

AUTOFAHREN IM LETZTEN PARADIES

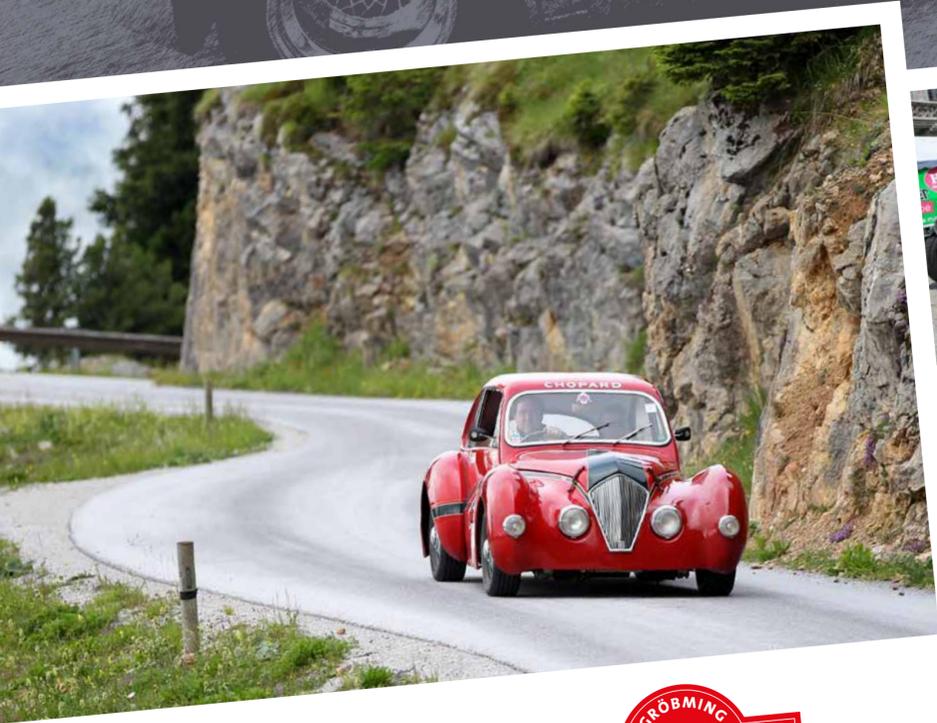
GRÖBMING
2015
ENNSTAL-CLASSIC

Ingo Strolz fährt die längsten und schwierigsten Oldtimer-Rallyes der Welt, wahre Expeditionen ins Ungewisse. Bei der Chopard Racecar-Trophy erzeugte er mit seinem Buick Speedster aus dem Jahre 1924 als einsamer Jäger das große Staunen.

2015



KULT ZUM ANFASSEN: MOTORSPORT WIE FRÜHER



GRÖBMING
2015
ENNSTAL-CLASSIC

Die Ennstal-Classic ist ein Rückfahr-Ticket in die Jugend. Seit 1993 ausgetragen, steht sie für Emotionen und Leidenschaft, für Motorsport wie früher: abenteuerlich, romantisch, herausfordernd. Unter dem Ticken der Stoppuhr führt sie uns durch die schönsten Gegenden Österreichs, aus den Tälern windet sich die Ennstal-Classic bis zur Baumgrenze hoch und der Slogan vom «Autofahren im letzten Paradies» wird im ca. 380 km langen Donnerstag-Prolog und im ca. 450 km langen Freitag-Marathon fühlbare Wirklichkeit. Die Ennstal hat sich als Festival für Fans etabliert, zu einer Pilgerreise zum Blech der frühen Jahre. Sie ist die Mischung aus einem sagenhaften Startfeld mit einer Promidichte aus Lenkrad-Legenden, Sportlern, Firmenchefs und TV-Stars, die für einen Kult-Status in der Champions-League der europäischen Classic-Car Szene sorgt.



SCHLADMING-GRÖBMING
2015
PLANAI-CLASSIC
FÜR AUTOMOBILE UND SKILEGENDEN

Die Oldtimer-Sekte, die zwischen Silvester und Dreikönig zur Planai-Classic ihre Garagentore öffnet, hat keine Salz-Allergien, keine Eis-Phobie und keine Ängste vor leitschienerlosen Abgründen. Es ist schon eine Strapaze, wenn man sich und seinen liebenswerten Oldtimer einem Wetter wie in Patagonien aussetzt. Für die finnische Rallye-Ikone Rauno Aaltonen, 75, ist sie aber geradezu ein „Wohlfühl-Szenario, mit einer echten Herausforderung wenn der Schnee kommt“



RACECAR - TROPHY
CHOPARD

Die «Chopard Racecar-Trophy» ist ein eigenständiger Bewerb, der an den Tagen der Ennstal-Classic über die Bühne geht. Die Besitzer historischer Renn- und Rallye-Autos können ihren Juwelen auf abgesperrten Straßen die Sporen geben und gleichzeitig den sagenhaften Nimbus der Ennstal-Classic mit allen Abendveranstaltungen erleben.



Das «Autofahren im letzten Paradies» und Porsche – ein geschichtsträchtiger Mythos für Sportwagen – schlossen 2014 eine neue Partnerschaft. Österreich, wo die Ur-Quelle aller Porsche sprudelte hatte immer schon ein Nahverhältnis zur Stuttgarter Marke, die längst ein Synonym für Sportwagen wurde. Für die Ennstal zündet das Werks-Museum die Siegerautos der Vergangenheit und am Steuer sitzen Piloten wie Walter Röhrl, Hans Joachim Stuck und Jacky Ickx

2015



Thomas Matzelberger ist ein hochgradiger Oldtimer-Fan, mit Navigator Martin Rettenbacher chauffierte er seinen MG-A im Schneesturm der Planai-Classic auf Rang sieben.



Ein Automobil, das die Pracht der Luxusklasse der Zwanzigerjahre zur Schau stellt, ist der großartige Hispano Suiza H6 B Sedanca Landalette, karossiert von Henri Chapron. Mit diesem Fahrzeug ist Alexander Schauler bei jedem Concours d'Elegance für Podestplätze gut.



Kaum ein Auto der Ennstal-Classic hat Fans und Medien so bewegt wie der Ferrari 250 GTO des schottischen Lord Irvine Laidlaw. Mit Chassisnummer s/n 3527 ist er einer von 39 gebauten Exemplaren, deren Kultstatus sich in einem Marktwert zwischen 35 und 50 Millionen Dollar widerspiegelt. Erstbesitzer von 3527 war der Wiener Juwelier Gotfrid Köchert, an den das Auto am 22. Mai 1962 ausgeliefert wurde. Mit dem GTO gewann Ferrari die GT-WM in den Jahren 1962/63. Wer heute einen besitzt, wird nie mehr arm sein. Das Team Irvine Laidlaw/Ellis Robert fuhr die gesamte Ennstal-Strecke, und sie waren nicht zimperlich unterwegs, wie viele Teilnehmer feststellten ...



Die Romantik-Stadt Steyr gibt der Ennstal-Classic jedes Jahr eine spektakuläre Bühne, die alten Autos sind hier herzlich willkommen – so etwa dieses Unikat von Alfred und Christoph Jodt: ein RALLY NCP mit Salmson-Motor aus dem Jahre 1932.



Harry Read im 8,8 Liter-McLaren M8 C auf der Tauplitz. Zusammen mit Peter Schleifer in einem Lola T310 verhindern die beiden Deutschen das Aussterben der CanAm-Monster, die zu den abenteuerlichsten Boliden der Rennsportgeschichte zählen. Mit Leidenschaft und Disziplin fahrend, geben sie der Chopard Racecar-Trophy einen wunderbaren Glanz. Und das Publikum liebt sie.



Chopard-Chef Karl-Friedrich Scheufele chauffiert hier seinen Freund, den 116fachen Formel-1-Starter, sechsfachen Le Mans-Sieger und zweifachen Sportwagen-Weltmeister Jacky Ickx durch den Regen der Racecar-Trophy. Ihr Auto, ein Porsche 550 Spyder, Baujahr 1955, genießt längst Kultstatus.

Heinz Schmidt und Ralf Kraker sind Stammgäste bei der Mille Miglia und der Ennstal-Classic. Mit ihrem Mercedes-Benz 300 SL Flügeltürer von 1955 bringen sie den Rennsport-Flair der Fünfzigerjahre an den Start.





Reto und Rosaria Heeb tauchen mit ihrem Ford Modell A Special Racer von 1929 ins malerische Bergdorf Pürgg ein: Es riecht nach Heu und Rizinus, und das tolle Team aus Liechtenstein hat hier bereits 360 Kilometer in diesem spartanischen Führerstand hinter sich gebracht.



Johannes Hödlmayr aus dem oberösterreichischen Schwertberg gilt als einer der bedeutendsten Logistik-Dienstleister für die europäische Automobilindustrie. Mit seinem Co-Pilot Hermann Jöbstl in einem Austin Healey 3000 Mk III passiert er jenseits des Tauernpasses das Schloss Moosham, bevor er die Königsetappe über die Nockalm unter die Räder nimmt.

Alois Heidenbauer aus Bruck an der Mur gehört mit seiner Stahl- und Alu-Baufirma zu den Vorzeigeunternehmern der Steiermark. Mit Tochter Birgit Eisner-Heidenbauer gewann er die Ennstal 2011. Im Jahre 2014 startete er erstmals mit seiner Neuerwerbung, einem Aston Martin DB2/4 Mk I, Baujahr 1955.





Einen Datsun 240Z in der Planai-Classic auf Rang drei zu fahren, ist schon eine Leistung: Günter Schwarzbauer/Erich Hemmelmayr ist das hinter Aaltonen/Artacker und Fessl/Schögl gelungen.