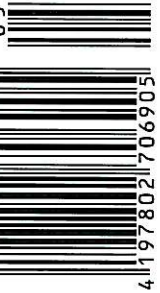


# CLASSIC



5/2009

Oktober/November



**SCHATZTRUHE**  
Unsere Leser  
inserieren  
**GRATIS**  
**SCHATZTRUHE**

www.austroclassic.com

EUR 6,90 (Schweiz SFR 11,80)

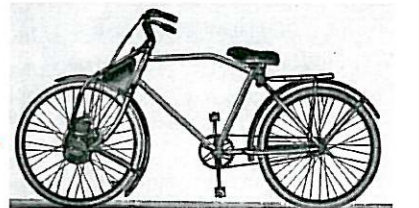
## Porsche 911

**Die Nummer 1 in Österreich  
für historische Fahrzeuge**

AUSTRO CLASSIC 5/2009



**Pebble Beach • Hurlingham**  
**« Formel 1 vor 40 Jahren**  
**Viva Italia • Austro-Motorette »**  
**smart time 09 • Saab Cabrio**  
**Beaulieu Autojumble • Rallye Akropolis**  
**Flugtag Fischamend • Hovercraft Festival**





## Gipfeltreffen der Mazda Wankel-Ikonen

Ein ausgewählter Kreis von Mazda Cosmo Sport Besitzern aus der ganzen Welt trifft sich zum internationalen Cosmo-Treffen in Gersthofen/Deutschland. Österreichs einziger Cosmo Sport ist mit von der Partie.

Vor 40 Jahren legte Mazda mit dem Cosmo Sport den Grundstein für eine langjährige Wankel-Tradition. Nur etwas mehr als 1500 Stück des Sport-Coupés mit Wankelmotor wurden gebaut – ein ausgewählter Kreis von Cosmo Sport Besitzern aus der ganzen Welt und zahlreiche Fans der Ikone versammeln sich nun in Gersthofen bei Augsburg, Deutschland, beim internationalen Cosmo-Treffen. Auch Österreichs einziger Cosmo gehört zu den Auserwählten und folgt mit seinem Besitzer Franz Marko, Mazda Händler in Leibnitz, dem Ruf zum Raritäten-Treff.

14 Mazda Cosmo Sport werden sogar mit einem Transportschiff von Japan nach Europa geschickt, um einen weiteren Glanzpunkt bei dieser Veranstaltung zu setzen. Im Konvoi treten die Teilnehmer die Fahrt in ihren raren Prachtexemplaren zu den schönsten Ausflugszielen Süddeutschlands an. Natürlich darf dabei auch ein Besuch des Wankel-Instituts mit einer Besichtigung des ehemaligen Wohnhauses von Felix Wankel, dem Begründer der revolutionären Antriebstechnik, nicht fehlen. Nach einem kurzen Abstecher zum berühmten Märchenschloss Neuschwanstein, gibt es für die Besitzer des Sport-Coupés auch die Möglichkeit, die Talente der jüngsten Sportwagen-Generation mit Wankelmotor, den Mazda RX-8, auf die Probe zu stellen.



## Faszinierende Rallye-Ära im Audi museum mobile

Hannu Mikkola auf Audi quattro Rallye A2 Gruppe B von 1984 bei der Rallye Akropolis.



Zum 100-jährigen Geburtstag der Marke Audi blickt das Unternehmen mit den Vier Ringen auf eine aufregende Ära im Rallyesport zurück. In der Sonderausstellung „Die Quer-Lenker: Rallyefahrzeuge der Gruppe B“ präsentiert Audi Tradition von 12. August bis 31. Oktober 2009 im Audi museum mobile in Ingolstadt insgesamt 12 Rallyefahrzeuge aus der Zeit von 1983 bis 1986 – mit einer Gesamtmotorleistung von über 5.000 PS.

Es sind vor allem die Fahrzeuge der „Gruppe B“, die bis heute nichts von ihrer Anziehungskraft verloren haben. Die neue Sonderausstellung im Audi museum mobile ist vermutlich eine einmalige Gesamtschau dieser Ära, hier treffen die erfolgreichen Audi quattro Rallye Boliden auf ihre einstigen Konkurrenten.

Mit dabei ist natürlich der Audi quattro Rallye A1 Gruppe B von 1983 (340 PS). Mit diesem sogenannten „Ur-quattro“ sorgte die superschnelle Michèle Mouton für Furore. 1983 wurde der „fliegende“ Finne Hannu Mikkola mit diesem Auto Rallye-Weltmeister. Ebenfalls vor Ort der Audi quattro Rallye A2 Gruppe B von 1984 (360 PS), mit dem der Schwede Stig Blomqvist 1984 den Weltmeistertitel und Audi die Marken-Weltmeisterschaft errang. Weiters der Audi Sport quattro Rallye Gruppe B von 1984 (420 PS), der aufgrund seines verkürzten Radstands liebevoll der „Kurze“ genannt wurde. Er war dem Rallye-Ass Walter Röhrl wie auf den Leib geschnitten. Und last but not least, ist natürlich auch der legendäre Audi Sport quattro S1 Gruppe B (476 PS), das ultimative Evolutionsmodell der Gruppe B, ausgestellt. Abgerundet wird die Sonderausstellung durch acht der ehemaligen Konkurrenten. Zu sehen sind unter anderem der Peugeot 205 Turbo, der Renault R5 Turbo, ein MG Metro 6R4 sowie von Lancia der Delta Integrale und der 037 Rallye. Zusammen mit Fotodokumentationen und Filmmaterial geben sie Auskunft über eine Zeit, in der das Automobil das Fliegen lernte.

1983 änderte sich das Regelwerk im Rallyesport für die Fahrzeuge der sogenannten „Gruppe B“ und führte zu einer regelrechten Leistungsexplosion. Das neue Reglement gab den Herstellern bei der Konstruktion der Rennboliden so viel Spielraum wie nie zuvor. Und der wurde auch genutzt: Hochgezüchtete Motoren mit einer Leistung von weit über 500 PS beschleunigten die Fahrzeuge von 0 auf 100 in knapp drei Sekunden. Im Cockpit saßen Fahrer, die diese vor Kraft strotzenden und nur noch mit Spoilern am Boden zu haltenden Boliden, scheinbar spielerisch zu zähmen wussten. Das alles machte die Jahre 1983 bis 1986 zur wohl aufregendsten Ära des Rallyesports.

Die Strecke führte die Rallyepiloten durch unwegsames Gelände und extreme klimatische Bedingungen: Klirrende Kälte in Schweden, Hitze und Staub in Kenia, brutaler Schotter in Griechenland. Hunderttausende Fans pilgerten zu den Rallyepisten – allein um den schier unglaublichen Motorensound zu hören oder in der Staubfahne der oft nur Zentimeter entfernt vorbeirauschenden Wagen zu stehen. Näher konnte man dem Rennsport als Zuschauer kaum kommen. Doch wo es keine Grenzen gibt, da fehlt oft das Maß. Das gegenseitige Wettrüsten der Hersteller sowie das fehlende Sicherheitsdenken der Rallye-Organisatoren führten am Ende zu tragischen Unglücksfällen. Als man die „Gruppe B“ aus Sicherheitsgründen schließlich 1986 durch ein neues Reglement ablöste, endete damit eine Epoche, die den Rallyesport wie keine andere beeinflusst hatte.



Int. Historic Rallye Beskiden

## WITAMY W POLSCE!

Text & Photos: Kurt Haderer

Die Anreise nach Polen ins Beskidengebirge, zum Startort Szczyrk bei Bielsko-Biala (ca. 380 km) erfolgte über die Slowakei. Dieser südliche Teil Polens, waren die ehemaligen Kronländer Galizien und Österreichisch-Schlesien.

Nach der Ankunft half uns ein deutschsprechender Funktionär mit den Anmeldeformalitäten. Anschließend wurde die technische Abnahme und historische Fahrzeugbewertung durchgeführt und mit Punkten bewertet. Kontrolle der Fahrsicherheit, sowie Pannendreieck und Feuerlöscher, die nach dem polnischen Gesetz mitzuführen sind, erfolgte noch.

An der Rallye nahmen 80 Teams teil, sie kamen aus fast ganz Europa, sieben Teams stammten aus Österreich. Von jeder Autotype war nur ein Fahrzeug am Start, somit gab es große Vielfalt: Aero 30 Bj. 1934, Hudson Super Six Bj. 1928, BMW Dixi DA 2 Bj. 1930, BMW 3/15 Dixi Bj. 1929, Ford Model A Bj. 1928, Skoda Popular Monte Carlo Bj. 1937, Peugeot 201 Bj. 1936, Praga Piccolo Bj. 1939, Essex Bj. 1924, Mercedes 170 V Roadster 1938, Opel Super 6 Bj. 1938, Polski Fiat 508 III Bj. 1935, Jawa Minor I Bj. 1937, Glas Goggomobil TS 250 Coupe Bj. 1967, Goliath Hansa 1100 Bj. 1959 um nur einige zu nennen.

Der Start erfolgte beim „Meta International“ Hotel, wo auch das „Nervenzentrum“ der Rallye, die Fahrleitung untergebracht war.

Nach dem Start zur 1. Etappe, waren Sportprüfungen zu absolvieren. Weiter ging's nach „Wisla“, wo auf dem Parkplatz der Skisprung-Anlage eine ZK war. Wir hatten die Gelegenheit zur Besichtigung der Anlage, sie wurde extra für die Teilnehmer der Rallye geöffnet. Für mutige Teilnehmer bestand die Möglichkeit,

einen Sprung über den Bakken zu wagen. Weiter fuhren wir Richtung „Zywiec“ wo uns noch einige Prüfungen erwarteten. Slalom, Verkehrssicherheit, technisches und historisches Wissen über Autos stand am Programm. Wir fuhren dabei auch einigen Kilometer durch Tschechien, die wir ohne Probleme, aber mit teilweise 13%igen Steigungen bewältigten. Bei einigen Fahrzeugen kam es zu einer Überhitzung des Kühlsystems.

Nach dem Essen erfolgte die Fahrt über den „Rynek“ (Hauptplatz) von „Zywiec“, wo die Teams von ca. zweitausend Menschen mit viel Beifall empfangen wurden. Samstag führte die Strecke über Godziszka, Buczkowice, Lesna abermals nach „Zywiec“. Die ZK befand sich auf dem Gelände der örtlichen, größten Bierbrauerei Polens. Nach Besichtigung gab es natürlich eine Bierverkostung, und die Teams bekamen hübsche Biergläser zur Erinnerung. Diese Brauerei wurde 1856 vom Erzprinzen Albrecht Friedrich von Habsburg gegründet. Maria Christina von Habsburg, die Tochter der letzten Unternehmenseigentümer vor dem Krieg, lebt heute als betagte Dame im nahe gelegenen Schloss.

Anschließend galt es unsere Tankgutscheine einzulösen. Hilfreiche Hände von Funktionären füllten die Tanks auf, um ohne Probleme die weitere Strecke nach Tresna, Wolkowice, Bystra nach Bielsko-Biala zu einem Einkaufszentrum fortzusetzen. Auf dessen Parkplatz ein gefinkelter Slalom absolviert werden musste.

Vor dem Rathaus fand der „Elegance Contest“ statt. Die Prämierung der Fahrzeuge und deren Teams die in der Kleidung der 20er und 30er Jahre auftraten, nahm eine Jury vor. Der Bürgermeister ehrte die ausgesuchten Teams und übergab die Aus-

zeichnungen und Pokale. Die Autos wurden zur Besichtigung für die zahlreichen Zuseher auf dem Rathausplatz abgestellt und wir bekamen im „Rathauskeller“ ein ausgezeichnetes Mittagessen.

Anschließend ging es mit Polizei-Eskorte durch die Altstadt. Am Abend fand beim „Comander Ball“, die Siegerehrung mit der Preisverleihung statt.

Die österreichischen Teams haben sich gut plazierte und wurden mit zahlreichen Preisen geehrt.

Es war eine Rallye ohne Schnittprüfungen, die für Fahrer geeignet ist, welche sich diesen Stress nicht antun wollen.

Für die gute Betreuung, Hotel, gute und reichliche Verpflegung sowie eine super Organisation sei dem Veranstalter Hochachtung auszusprechen. Wir freuen uns auf ein Wiederkommen im Jahr 2010. Macht es uns nach.

