1953: Maserati A6 GCS Coupe
Demo-Pilot: Egon Zweimüller

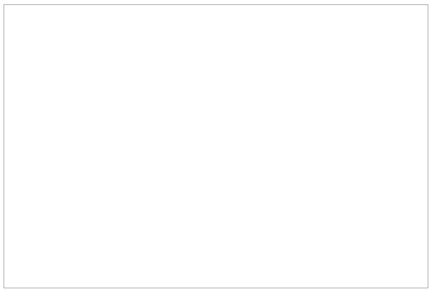
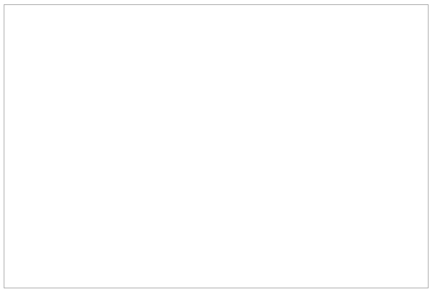
Bei Pinin Farina wurden insgesamt nur drei dieser sagenhaft schönen, 740 kg leichten Berlinettas auf der Basis des Maserati A6 GCS Rennsportwagens gebaut. Der 2,0 Liter Sechsylinder stammt vom Formel-2-Maserati der Jahre 1952/53. Er leistet 180 PS bei 7.500 Touren. Chassis-Nr. 2060 gehörte einst Gugliemo Dei, dem Besitzer der Scuderia Centro Sud.

1956: AWE 1500 RS
Demo-Pilot: Egon Zweimüller jun.

DDR-Ingenieure bauten in den 50er Jahren aus jenem Auto Union E-Typ Zwölfzylinder, der noch für den Tripolis-GP entwickelt wurde, einen vom Staat subventionierten Rennsportwagen. Dieser 1,5 Liter, Doppelnocken-Sechszylinder (167 PS bei 7.500/min) ist das Werks-Auto von Barth-Rosenhammer, das bei der Fa. Zweimüller in den Originalzustand restauriert wurde.

1961: Maserati Tipo 63
Demo-Pilot: Egon Hofer

Die Heckmotor-Version des berühmten Vogelkäfig-Maserati aus der Sammlung Egon Hofer hat bei der Scuderia Serenessima Renngeschichte erlebt. Maglioli/Scarlatti wurden 1961 in der Targa Florio mit der Chassisnummer 63004 Fünfte - 3,0 Liter Vierzylinder, 260 PS bei 7.000/min, 640 kg Leergewicht, 260 km/h Spitze.

1965: Abarth 1000SP
Demo-Pilot: Dr. Michael Hofer

Im Jahre 1965 baute und homologierte Carlo Abarth 25 SE04 Barchetta mit seinem 1000 ccm Doppelnockenmotor und einem 5-Gang Fiat 850 Transaxel-Getriebe. Der Fiat Abarth 1000 SP Barchetta Turbolare war schnell verkauft, weitere 25 wurden auf Kiel gelegt. Der 982 ccm Vierzylinder leistete 105 PS bei 8000/min. Der Zweisitzer wiegt nur 480 kg.

1970: Lotus 69 Formel 2
Demo-Pilot: Raimund Funiak

1970 fuhr Jochen Rindt in der Formel 2 einen Lotus 69. Er gewann die Rennen in Thruxton, Pau, am Nürburgring und in Zolder. Raimund Funiak, ein gelernter Kfz-Mechaniker, hat die Chassis-Nummer 5, mit der Rindt am Nürburgring gewann - den Originalrahmen fand er in England und baute ihn mit Originalteilen neu aufgebaut. Der 1600 ccm Cosworth-FVA Motor leistet 236 PS bei 8.800/min.

1971: Kaiman Formel V
Demo-Pilot: Ottokar Jacobs

Kurt Bergmann wurde Österreichs erfolgreichster Rennwagenbauer: In seiner Opel-Werkstätte in Wien-Eßling wurden zwischen 1967 und 1977 etwa 200 Kaimann Formel V und Super V-Rennwagen gebaut. Piloten wie Quester, Lauda, Mass, Rosberg, Surer und Piquet lenkten diese 130 PS Rennwagen auf VW-Basis. Erich Breinsberg und Helmut Koinigg gewannen auf Kaimann EM-Titel.

Weitere Informationen zur Ennstal Classic finden Sie unter www.ennstal-classic.at.

Text: Jan Richter
Fotos: Gudrun Muschalla

ClassicInside – Der Classic Driver Newsletter
Jetzt kostenlos abonnieren!
Galerie

Hide gallery

Hide gallery
Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/ennstal-classic-2004
© Classic Driver. All rights reserved.