



18. – 21. JULI

AUTOFAHREN IM LETZTEN PARADIES



www.ennstal-classic.at



PORSCHE



DIE PHILOSOPHIE VOM „AUTOFAHREN IM LETZTEN PARADIES“:

INNERHALB VON 25 JAHREN WURDE DIE ENNSTAL-CLASSIC ZUM KULT-EVENT MIT ALTEN AUTOS

E-Autos, selbstfahrende Autos, Hybrid-Autos, Stromtankstellen, Autoverteufelung, politische Irrwege: In dieser Gegenwart wo das Ende des Verbrennungsmotors an die Wand gemalt wird, steht die Ennstal-Classic wie ein Leuchtturm für die alte Zeit, wo die Mobilität vom Erfindergeist geprägt wurde und der Aufbruch in die Freiheit seinen Höhenflug hatte. Patrick Dempsey bringt es auf den Punkt: „Die Landschaft ist atemberaubend, die Rallye eine Herausforderung. Ich liebe diese Veranstaltung, ich liebe Österreich. Da waren Momente in denen wir uns wie in einer Zeitkapsel fühlten ...“.

Die Philosophie der Ennstal-Classic Erfinder Michael Glöckner und Helmut Zwickl, war in den letzten 25 Jahren das Erfolgsrezept: Motorsport wie früher auf den Straßen von heute mit den Autos von damals, eine sehr sportliche Herausforderung ohne Bordelektronik, ohne Faktorenwertung, ohne Schlauchprüfungen, keine Mathematik-Schularbeit für Navigatoren, schlicht und einfach pures Autofahren ohne Gymkhana-Zirkus, das für die Teilnehmer ein „Biotop der Glücksmomente“ schafft.



AUS DEN TÄLERN ZUR BAUMGRENZE

Was gibt es Schöneres, als mit einem Oldtimer durchs wildromantische Gesäuse zu fahren oder sich auf der Nockalm über die Baumgrenze hinauf zu schrauben? Befreit von der Garagenluft können die Teams auf den schönsten Pfaden unseres Landes unseren Slogan vom Autofahren im letzten Paradies ausleben. Die vielen Zuschauer entlang der Strecke und in Etappenorten wie Schladming, Steyr und Lunz sorgen für eine einzigartige Atmosphäre. Es ist die Leidenschaft für das Blech der frühen Jahre, das Flair aus Nostalgie und Lenkrad-Ikonen die einen Nimbus kreieren, der die Ennstal-Classic in die besten Classic-Car Events Europas einreicht.





50ER SCHNITT UND HUNDERTSTELSEKUNDE

Die Ennstal-Classic läuft durchwegs auf asphaltierten Straßen. An beiden Fahrtagen sind jeweils rund 450 km abzuspuhlen. Für alle vier Epochen gilt ein 50 km/h Schnitt. Die Rückkehr zu diesem mehr als zwei Jahrzehnte praktizierten Rahmen war aus organisatorischen Gründen wieder anzustreben. Nur in speziellen SPs, wie zum Beispiel in der Kurvenorgie von Oppenberg wird für alle Epochen generell ein 40 km/h Schnitt angesetzt. Was die Ennstal so sportlich macht: Der Schnitt wird in den bis zu 20 km langen Sonderprüfungen durch geheime Messpunkte überwacht, von dort wird ein Zeitsignal an die zur Startnummer codierten Transponder-Box abgegeben, die jedes Auto an Bord hat. Zusätzlich stehen auch Sonderprüfungen mit sichtbaren Lichtschranken am Programm. Gewertet wird die Abweichung in Hundertstelsekunden von den Sollzeiten. $1/100 = 1$ Strafpunkt. Je wenig er Punkte, desto besser. Erlaubt sind ausschließlich mechanische Zeit- und Wegstreckenzähler.



ENNSTAL-GESAMTSIEGER 2017 EIN VORKRIEGS-LAGONDA!

Zum ersten Mal in der 25jährigen Geschichte der Ennstal-Classic wurde 2017 ein Vorkriegsauto Gesamtsieger: Das Vater-Sohn Team Alexander und Florian Deopito chauffierte einen Lagonda LG6 Le Mans Special, Baujahr 1938. Zweiter wurden Fritz Rädinger/Thomas Wagner auf einem Mini 1275 GT (1971), Platz drei belegten Helmut Schramke/Peter Umfahrer auf Jaguar XK150DHC (1960). Ein Votum für die Beliebtheit waren für uns über 300 eingelangte Nennungen aus denen 220 Starter aus 16 Nationen auf 46 Marken ausgewählt wurden.





Ein Selfie mit einem Weltstar...



MYTHOS PORSCHE

Porsche ist das Synonym für Sportwagen und kaum eine andere Marke pflegt ihre Firmengeschichte die vom Automobilsport geprägt ist, so intensiv wie die Stuttgarter Marke. Der Autosport war seit jeher das Versuchsfeld für die Serie. Jedes Jahr schickt das Porsche Museum sein Tafelsilber zur Ennstal-Classic. In den legendären Autos, die zu ihrer Zeit im Motorsport Meilensteine darstellten, sitzen jedes Jahr Ikonen von früher am Lenkrad wie ein Walter Röhrl und Hans Joachim Stuck, oder Weltstars wie Patrick Dempsey und Mark Webber. Und Wolfgang Porsche höchstpersönlich führt seine Mannschaft in das Autofahren im letzten Paradies.



BUSINESS MIT EMOTIONEN

Phänomene machen sich breit: Ob beim Welcome Evening in der zauberhaften Location von Schloss Pichlarn, beim Schladming Abend oder im Classic-Zelt von Gröbming, im Pulverdampf des Wettbewerbes, der niemanden kalt lässt, werden Netzwerke und Bekanntschaften geschlossen, wie sie im normalen Geschäftsleben nie zu Stande kommen. Partner unseres Events bekommen eine einzigartige Bühne bei einem medialen Großereignis, auf der sie ihre Botschaften wirkungsvoll für ihre Zielgruppe platzieren können.

GOLD-SILBER-BRONZE

Teilnahmeberechtigt sind Autos, deren Baudatum vor dem Stichtag 31. Dezember 1972 liegt. Ob Steyr-Puch, Mini oder Ferrari SWB, ob Porsche 356, MG oder Mercedes 300SL, willkommen sind alle Fahrzeuge mit einem interessanten Lebenslauf und einer Vergangenheit, die im Motorsport zur Blüte kam, am besten Autos, die zur ihrer Zeit technische Maßstäbe setzten. Exoten längst verblichener Marken sind besonders willkommen. Das Teilnehmerfeld ist begrenzt. Der Gesamtsieger erhält die legendäre Alfred Neubauer-Trophy die nur bei der Ennstal-Classic vergeben wird und seinerzeit vom berühmten Mercedes-Rennleiter an die Weltmeister John Surtees, Jim Clark, Jackie Stewart, Jochen Rindt und Niki Lauda verliehen wurde. Die ersten Fünf des Gesamtklassements werden mit speziell gestalteten Trophäen prämiert. Für Rang sechs bis zehn gibt es Goldmedaillen, für Rang 11 bis 20 Silbermedaillen, und die Ränge 21 bis 30 werden mit Bronze belohnt. Aus dem Gesamtklassement wird ein separates Klassement in jeder der vier Baujahrs bezogenen Epochen erstellt:

- EPOCHE I:** bis 1934
- EPOCHE II:** 1935 bis 1950
- EPOCHE III:** 1951 bis 1960
- EPOCHE IV:** 1961 bis 1972

Das Nenngeld pro Team (Fahrer und Beifahrer) inklusive vier Abendveranstaltungen, Catering entlang der Strecke und Starterpaket mit Teambekleidung, Erinnerungsmedaillen etc. beträgt (exkl. Unterkunft) € 2.500,-

Nennschluss ist am 28. Februar 2018.



AUF ABGESPERRTER STRECKE DIE SPOREN GEBEN!

Die Racecar-Trophy ist ein eigenständiger Bewerb, der an den Tagen der Ennstal-Classic über die Bühne geht. Er wurde geschaffen für Autos ohne Straßenzulassung, in deren Cockpits leidenschaftliche Racer sitzen, die ihrem Auto auf abgesperrter Strecke die Sporen geben wollen. Eingebunden in die Ennstal-Classic ist es den Piloten der Racecar-Trophy möglich, den sagenhaften Nimbus dieses Events mit allen Abendveranstaltungen mitzuerleben.



DAS MEGA-PAKET: FORMEL 1- ARENA, BERG UND FLUGPLATZ

Qualifying am Red Bull Ring, Kurvenorgie am Berg, und am Flugplatz die alte Zeit der Flugplatzrennen wieder aufleben lassen: Das ist der Stoff aus dem die Träume sind. Die Bandbreite der Racecar-Trophy reicht vom Cooper 500 Formel III - Rennwagen mit dem Stirling Moss seine Karriere startete, Renault Alpine, Porsche 911 RS 2,7, Lancia B20GT über Mini-Cooper, Specials wie KMW-Porsche, reinrassige Rennsportwagen wie Alfa Romeo Tipo 33 mit Daytona-, Imola- und Le Mans Lorbeeren, bis zu Abarth 2000 Spider in denen Arturo Merzario und Johannes Ortner das Lenkrad drehten. Und schließlich die große Show der Kaliber Magnum-Boliden von Harry Read im CanAm-McLaren und Peter Schleifer im Formel 5000 March. Die Racecar-Trophy wird auf vier Schauplätzen ausgetragen. **Nummer eins** ist am Donnerstag der Red Bull Ring in Spielberg. In einem 90 Minuten Qualifying können die Grenzen ausgelotet werden und es wird das Startfeld für die zwei Heats der eigentlichen Sonderprüfung bestimmt. **Nummer zwei** ist die knapp neun Kilometer lange imposante Tauplitzalm Alpenstraße auf der drei Läufe gefahren werden. Am Nachmittag übersiedelt der Racecar-Tross zum **Nummer drei** Schauplatz auf den Flugplatz Niederöblarn. Auf der Landebahn von Österreichs schönstem Alpenflugplatz wird ein 1.5 km langer Rundkurs ausgesteckt auf dem jeder Teilnehmer zwei Heats absolviert: einmal 15, einmal 10 Minuten lang. **Nummer vier** geht am Samstag mit dem Berg-Sprint Moosheim-Gröbming in Szene. Danach präsentieren sich alle Rennautos vor tausenden Zuschauern beim Demo-Grand Prix durch Gröbming. *Das Reglement ist so gehalten, dass letztlich auch ein Mini-Cooper gegen die stärksten Autos gewinnen kann, wie Marlene und Florian Kunz im Jahre 2017!*



DIESE AUTOS SIND WILLKOMMEN

- MONOPOSTO:** Rennwagen bis Baujahr 1954.
- GT & SPORTCARS:** Sport- und GT-Wagen, Renntourenwagen und Rallye-Autos bis Baujahr 1984.
- FORMULA LIBRE:** zweisitzige Rennwagen, Formel-Rennwagen, Sport-Prototypen bis 1984.

Das Nenngeld pro Team inkl. vier Abendveranstaltungen, Catering bei den Bewerbungen und Starterpaket mit Teamkleidung, Erinnerungsmedaillen etc. beträgt (exkl. Unterkunft) **€ 2.100.-**

Die Sieger der drei Kategorien bekommen jeweils eine von Christian Nell gestaltete Trophäe mit der Gravur "presented by Sir Stirling Moss".

Nennschluss ist am 15. März 2018



PROGRAMM

Änderungen vorbehalten



Mittwoch, 28. Februar	Ende der Anmeldefrist	
Freitag, 15. März		Ende der Anmeldefrist
Dienstag, 17. und Mittwoch, 18. Juli	Check-In und Rallye-Check in Gröbming Welcome Evening auf Schloss Pichlarn	
Donnerstag, 19. Juli	Prolog	Red Bull Ring
	Schladming Abend im Posthotel	
Freitag, 20. Juli	Bergwertung Stoderzinken Marathon	Tauplitzalm Alpenstraße Alpenflugplatz Niederöblarn
	Gröbming Abend im Classic-Zelt	
Samstag, 21. Juli	Grand Prix von Gröbming Night of the Champions im Classic-Zelt	

ZAHLEN UND FAKTEN

- Mehr als 100.000 Fans entlang der Strecke und in den Etappenorten
- 10 Mio. Euro Umwegrentabilität
- 20.000 zusätzliche Nächtigungen in der Region Schladming-Dachstein
- Werbewert gesamt: ca. 4 Mio. Euro
- Akkreditierte Medienvertreter: ca. 150
- Wirtschaftsgrößen im Starterfeld repräsentieren internationale Unternehmen mit einem kumulierten Jahresumsatz von 45+ Mrd. Euro

STIMMEN AUS DEM COCKPIT

„Für mich ist ein Traum wahr geworden. Die Ennstal-Classic als Ennstaler zu gewinnen, ist natürlich ein Wahnsinn. Und das mit einem Vorkriegsauto, das eigentlich überhaupt nicht für einen Gesamtsieg geeignet ist“
Alexander Deopito mit Sohn Florian auf Lagonda, Baujahr 1938, Gesamtsieger.

„Es war eine sehr durchwachsene und wahrscheinlich die schwierigste Ennstal, die wir je gefahren sind“
Fritz Radinger mit Thomas Wagner auf Mini-Cooper, Baujahr 1971, Gesamtzweiter.

„Ich fahre die Ennstal schon einige Jahre, aber so super wie heuer war es noch nie. Durch die neue Streckenführung war es sehr kurzweilig. Für mich war es die schönste Ennstal-Classic die ich je gefahren bin“

Helmut Schramke mit Peter Umfahrer auf Jaguar XK150, Baujahr 1960, Gesamtdritter.

„Im Oldtimer bin ich das Entscheidende“
Walter Röhl mit Herbert Völker im Porsche 356B 2000 GS GT, Baujahr 1963.

„Eines der schönsten Events im ganzen Klassik-Kalender“
Sigi Wolf mit Gattin Andrea auf GAZ GLI, Baujahr 1938.

„Wir fahren in zwei Tagen 800 km über viele Alpenpässe, das ist einfach für Mensch und Maschine eine wahre Herausforderung“
Rudi Roubinek mit Günther Schrems im Fiat 1100S, Baujahr 1948.

„Es war ein Fest, ich wurde wieder jung, wie damals als ich noch Rallyes fuhr“
Ex-Ferrari Rennleiter Daniele Audetto mit Helmut Neverla auf Lancia Fulvia Coupe 1,3 HF, Baujahr 1967.

„Wir zeigen dem Publikum mit meinem Formel 5000-March und Harry Reads Can-AM-McLaren Autos, Fahrzeuge die man nicht jede Woche zu sehen bekommt“
Peter Schleifer und Harry Read waren die große Show der Racecar-Trophy.



Ennstal-Classic GmbH

Kirchplatz 15, A-8962 Gröbming, Tel. +43 (0)3685 / 232 70, email: office@ennstal-classic.at

www.ennstal-classic.at