



KARTBAHN ROGGWIL

RACE-INN



Altbüren LU

16. August 2009

4. Bergprüfung für historische Sport- und Rennwagen

Für Sie am Start:



Biland/
Waltisperg



Markus
Bösiger



Jacques
Cornu



Robert
Grogg



Neel Jani

Infos unter:
www.race-inn.ch

09.00 bis 17.00 Uhr
Eintritt: Fr. 12.-
Kinder bis 14 Jahre gratis



PORSCHE
Porsche Zentrum Schinznach Bad

RADIO 32
Das AM'li'li' pers.



In Erinnerung an

HE K.G.
hausen

12T

Heini Walter

28.06.1927-12.05.2009

Heini Walter war ein erfolgreicher
Schweizer Autorennfahrer,
ein liebenswerter Mensch und Freund.



Herzlich willkommen in Altbüren

Liebe Besucherinnen und Besucher
Liebe Teilnehmerinnen und Teilnehmer

Als hätten wir das stürmische Gewitter vorausgesehen, das unsere Wirtschaft gerade durchschüttelt, planten wir schon früh die Umstellung des bisherigen Zweijahrestaktes für unsere Veranstaltung. Und damit bekommt das Jahr 2009 einen willkommenen Erlebnisbonus, welcher die vielen Unsicherheiten und Sorgen für ein paar Stunden vergessen lässt. Denn schon zum vierten Mal dürfen wir im schönen Altbüren einzigartige Rennwagen und Rennmotorräder von einst vorführen und geniessen.

Dafür bedanken wir uns bei den Gemeindebehörden und den Einwohnerinnen und Einwohnern von Altbüren. Wir hören oft von den Teilnehmenden, wie gastfreundlich und nett sie in Altbüren aufgenommen worden sind, und wie sehr sie sich freuen, ein nächstes Mal wieder hier dabei zu sein. Genauso erleben wir es als Organisatoren, man spürt richtig, dass wir mit unserer Szene hier willkommen sind.

Unser Dank geht aber auch an die zuständigen Kantonsbehörden. Insbesondere an das Amt für Umwelt und Energie (uwe) und an die Kantonspolizei Luzern. Bei ihnen haben wir für alle Veranstaltungen nicht nur die alles entscheidende Zustimmung erhalten, nein, wir durften stets auf echte Unterstützung zählen.

Ein Dank gehört auch unseren Sponsoren, Gönnern, Helfern und Gästen, welche dann die bewilligte Veranstaltung erst möglich machen. Wir brauchen sie genauso wie die Fahrerinnen und Fahrer, welche den Tag dann mit ihren frisch aufpolierten Rennfahrzeugen aller Marken und aller Kategorien gestalten und beleben. Erneut haben wir die Ehre, Weltmeister, Europameister, Schweizermeister und liebe Kolleginnen und Kollegen, welche von weit hergereist sind, hier zu begrüssen. Danke!

Allen, welche bei der vierten Veranstaltung im hübschen Luzerner Hinterland wieder dabei sind, wünschen wir einen unterhaltsamen und schönen Tag mit vielen netten Kontakten.

Die Organisatoren:
Peter Dätwyler, RACE-INN Roggwil
Urs Hauenstein, Oberflachs
Sepp Ludin, Schötz

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Willkommensgruss Gemeinde Altbüron	5
Zeitplan Bergprüfung	6
Altbüron, liebenswert, lebenswert	7
Fahrzeugvorstellung Autos Startfeld 1	9
Neel Jani	14
Markus Bösiger	21
Fahrzeugvorstellung Autos Startfeld 2	45
Zum Thema Replica	53
Fahrzeugvorstellung Autos Startfeld 3	68
Situationsplan	70
Rolf Biland und Kurt Waltisperg	101
Mitwirkende/Helfer	102
Jacques Cornu	103
Robert Grogg	104
Fahrzeugvorstellung Motorräder Startfeld 2	106

Verhaltensregeln

Dringende Bitte an die Zuschauer

Damit unsere Veranstaltung nach dem vorgesehenen Zeitplan ablaufen kann und somit der volle Genuss für alle Anwesenden gegeben ist, sind wir auf viel Disziplin angewiesen. Und damit meinen wir nicht nur die dringend nötige Vorsicht für die Teilnehmenden mit ihren Fahrzeugen. Nein, auch als Zuschauer trägt man Verantwortung und muss sich an die Regeln halten. Bitte beachten Sie folgende Anweisungen und halten Sie sich strikte daran:

- Den Anweisungen der Funktionäre ist Folge zu leisten
- Die Sperrzonen dürfen unter keinen Umständen betreten werden. Hier geht es um Sicherheit und für grosse Flächen auch um zwingende Gewässerschutzauflagen. Die Veranstaltung müsste beim Nichteinhalten sofort unterbrochen werden
- Höchste Vorsicht ist auf den engen Zubringerstrassen nötig, auf welchen die Rennfahrzeuge zum Start und zurück gebracht werden. Insbesondere gut auf Kinder achten, damit diese die Fahrbahn nicht betreten, wenn Fahrzeuge verschoben werden
- Halten Sie die Zuschauerräume, die Gehwege, Strassen und Hausplätze sauber. Es hilft uns für eine nächste Veranstaltung eine Bewilligung zu erhalten
- Lösen Sie freiwillig ein Eintrittsbillett an den eingerichteten Kassen und tragen Sie diese gut sichtbar. Wir brauchen auch Ihr Eintrittsgeld um all die Kosten zu decken, welche die Durchführung einer solchen Veranstaltung hervorruft
- Fahren sie auf der Rückfahrt vorbildlich und korrekt, damit wir das gute Ansehen für unsere Szene nicht verlieren
- Beachten Sie den Situationsplan für das Auffinden von Toiletten, Samariterstationen und für Verpflegungsständen

Bei unserem Informationsstand erhalten Sie zusätzliche Auskünfte, falls Sie Fragen oder Anregungen haben.
Besten Dank!

Willkommensgruss der Bevölkerung und der Gemeindebehörde von Altbüren



Schön, dass Sie zu uns nach Altbüren gekommen sind!

Zum vierten Mal findet in der Gemeinde Altbüren am Sonntag, 16. August 2009 die «Bergprüfung für historische Sport- und Rennwagen» statt. Dieser eindrückliche Anlass gehört fast schon zum festen Programm der Gemeinde Altbüren. Das grossartige Teilnehmerfeld verspricht ein unvergessliches Wochenende mit nationaler, ja sogar internationaler Ausstrahlung im Bereich des Motorsportes zu werden.

Mit der idealen Fahrstrecke «Stalten-Steingchrüz» können sich die kraftvollen, liebevoll gepflegten Rennwagen mit Namen wie Ferrar

ri, Abarth, Bugatti, Lotus, Maserati, BMW, Brabham usw. den Besucherinnen und Besuchern präsentieren. Die Fahrstrecke, wie auch das im ganzen Dorf verteilte Fahrerlager soll für einen Tag ein lebendiges Museum zum Bestaunen und Fotografieren sein.

Das RACE-INN-Team Roggwil hat ein Konzept vorgelegt, das der Sicherheit der Besucher und Fahrer, sowie des Naturschutzes vollumfänglich gerecht wird. Dieser minutlos vorbereitete Anlass hat den Gemeinderat und die kantonalen Behörden überzeugt. Eine entsprechende Bewilligung für diese einmalige Bergprüfung ohne Wettbewerbscharakter (ohne Zeitmessung und Rangliste) konnte somit mit entsprechenden Auflagen erteilt werden.

Unserer Bevölkerung danken wir für die positive Einstellung zu diesem Grossanlass, den Landwirten und Privaten für die Zuverfügungstellung Ihrer Grundstücke und Vorplätze. Wir sind überzeugt, dass sie sich an den wunderschönen Sport- und Rennwagen freuen und den damit verbundenen «klangvollen» Lärm akzeptieren werden.

Im Namen der Bevölkerung und der Gemeindebehörde fällt uns die Ehre zu, Sie als Zuschauerinnen und Zuschauer, als Piloten und Fahrer, herzlich willkommen zu heissen. Wir freuen uns, dass Sie die Gastfreundschaft unseres Dorfes auserwählt haben und danken Ihnen für Ihren Besuch.

Gemeinderat und Bevölkerung von Altbüren
Oswin Bättig, Gemeindepräsident

Zeitplan: Bergprüfung Altbüron 2009

08.30 Uhr	1. Bergfahrt	Feld 1
09.10 Uhr	1. Bergfahrt	Feld 2 und Motorräder
09.50 Uhr	1. Bergfahrt	Feld 3
10.20 Uhr	2. Bergfahrt	Feld 1
11.00 Uhr	2. Bergfahrt	Feld 2 und Motorräder
11.40 Uhr	2. Bergfahrt	Feld 3
12.20 Uhr	3. + 4. Bergfahrt	Feld 1
13.35 Uhr	3. + 4. Bergfahrt	Feld 2 und Motorräder
14.45 Uhr	3. + 4. Bergfahrt	Feld 3
15.55 Uhr	5. Bergfahrt	Feld 1
16.25 Uhr	5. Bergfahrt	Feld 2 und Motorräder
16.55 Uhr	5. Bergfahrt	Feld 3

Die Showfahrten werden an die Rennfelder angehängt und sorgen den ganzen Tag über für zusätzliche Unterhaltung

Altbüron LU



liebenswert

liebenswert

Altbüron mit seinen 900 Einwohnern, eingebettet zwischen einer Hügellandschaft, ist als Wohn- wie auch Arbeitsort attraktiv. Altbüron verkörpert eine moderne ländliche Gemeinde mit einer hohen Lebensqualität. Unsere Gemeinde profiliert sich auch als vergleichsweise steuergünstige und attraktive Wohngemeinde im Agglomerationsgürtel der Stadt Langenthal und Huttwil.

Wir setzen darauf, die Nähe zu den berrischen Zentren im Bereich der privaten Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen sowie im Bereich der Verknüpfung von Wohn- und Arbeitsgebieten hier bestmöglich zu nutzen.

Wohnen in Altbüron

Altbüron ist ein Ort zum Leben, zum sich Wohlfühlen, ein aufstrebender Ort mit viel Lebensqualität -ein Zukunftsort, warum nicht auch für Sie?

Arbeiten in Altbüron

Altbürons Gewerbe ist innovativ, erstaunliche Leistungen zeugen von erfreulicher Wirtschaftskraft -welche für sich sprechen und auch Sie ansprechen.

Schulen in Altbüron

Ein motiviertes Lehrerteam unterrichtet unsere Kinder in der Basisstufe und in der Primarschule in einer neuzeitlichen Schulanlage.

Kultur und Sport in Altbüron

Aktive Sport- und Kulturvereine laden zum Mitmachen ein. Sie pflegen Ihr Hobby in der Gesellschaft Gleichgesinnter in der grosszügigen Hiltbrunnen-Halle.

Weitere interessante Informationen erhalten Sie über www.altbueron.ch oder auf der Gemeindeverwaltung Altbüron.

Tel.Nr. 062 207 00 80 / E-mail gemeindeverwaltung@altbueron.lu.ch.





Das Familienausflugsziel

Alles eine Dimension grösser als Sie es erwarten.

- Kartbahn
- Restaurant
- Rennwagenausstellung
- Kinderland
- Modellautoshop
- Für Fun, Feiern, Geschäftsanlässe und Bankette



Kartbahn



Restaurant



Rennwagenausstellung



Modellautoshop



Oldtimerveranstaltungen
und Märkte

Race-Inn AG - Brunnmatt 50 - CH-4914 Roggwil BE
Telefon +41 (0)62 918 80 00 - Fax +41 (0)62 918 80 05 - info@race-inn.ch
www.race-inn.ch

Fahrzeug- und Teilnehmerprogramm

Es ist schon Tradition geworden, dass unser Programmheft nicht ein «Gewöhnliches» ist. Die exakten und interessanten Beschreibungen und die vielen wissenswerten Zusatzinformationen zu den enthaltenen Fahrzeugen machen dieses Büchlein zu einem wertvollen Sammlerstück. Dies verdanken wir den unermüdlichen Recherchen und dem immensen Wissensgut unseres Experten Urs Hauenstein aus Oberflachs. Er fährt selbst seit 1966 Rennen und beobachtet und studiert stets ganz genau, was links und rechts im Fahrerlager steht. Unterstützend hilft dann noch sein umfassend angesammeltes Archiv, um die vielen hundert Geheimnisse zu lüften, welche ein so vielfältiges Startfeld in sich birgt. «Erstmals sind zudem alle Schweizerkonstruktionen mit einem Schweizerkreuz gekennzeichnet und interessant ist sicher auch sein Beitrag zum Thema Replicas und Nachbauten auf Seite 53.

Lieber Urs, wir danken Dir bestens für die vierte Ausgabe und die damit verbundene grosse Arbeit.



- 101** *American La France 75*
Sportwagen 1917
14500 ccm, 145 PS, 6 Zylinder

Karin Kaspar
Gontenschwil

American La France, oft auch ALF genannt, baute eigentlich Feuerwehrautos. Dank geringer Kilometerleistung und guter Pflege überlebten überdurchschnittlich viele, was findige Köpfe dazu brachte, die Chassis zu verkürzen und monumentale Roadster aufzubauen. Mit 3,4 Tonnen Leergewicht und ohne Servolenkung eigentlich nicht ganz das ideale Frauenauto...



- 102** *Ford T Racer*
Rennwagen 1918
2900 ccm, 60 PS, 4 Zylinder

Riccardo Beccarelli
Thuisis

Mit dem Ford T begann die Fließbandproduktion und damit die Massenmotorisierung in den USA, allerdings mit weit weniger PS. Die erstaunliche Leistungssteigerung um 300% wurde mit Komponenten aus der damaligen Zeit erreicht. Mit solchen Fahrzeugen fuhr man in Kanada noch in den 40er Jahren auf Ovalkursen.



- 103** *Alvis Greenfell Special*
Renn/Sportwagen 1932
2511 ccm, 140 PS, 6 Zylinder
Kompressor

Hansueli Bächli
Schinznach-Bad

Die ersten Alvis entstanden 1920, und bald stand die Marke im Ruf, qualitativ gute, wenn auch nicht eben billige Autos zu produzieren. Auch im Rennsport versuchte man sich, allerdings mit wechselndem Erfolg. Die eigentliche Rennabteilung wurde 1930 geschlossen, Alvis verschwand aber nicht einfach so von den Rennpisten.



- 104** *Alvis FF Supercharger*
Renn/Sportwagen 1933
2000 ccm, 145 PS, 6 Zylinder
Kompressor

Rolf Engler
Rapperswil

Private Eigentümer und rennsportbegeisterte Garagisten nutzten die solide Basis, die Motoren und Chassis boten, und bauten sogenannte Specials auf. Gewichtsverminderung, Steigerung der Motorleistung, Verbesserung der Strassenlage und sportliches Aussehen standen dabei im Vordergrund.



- 105** *Alvis Speed 12/70*
Sportwagen 1938
1950 ccm, 90 PS, 4 Zylinder

Rolf Ineichen
Sursee

Der Bau von solchen Specials war nicht auf die Marke Alvis beschränkt. Der englische Amateursport lebte bis in die 60er Jahre hinein in allen Klassen und Kategorien von der Arbeit begabter Bastler und Kleinunternehmer, die oft mit einfachsten Mitteln Erstaunliches hervorbrachten.



Tel. 062 927 21 20 • www.kreuz-garage-altburen.ch

- An- und Verkauf von Occasionsfahrzeugen
- Verkauf von Neufahrzeugen aller Marken
- Verkauf von Roller und Vebos
- Reparaturen und Service aller Fahrzeuge
- Pneu-Service (Beratung, Verkauf und Montage)
- Batterie-Service
- Klima-Service mit Desinfektion
- Car-Styling - Scheibentönung, Tieferlegung usw.
- Fahrzeugelektrik-elektronik
- Nafel - Radio - CD-Wechsler
- Spengler- und Malerarbeiten

Zentrum für Feuerschutztechnik



Schlauchweberei Ettiswil AG
 CH-6218 Ettiswil
 Telefon +41 (0)41 980 18 18
 Telefax +41 (0)41 980 18 29
www.se-ettiswil.ch, info@se-ettiswil.ch



106 *Alvis 12/70 Brooklands Special*
Sportwagen 1938
1828 ccm, 65 PS, 4 Zylinder

Felix Lindenmüller
Meilen

Brooklands war vor dem zweiten Weltkrieg der Wallfahrtsort aller motorsportbegeisterten Briten. Das war eine Ovalstrecke mit mächtigen Steilkurven, die sehr hohe Geschwindigkeiten ermöglichten. Brooklands-Klassenrekorde hatten einen sehr hohen Stellenwert und wurden von den Herstellern oft auch für die Werbung benützt.



107 *Alvis 12/70 Rod Jolley 1939*
Sportwagen 1938
1842 ccm, 80 PS, 4 Zylinder

Werner Knup
Rifferswil

Zurück zur Marke Alvis, die auch eine starke Bindung an die Schweiz hat. Nach dem zweiten Weltkrieg gab es eine intensive Zusammenarbeit mit der Carosseriefirma Graber in Wichtrach. Zwischen 1953 und 1967 wurden dort rund 150 Alvis-Chassis mit sehr eleganten Aufbauten versehen.



108 *MG K3*
Sportwagen 1935
1087 ccm, 83 PS, 6 Zylinder
Kompressor

Daniel Reinhard
Sachseln

Der K3 war ein Meilenstein für MG, obwohl nur 33 Stück gebaut wurden. Dieses Auto hat mit einem Klassensieg bei der Mille Miglia 1933 und dem Gesamtsieg in der nach einer Handicapformel ausgetragenen Ards Tourist Trophy in Nordirland, dort mit Tazio Nuvolari am Lenkrad, massgeblich zum guten Ruf beigetragen.



- 109** *MG K1*
 Rennwagen 1935
 1495 ccm, ca. 120 PS, 6 Zylinder
 Kompressor

Urs Schweinfurth
 Hüttikon

MG selber hat nur ganz wenige echte, einsitzige Rennwagen hergestellt. Die Typenbezeichnung K1 steht eigentlich für einen viersitzigen Tourenwagen aus der Magnette-Baureihe, und wir kriegen hier einen Eindruck davon, was clevere Ingenieure und Mechaniker daraus machen konnten.



- 110** *MG N Magnette Supercharger*
 Sportwagen 1936
 1271 ccm, ca. 120 PS, 6 Zylinder
 Kompressor

Roland Wettstein
 Sursee

Der Typ N war ab Werk als Zweisitzer lieferbar und wurde so oft in Wettbewerben eingesetzt. Bemerkenswert, nicht nur bei MG, sind die Sechszylindermotoren mit für heutige Begriffe kleinem Hubraum. Vor dem Krieg war das für sportliche Autos nicht unüblich, heute kommt niemand mehr auf diese Idee.



- 111** *MG TA Special*
 Sportwagen 1937
 1250 ccm, ca. 80 PS, 4 Zylinder
 Kompressor

Herbert Rieser
 Dübendorf

1935 wurde die Firma MG an Morris verkauft, die neue Leitung stoppte die Produktion der alten Motortypen und MG musste sich im Sortiment des Nuffield-Konzerns nach Brauchbarem umsehen. Mehr als 4 Zylinder lagen vorerst nicht mehr drin. Dieser TA Roadster hatte seine ersten Renneinsätze in England und kam dann über Deutschland zu uns.



Porsche RS Spyder
aus der ALMS und LMS Serie 2008 (Team Horag)
Motor: Porsche V 8, 3397ccm, 503 PS

Neel Jani
Weltmeister 2008, A1 Team Schweiz
Vizeweltmeister 2009, A1 Team Schweiz

Einen Weltmeistertitel für die Schweiz hat er also schon gewonnen, Neel Jani. Und dadurch hat er sich für alle Ewigkeit in unsere Geschichtsbücher eingeschrieben. Gehen wir zu seinen Anfängen als Autorennfahrer zurück, finden wir ihn als «Paradeküken» im Nest von Fredy Lienhard. Liess er sich doch im Jahre 2000 als erster Gesamtsieger der «Formel LISTA Junior» feiern, welche damals mit Arcobaleno Rennwagen ausgetragen wurde.

Die Beziehung Jani/Lienhard hielt bis heute an, denn in Altbüron sehen wir Neel Jani im hochkarätigen Rennwagen aus dem neuen Museum «autobau» am Bodensee, welches Fredy Lienhard gehört. Dem «Team-autobau/ Team Horag» verdanken wir diesen edlen Einsatz.





478 Pferde in neuem Stall.

Der Porsche RS Spyder steht für grosse Rennsport-Erfolge. In der Le Mans-Serie wird er auch vom Schweizer Team Koenig Racing mit höchst akribischen Spitzenresultaten eingesetzt. Die Faszination des Rennsports können Sie seit **Februar 2009** hautnah erleben. Dank einer einmaligen Sammlung von Rennsport-Modellen mit Schwergewicht auf der Schweizer Liste, Hergig und Steuber-Teams. Im Dreieck am Bodensee öffnen die Türen zu autobau™ – einer einzigartigen Auto-Erlebniswelt. Neben der Racing-Sammlung erwartet Sie eine adle Sportwagen-Kollektion, Veranstaltungen, ein eigener Rundkurs, gelobene Gastronomie, kurz: der ideale Ort für Firmenausflüge, Clubmärkte oder private Gesellschaften. Geben Sie also jetzt schon Gas, um sich ein Bild zu machen: www.autobau.ch

autobau™



Am liebsten Rennstern



112 *Lagonda Rapier Sport*
Sportwagen 1934
1500 ccm, 120 PS, 4 Zylinder
Kompressor

Georg Kaufmann
Busslingen

Lagonda ist eine der grossen Marken der Zwischenkriegszeit, wovon auch der Le Mans-Sieg 1935 zeugt. Zwei Jahre zuvor führte Lagonda die Rapier-Baureihe ein mit dem Ziel, neben den grossen auch qualitativ hochwertige kleinere Wagen zu bauen. Insgesamt wurden bis 1937 nur rund 400 Stück hergestellt.



113 *Lagonda Rapier*
Renn/Sportwagen 1934
1500 ccm, 130 PS, 4 Zylinder
Kompressor

Fredy Amweg
Ammerswil

Aus den 1104 wurden bald 1500 ccm, ein Kompressor sorgte für noch mehr Leistung, und die Rapier, die zeitweise als eigene Marke auftraten, machten gute Figur in Wettbewerben. Mit Lampen und Kotflügeln konnten sie als Sportwagen eingesetzt werden, ohne starteten sie als Rennwagen. Am Lenkrad dreht der Schweizer Bergkönig Fredy Amweg, der mit F2 und F 3000-Rennwagen jahrelang auf Tagessiege abonniert war.



114 *Lagonda V 12 Racer Le Mans*
Sportwagen 1939
4479 ccm, ca. 220 PS, 12 Zylinder V

Jeannette Kaufmann
Baden

Nachdem W.O Bentley aus seiner eigenen Firma ausgeschieden war, ging er zu Lagonda und entwickelte dort eine neue Baureihe mit einem neuen Motor. Es wurden gerade 189 Autos hergestellt, zwei davon als Rennsportwagen für die 24 Stunden von Le Mans, wo sie 1939 auf Anhieb die Plätze 3 und 4 belegten.



- 115** *Maserati 26 M Spezial*
 Rennwagen 1928
 Motor: Buick 8
 3200 ccm, 8 Zylinder Reihe
 Kompressor

Heinz Hofer
 Lausanne

Die Tipo 26 waren die ersten Autos, die unter der Markenbezeichnung Maserati liefen. Die frühe Geschichte dieses Fahrzeugs liegt im Dunkeln, aber irgendwann kriegte es diesen modifizierten Buick-Motor, mit Roots-Kompressor und Weber-Vergasern, der sicher nicht weniger Leistung abgibt als das wesentlich kleinere Original.



- 116** *Jaguar SS 100*
 Sportwagen 1938
 Motor: Standard
 2660 ccm, 102 PS, 6 Zylinder

Hans-Peter Gautschi
 Gontenschwil

SS heisst Swallow Sidecars, und aus dieser Firma ging später die Marke Jaguar hervor. Die Motoren stammten vor und unmittelbar nach dem Krieg von Standard, überarbeitet von Harry Weslake. Vor allem bei Langdistanz-Veranstaltungen konnten die als Strassenautos gebauten SS 100 trotz vergleichsweise bescheidener Motorleistung überzeugen.



- 117** *Citroën 11 BL*
 Tourenwagen 1938
 1911 ccm, 140 PS, 4 Zylinder

Christian Heussi
 Galgenen

Vom Werk original als Cabriolet ausgeliefert, ist dieser Citroën Légère, wie er auch genannt wird, ein hartes Leben gewöhnt. 4 Klausenrennen, 8 historische Rallye Monte Carlo und viele andere Veranstaltungen hat er bereits auf dem Buckel. Mit den heutigen 140 PS dürfte sich die Motorleistung mehr als verdoppelt haben.



Maurer AG

Exklusivfahrzeugbau
 CH-5742 Källiken
 Tel. 062 723 69 39, Fax 062 723 65 73
 info@maurer-swiss.ch
 www.maurer-swiss.ch

Starliner

Individuelle Einteilung 7,5 – 12 m
 Symbiose aus Qualität und Luxus



Chausson

Vans, Alkoven, Teilintegrierte und Vollintegrierte
 Fahrzeuge von 5,6 – 7,1 m
 Top Klasse bis 3,5 Tonnen (Mit PW Ausweis fahrbar)



Caravelair und Silver

Wohnwagen und Hubbachwohnmwagen (Höhe nur 1,99 m)
 Von 4,8 – 8,5 m. Innovative Technik zu unschlagbarem Preis



Moncayo

Vans, Alkoven und Teilintegrierte Fahrzeuge von 6,0 – 7,5 m



Halle 150, Stand B007



- 120** *MG TC*
Sportwagen 1947
1250 ccm, 56 PS, 4 Zylinder

Franz Hüttenmoser
Goldach

Mehr als 10 000 MG TC wurden gebaut, viele fanden den Weg in die USA. Sie weckten den Appetit der Amerikaner auf europäische Sportwagen, wovon auch andere Marken profitierten. Hermann Helbling aus Rapperswil fuhr diesen TC, damals noch mit einem Kompressor bestückt, im Sportwagenlauf des GP von Lausanne 1947.



- 121** *Porsche 356 Coupé Gmünd*
Sportwagen 1949
1488 ccm, 70 PS, 4 Zylinder Boxer

Gaby Straumann
Gstaad

Porsche fertigte die ersten 50 Autos im österreichischen Gmünd, mit dem nur leicht frisierten Käfer-Motor mit 1131 ccm. Im Gegensatz zu den danach in Deutschland gebauten Autos hatten sie eine Aluminium-Karosserie. Dieser 356er stammt aus den Beständen des einarmigen Tiroler Rennfahrers Otto Mathé, der für seine Zwecke PS-mässig aufgerüstet hat.



- 122** *Porsche 356 Coupé*
Sportwagen 1952
1488 ccm, 55 PS, 1954

Britta Bächli
Schinznach Bad

Ein schön als Neuwagen in die Schweiz gelieferter früher 356er im Originalzustand. Er war kein Einzelfall. Ueberproportional viele Porsche fanden in den ersten Jahren den Weg in die Schweiz, und ohne die Starthilfe von Zürcher Geschäftsleuten wäre vielleicht nicht einmal die Gmünder Kleinserie zustande gekommen.



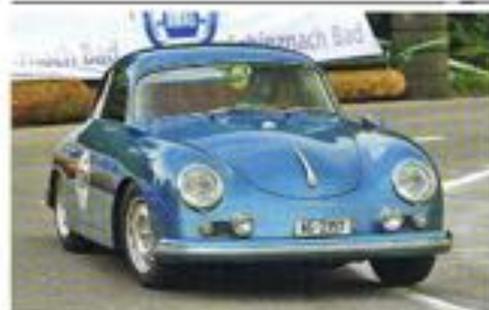
- 123** Porsche 356
Gran Turismo 1954
1488 ccm, 55 PS, 4 Zylinder Boxer
- Marco Vanoli
Herrliberg

Der Typ 356 lässt sich je nach Jahrgang und Entwicklungsstufe näher bestimmen. 1948-50 die Gmünder Autos, 1950 – 54 der Typ 356 mit den später geschaffenen Zusatzbezeichnungen pre-A oder „Knickscheibe“, was sich auf den vertikalen Knick in der Mitte der Frontscheibe bezieht. 1955 kam der 356 A, 1959 der 356 B, 1963 der 356 C.



- 124** Porsche 356
Gran Turismo 1953
1600 ccm, 105 PS, 4 Zylinder Boxer
- Mark Inelchen
Sursee

Noch ein 356er aus den ersten Produktionsjahren in Stuttgart-Zuffenhausen. Hubraum und Motorleistung sind hier auf einem Niveau, das über das Baujahr hinausgeht. Den ersten 1600er brachte Porsche im Jahr 1955, mit, je nach Ausführung, 60 oder 75 PS.



- 125** Porsche 356A
Gran Turismo 1957
1600 ccm, 90 PS, 4 Zylinder Boxer
- Adi Herzog
Küssnacht am Rigi

Während rund eines Jahrzehnts beherrschte Porsche die Sportszene in der Klasse der kleinen Seriensportwagen oder Gran Turismos, wie sie ab 1957 offiziell genannt wurden, ab 1955 auch mit Hilfe des in Altbüron nicht vertretenen Typs Carrera mit Zweinockenwellenmotor.



Buggyra Prototyp

Super Truck, Baujahr: 2004

Motor: Caterpillar, 12'000ccm,

6 Zylinder, 1500 PS

Markus Bösiger

Wir erleben den Oberaargauer Markus Bösiger hier als «Showman», so wie wir ihn lieben, und von einigen Schweizer Veranstaltungen her kennen. Aber im Grunde ist Markus Bösiger ein knallharter Profisportler.

Einer, der als Unternehmer und als Sportsmann alles selber organisiert und dafür auch eigene, für ihn oft harte Wege geht.

Vor dem Race Truck war es die Seitenwagenweltmeisterschaft, wo er als Fahrer und als Teamchef grosse Erfolge feiern konnte. Heute gehört er bei den Truck Racern in der stärksten Klasse zu den absoluten Cracks. 2007 holte er mit seinem eigenen Team den hart umkämpften Fahrertitel in der Europameisterschaft und 2008 siegte er als Teamchef und wurde als Fahrer Zweiter.



- 126** Enzmann 506 
Sportwagen 1957
Motor: VW Okrasa 1200
1200 ccm, 48 PS, 4 Zylinder Boxer

Martin Enzmann
Eschenbach LU

Vater Emil Enzmann war Hotelier und Garagist, sein gleichnamiger Sohn Landarzt in Schüpfheim im Entlebuch. Zusammen produzierten sie rund 60 türlose Kunststoff-Roadster auf VW Käfer-Basis. Dieser Enzmann ist sehr original erhalten, auch der Okrasa Tuning-Kit war schon damals im Verkaufsprogramm.



- 127** Enzmann 506 
Sportwagen 1966
Motor: Porsche Super 90
1600 ccm, 90 PS, 4 Zylinder Boxer

Kari Enzmann
Dinhard

Ebenfalls in Familienbesitz ist dieser von Kurt Baumann aus Niedergösgen relativ spät in Eigenregie aufgebaute 506. Er diente ihm als Rennwagen und war 1966 mit Porsche 1300, 67 und 68 mit Carrera 1500 Technik ausgerüstet. Mangels Türen musste er bei den Rennwagen starten.



- 128** Enzmann New 506 
Sportwagen 2006
Motor: VW modifiziert
1900 ccm, ca. 100 PS, 4 Zylinder Boxer

Walter Gossweiler
Bischofszell

Bei Gossweiler & Schreiber in Bischofszell entstehen wieder, auf Bestellung und in Kleinstserie, neue Enzmänner. Noch immer basieren sie auf einer Käfer-Plattform, wurden aber in einigen Belangen technisch modernisiert und gleichen ihren Vorfahren äusserlich aufs Haar.



- 129** *FMR Tg 500 «Tiger»*
 Kabinenroller-Cabrio 1959
 Motor: Sachs 500
 498 ccm, 20 PS, 2 Zylinder Zweitakt
- Bernhard Taeschler
 Sarmenstorf

Gebaut wurde er in rund 250 Exemplaren bei FMR in Regensburg, entwickelt bei Messerschmitt unter dem Namen Tiger, der dann aber markenrechtlich bereits besetzt war. Bei 260 kg Gewicht reichten die 20 PS für 130 km/h, in Deutschland fuhren sie Berg- und Rundstreckenrennen in einer Sonderklasse, da sie sonst nirgendwo hineinpassten.



- 130** *Berkeley B 95*
 Gran Turismo 1960
 Royal Enfield «Super Meteor»
 692 ccm, 45 PS, 2 Zylinder Twin
- Christian Hartmann
 Windisch

Berkeley baute eigentlich Wohnwagen, aber von 1956 bis 61 produzierte man auch diese kleinen, leichten Sportwägelchen mit Frontantrieb und Motorradmotoren. Das Gewicht von lediglich 340 kg verhalf zu guten Leistungen, und der Genfer André Prince holte 1960 mindestens zwei Klassensiege bei Schweizer Meisterschaftsläufen



- 131** *Austin Healey Sprite Mk 1*
 Gran Turismo 1960
 948 ccm, 55 PS, 4 Zylinder
- Ernst Brogli
 Windisch

«Frogeye» hiess er im englischen, «Frosch» im deutschen Sprachbereich. Für viele ältere Sportwagenfans war er die preiswerte und problemlose Einstiegsdroge, die maximalen Fahrspass versprach. Auch Clay Regazzonis erstes Rennauto war ein Frosch.



- 132** *Tornado Typhoon*
Special GT 1958
Motor: Ford 1172
1172 ccm, 40 PS, 4 Zylinder

Rocco Tiso
Wollerau

Zwischen 1958 und 62 baute die Firma rund 400 Typhoon Kits, aber auch einige fertige Autos, wie dieses hier. Vom Werk wurde es mit einigem Erfolg in Rundstreckenrennen eingesetzt, obwohl der seitengesteuerte Ford-Motor, der schon 1935 eingeführt wurde, nicht gerade modernsten Konstruktionsprinzipien entsprach.



- 133** *JWF Milano GT*
Special GT 1962
Motor: Holden HP 179
2993 ccm, ca. 220 PS, 6 Zylinder

Bruno von Rotz
Zollikon

Ein zu 100% australisches Auto, etwa 30 Stück wurden zwischen 1960 und 1968 gebaut.

Alle sechs Vorbesitzer setzten das Auto in Rennen ein, zuerst in Australien, seit 2003 in England. Trotz des grossen Reihensechszylinders war der JWF Milano mit 720 kg nur wenig schwerer als etwa ein Lotus Elan.



- 134** *Fiat Abarth 1000 Bialbero*
Gran Turismo 1962
Motor: Abarth (Basis Fiat 600)
982 ccm, 98 PS, 4 Zylinder

Ottavio Stevan
Riazzino

Klein, wendig und unerhört schnell. Die Coupés mit ihrem Doppelnockenwellen-Zylinderkopf brachten die Fahrer grösserer Autos ins Gröbeln. Dieser Bialbero fuhr als Werkswagen unter anderem in Le Mans 1962, im 500 km-Rennen Nürburgring 1962 (1. Gesamtrang) und in den 3 Stunden von Sebring 1963 (wiederum 1. Gesamtrang).

Leo Müller
Autoverwertung



6144 Zell
Tel. 041 -988 19 87
Fax 041 -988 17 26

Unfallautos
Ersatzteile
Abschleppdienst



MÜLLER

pneu 
bösiger
langenthal

www.boesiger-langenthal.ch



- 135** *Abarth Simca 2000, Piccirilli*
Gran Turismo 1966
Motor: Abarth
1948 ccm, 212 PS, 4 Zylinder

Ernesto Piccirilli
Fenin

Man käme selber wohl nicht drauf, aber dieses schnelle Coupé ist auf der bei Abarth zweckentsprechend modifizierten Bodengruppe des Simca 1000 aufgebaut. Dieses Auto hat mehrere GT-Gesamtsiege herausgefahren mit den Piloten Jochen Rindt, Herbert Demetz, Hans Herrmann und Leo Cella.



- 136** *Marcos Mini*
Special GT 1965
Motor: BMC 1300 (Cooper S)
1380 ccm, ca. 140 PS, 4 Zylinder

Marcel Mast
Wiedlisbach

Marcos fabrizierte immerhin 700 Stück von diesem Sportcoupé auf Mini-Basis, eine Nachfolgefirma baute später noch 500 Stück dazu. Unser Mini Marcos hier wurde für englische Bergrennen aufgebaut, bis 2005 regelmässig eingesetzt und kontinuierlich weiterentwickelt.



- 137** *Marcos 1500 GT*
Gran Turismo 1966
Motor: Ford Kent 1500
1500 ccm, ca. 86 PS, 4 Zylinder

André Suter
Hägglingen

Aus dem Flugzeugbau übernahm Konstrukteur Frank Costin die Idee, ein Auto mit Sperrholz-Monocoque zu bauen. Die Motoren kamen meist von Ford, aber auch von Volvo und Triumph. Die Autos wurden fertig gebaut oder als Kits ausgeliefert.



- 138** Lotus Elan S2
 Gran Turismo 1966
 Motor: Lotus Twin Cam BRM
 1594 ccm, ca. 180 PS, 4 Zylinder

Hans Ruedi Wenk
 Madetswil

Als der Lotus Elan 1963 erschien, war er in Sachen Fahrverhalten und auch im Preis/Leistungsverhältnis das Mass aller Dinge. Im Rennsport traten sie oft gleich im Dutzend auf. Mit Werner Rüfenacht, Fiorenzo Cremonini und Marcel Lüthy fuhr dieser Elan viele Klassen- und Gruppensiege ein und er ist in all den Jahren nur ganz, ganz wenig breiter geworden.



- 139** Matra-Bonnet Djet V5
 Gran Turismo 1966
 Motor: Renault Gordini 1108
 1108 ccm, 96 PS, 4 Zylinder

Guido Käppeli
 Schwyz

Mit Sicherheit eines der originalsten Autos im Feld. Es gehört immer noch dem Erstbesitzer, der es 1967/68 im Originalzustand in der Schweizer Meisterschaft einsetzte und seither nie etwas daran umbaute. Mit der Übernahme der kleinen Firma René Bonnet 1964 stieg der französische Luftfahrtkonzern Matra in den Autobau ein.



- 140** Lotus Super Seven Rotary ZA
 Special GT 1968
 Motor: Mazda Wankel
 2x 1150 ccm, 150 PS,
 Kreiskolbenmotor

Daniel Schilling
 Weesen

Dieser Seven wurde vom südafrikanischen Lotus-Importeur aufgebaut im Hinblick auf eine Kleinserie und einen Markencup, aber es blieb beim Prototyp. Wankelmotoren japanischen Ursprungs wurden in Südafrika auch in Formel 2-Chassis benützt.



- 141** Lotus Seven 53
Special GT 1969
Motor: Ford Kent 116E
1598 ccm, 120 PS, 4 Zylinder

Marco Gnesa
Agarone

Der Seven, eingeführt 1957 und mehrheitlich als Kit verkauft, war ein leuchtendes Beispiel dafür, wie wenig es braucht, um ein viel Fahrspass vermittelndes und gleichzeitig strassentaugliches Auto zu bauen. Ueber ein Dutzend Kleinhersteller in aller Welt versuchen das Seven-Konzept heute noch mit mehr oder weniger Geschick und Geschmack zu übernehmen und zu modernisieren.



- 142** Ginetta G4
Special GT 1968/ca. 2001
Motor: Ford Kent 116E
1690 ccm, 135 PS, 4 Zylinder

Brian Stutz
Stans

Die kommerzielle Geschichte der Firma Ginetta ist ein ständiges Auf und Ab. Die heutige, zur Zeit recht erfolgreiche Marke Ginetta hat mit den Firmengründern, den Walklett-Brüdern, nichts mehr zu tun, aber zwei von ihnen nahmen 1991 unter der Markenbezeichnung Dare die Herstellung der alten Erfolgsmodelle wie dem G4 wieder auf.



- 143** MG B
Gran Turismo 1963
Motor: BMC Series B
1800 ccm, 150 PS, 4 Zylinder

Karim Wieser
Weggis

Vor einigen Jahren gehörten dieser MG B und sein Fahrer zum festen Bestand historischer Veranstaltungen. Oft brachte er mit der simplen BMC Grossserientechnik die Besitzer von weit edlerem Material in arge Bedrängnis.



Galliker
Transport &
Logistik

Transport- und Logistikprofi für jeden Fall!



CarLogistics

Galliker Transport AG • 6246 Altbüren • Telefon 062 742 80 80 • www.galliker.ch



Ihr freundlicher
Partner mit dem
guten Service!

Wenn es um  und  SUBARU
geht, da wissen
wir Bescheid.

**Auto
Heller AG**

6247 Schötz Tel. 041 980 21 13



Restaurant zur Linde
6147 **L** Altbüren

Sandra Meyer | Claudia Metz

Telefon 062 927 11 89

Fax 062 927 10 27



- 144** *MG B*
Gran Turismo
Motor: BMC Series B
1996 ccm, 112 PS, 4 Zylinder
- Beat Michael Walty
Aarau

Der MGB ging 1962 in Produktion, und als diese 1980 eingestellt wurde, waren über eine halbe Million Exemplare gebaut, für einen Sportwagen wohl ein ziemlich einsamer Spitzenwert. Er war preisgünstig, zuverlässig, und vor allem bei Werkseinsätzen machte er auch in Langstreckenrennen und Rallyes gute Figur.



- 145** *Chevrolet Corvette Sting Ray*
Gran Turismo 1966
Motor: Chevrolet Traco V8
8200 ccm, 600 PS, 8 Zylinder V
- Rolf Gersch
Mainz-Kastel D

Verkauft wurde das Auto als Siebenliter mit 435 PS, aber die obigen Motordaten zeigen, dass das irgendwann irgendwann einmal nicht mehr genügte. Vorher, im Jahr 1966, dominierte Werner Wermelinger damit die GT-Kategorie beim Slalom Payerne und in Oberhallau.



- 146** *Shelby Cobra 289 FIA*
Gran Turismo 1965/ca. 1999
Motor: Ford 289 V8
4998 ccm, 360 PS, 8 Zylinder V
- Ernst Kaufmann
Brugg

Carroll Shelby pflanzte einen Ford V8 in einen englischen AC Ace Roadster. Die Cobra war geboren. Die wirklich echten gab es nur zwischen 1962 und 1968, zwei Motorvarianten waren zu haben, der 289 (4727 ccm) und der 427 (7010 ccm) von Ford. Vor gut zehn Jahren hat Carroll Shelby selbst noch eine kleine Serie nachgelegt. Die Autos sind so authentisch, dass sie sogar die begehrten FIA-Papiere für historischen Rennsport erhalten.



- 147** *Sunbeam Tiger*
 Gran Turismo 1966
 Motor: Ford 5700 V8
 5670 ccm, ca. 420 PS, 8 Zylinder V
- Bruno Syfrig
 Adliswil

Nach demselben Rezept wie bei der Cobra, englisches Auto und US-Motoren, entwickelte Carroll Shelby für Rootes den Tiger, ausgehend vom Sunbeam Alpine. Ausgeliefert wurden sie mit dem recht zivilen Ford 260 (4260 ccm) Aggregat mit 164 PS, was sich dann aber in Einzelfällen schnell änderte.



- 148** *Jaguar E Lightweight*
 Gran Turismo 1968/??
 4200 ccm, 280 PS, 6 Zylinder
- Sirio Vernati
 Hünenberg

15 Lightweight E-Types wurden vom Werk in Handarbeit aufgebaut, alle vor 1965 und mit 3781 ccm. Seit einiger Zeit werden sie von spezialisierten Werkstätten wieder nachgebaut, vom begehrten, aber unerreichbaren Original nicht zu unterscheiden.



- 149** *Ferrari 365 GT 2+2*
 Strassensportwagen 1968
 4390 ccm, 320 PS, 12 Zylinder V
- Hanspeter Buser
 Frenkendorf

Zum Rennen fahren war er schon früher zu schade und auch zu schwer, aber als luxuriös-sportliches Strassenauto war dieser Ferrari etwas Besonderes. Die Kraft schöpfte er aus dem berühmten 12 Zylinder, der in verschiedenen Hubraumvarianten in vielen Ferrari-Typen zu finden war.



- 150** *Ferrari 365 GTB 4*
Gran Turismo 1971
4400 ccm, 350 PS, 12 Zylinder V
- Lukas Peter
Winterthur

Etwas anders ist die Sachlage bei diesem GTB 4 oder Daytona. Obwohl er nie im Rennsport eingesetzt wurde, verfügt er mit seinem Viernockenwellenmotor mit Trockensumpfschmierung über Rennsporttechnik. Die Karosserie stammt aus der Feder von Pininfarina.



- 151** *Alfa Romeo 1300 GT Junior Zagato*
Gran Turismo 1971
1290 ccm, 95 PS, 4 Zylinder
- Marco Martellosio
Feldmeilen

Der Name versprach einiges, an die ganz grossen Erfolge der früheren Zagato-Versionen von Alfa konnte er aber nie anknüpfen. Strassentauglichkeit stand im Vordergrund, und Komfort bringt Gewicht. Ausserhalb Italiens sah man die GT Junior Zagato selten im Renneinsatz.



- 152** *Lancia Fulvia 1,3 S*
Gran Turismo 1972
1298 ccm, 90 PS, 4 Zylinder V
- Christian Krauer
Glashütten

Die Karosserieform ist im Rallye- und Rennsport nicht unbekannt, aber dort wirkten meist die abgespeckten und leistungsgesteigerten HF-Versionen. Hier haben wir eine sportlich aufgemachte Strassenversion dieses technisch sehr eigenwillig konstruierten Fahrzeugs.

Hoffentlich Allianz Suisse.

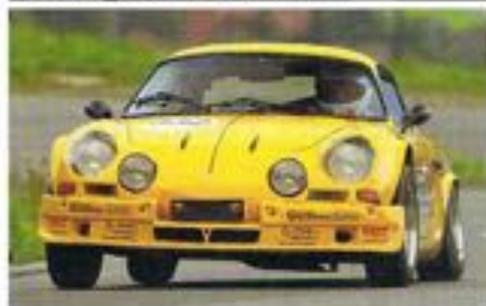


Allianz 
Suisse

Versicherung Vorsorge Vermögen

Generalagentur Martin Zellweger
Marktgasse 14
4902 Langenthal
Telefon 062 919 83 13
Telefax 062 919 83 00

www.allianz-suisse.ch/martin.zellweger



- 153** *Alpine A 110 1600 S*
Gran Turismo 1972
Motor: Renault 807
(R 12 Gordini)
1600 ccm, ca. 160 PS, 4 Zylinder
- René Gschwind
Bättwil

Eine Berlinette mit einer langen Sportkarriere. Angefangen hat sie als Serien-GT Gruppe 3, dann folgten Starts in den Gruppen 4, B und Interwiss mit Peter Erdin und René Gschwind. Zweimal, 1985 und 1986, siegte das Auto im FRC Slalom-Cup.



- 154** *Alpine A 110 1600 S*
Gran Turismo 1971
Motor: Renault 807.25
1796 ccm, 180 PS, 4 Zylinder
- Stephan Portmann
Riedholz

Die hubraumstärkste Berlinette hatte 1605 ccm, was sie in der Zweiliterklasse positionierte und dem Werk erlaubte, seine Rallyeautos auf 1800 ccm aufzubohren. Damit war die Basis geschaffen für spektakuläre Erfolge in der Rallye-Weltmeisterschaft. Daniel Portmann hat mit seinem 1600 S technisch den gleichen Weg beschritten.



- 155** *Alpine A 310 Groupe 4*
Gran Turismo 1975
Motor: Renault 807 G4
1798 ccm, 215 PS, 4 Zylinder
- Walter Pauli
Murten

Als Nachfolger des allseits beliebten A 110 hatte und hat der A 310 beim Publikum einen schweren Stand. Aber dieser A 310 mit seinem sehr raren 16 Ventil-Zylinderkopf hat mit 50 Gruppen- und Klassensiegen bei teils internationalen Veranstaltungen gezeigt, was er kann.



156 Opel GT Steinmetz
Gran Turismo 1972
1998 ccm, 212 PS, 4 Zylinder

Christopher Schneider
Günsberg

Im Originalzustand von vielen oft belächelt, auf der Rennstrecke ein Wolf im Schafspelz. Mit Werner Christmann (D) und Arthur Blank holte dieses Exemplar diverse Erfolge, das Team Christmann/Ragnotti siegte beim 1000 km Rennen auf dem Nürburgring 1972 in der GT-Klasse bis zwei Liter.



157 Porsche 911
Gran Turismo 1965
1991 ccm, 180 PS, 6 Zylinder Boxer

Ralph Bächli
Siggenthal

1964 führte Porsche den Typ 911 ein, immer noch mit luftgekühltem Boxer, jetzt aber mit 6 Zylindern. Dieser 911er ist aufgebaut nach dem Reglement für historische Rennfahrzeuge, und er musste sich 2006 im deutschen FHR-Cup bewähren.



158 Porsche 914/6
Gran Turismo 1970
1991 ccm, 110 PS, 6 Zylinder

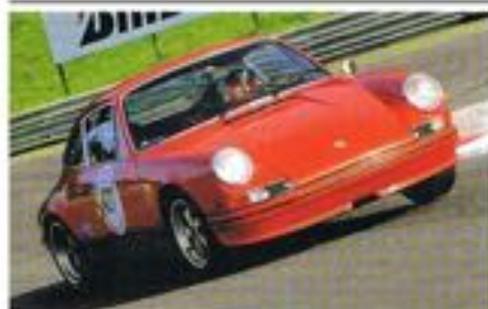
Roger Jäger
Herrliberg

Ist der 914 ein VW oder ein Porsche? Darüber stritt man sich schon früher. Mir scheint der Fall klar: die 4 Zylinder-Basisversion war gemäss FIA-Sporthomologation ein Volkswagen, der 914/6 ein Porsche. Hier sehen wir einen in originalelem Zustand.



- 159** Porsche 914/6
Gran Turismo Gruppe 4 1970
1991 ccm, 220 PS, 6 Zylinder Boxer
- Charles-A. Guyot
Colombier

Ein 914/6 in Rennversion. Er stammt aus den Beständen von André Wicky und hat all die guten Teile drin, den raren „R“-Motor eingeschlossen. Ein 914/6 klassierte sich als Gesamtsechster bei den 24 Stunden von Le Mans 1970.



- 160** Porsche 911 S
Gran Turismo 1972
2500 ccm, 250 PS, 6 Zylinder Boxer
- Markus Reichert
Eichberg

Bis zur Ankunft der RS-Modelle war stets durch alle Hubraumvarianten hindurch der 911 S das Topmodell der Baureihe. Der hier ist neu aufgebaut, motormässig top, optisch fast original, aber mit leichten Kotflügelverbreiterungen.



- 161** Porsche 911
Gran Turismo 1972
2900 ccm, 260 PS, 6 Zylinder Boxer
- Graziano Bernasconi
Contra

Kaum jemand würde das Baujahr 1972 richtig erraten. Aber so ging es vielen 911ern damals. Jahr für Jahr wurde aufgerüstet, um bei der Musik bleiben zu können. Auch als Rallyeautos waren die Porsche 911 national und international über viele Jahre hinweg sehr erfolgreich.

Kies- und Betonwerk
Trax- und Baggerbetrieb
Kippertransporte
Mulden-Service

Imbach AG

Kies und Beton 6110 Wolhusen
Tel. 041 490 13 36 Fax. 041 490 25 03

**WIR LÖSEN IHRE
ENTSORGUNGSPROBLEME PROMPT UND ZUVERLÄSSIG.**

- **Offizielle FORD-Vertretung**
- **Reparaturen und Wartung von Autos aller Marken**
- **Verkauf und Montage von Autozubehör**
- **Klimaanlagen-Service**
- **Tankstelle mit AVIA-Qualitätstreibstoffen**

Stucki AG



**Garage Stucki AG
Roggwil**

off. Ford-Vertretung
St. Urbansstrasse 35
4914 Roggwil
Tel. 062 929 05 05
Fax 062 929 05 06
info@stucki-roggwil.ch
www.stucki-roggwil.ch

S E E

steiner abegglen amsler

F a r b e u n d S t r u k t u r a m B a u

saa ag, Talbachmatte 1, 6147 Altbüren

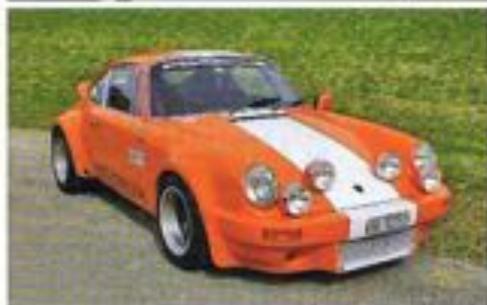
Tel. 062 917 60 60, Fax 062 917 60 61, info@saa-ag.ch, www.saa-ag.ch



- 162** *Porsche 911 Carrera RS 2700*
Gran Turismo 1973
3163 ccm, 270 PS, 6 Zylinder Boxer

Kurt Aeberhardt
Biglen

Spitze Zungen behaupten, es sei leichter, im Bordell eine Jungfrau zu finden als einen nicht abgeänderten Carrera RS. Hier ein typisches Beispiel: Geboren 1973 als heute übrigens sehr gesuchte Carrera RS Strassenversion mit 2687 ccm und 210 PS, immer im harten Renneinsatz, immer wieder nachgerüstet und auch 2009 mit nur 920 kg immer noch ein perfektes Slalom- und Bergauto.



- 163** *Porsche 911 S 2,7*
Gran Turismo 1975
2700 ccm, 185 PS, 6 Zylinder Boxer

Stefano Ginesi
Würenlingen

Auch im Werk blieb die Entwicklung nicht stehen. Anfänglich waren es 2,0, dann 2,2, dann 2,4 Liter Hubraum, und für kurze Zeit gab es den 911 S auch mit 2,7 Litern, aber das Ende war damit noch nicht erreicht. Erst bei 3,3 Litern lag die obere Hubraumgrenze für diesen Motor.



- 164** *Datsun Fairlady Z*
Gran Turismo 1975
2800 ccm, 295 PS, 6 Zylinder

Claude Petitjean
Reitnau

Der 240Z, später wegen Hubraumvergrößerung 260Z und 280Z genannt, brachte die traditionellen britischen Sportwagenhersteller in arge Bedrängnis, da er ein ansprechendes Angebot zu einem sehr attraktiven Preis darstellte. Mit Gesamtsiegen in der East African Safari 1970 und 1971 holte er sich auch hochstehende sportliche Lorbeeren.



- 165** *Datsun 280 ZX*
Strassensportwagen 1978
2800 ccm, 200 PS, 6 Zylinder

Hermann Bucher
Flühli

Das Nachfolgemodell, der 280 SX, war mehr Boulevardkreuzer als Rennauto. Das Sportgerät der Marke blieb der 240 Z. 280er Renneinsätze sind mir nicht bekannt. Trotzdem: Ein liebevoll und mit viel Aufwand restauriertes Fahrzeug, dessen Besitzer auf seine Arbeit stolz sein kann.



- 166** *De Tomaso Pantera GT3/4*
Gran Turismo 1972
Motor: Ford USA V8
5762 ccm, 400 PS, 8 Zylinder V

Marcel André
Heimberg

Der Argentinier Alejandro de Tomaso baute in Italien Autos mit USA-Motoren, ein wahrhaft internationaler Cocktail. Dieses Exemplar entstand im Werk als Gr. 3-Rennversion und wurde 1973 vom bekannten italienischen Gentleman Driver Odoardo Govoni mit Werksunterstützung eingesetzt. Erst rund 20 Jahre später kriegte es in der Schweiz das optische Gruppe 4-Update mit den breiten Kotflügeln und Felgen.



- 167** *Ferrari Dino 246 GT*
Gran Turismo 1974
2417 ccm, 218 PS, 6 Zylinder V

Andreas Tschan
Wiedlisbach

Eigentlich wurde er nicht als Ferrari, sondern unter dem eigenen Markennamen Dino vermarktet, aber seine Herkunft konnte und kann er nicht verleugnen. Im Rennsport galt er offiziell als Ferrari, auch wenn er dort nie wirklich dicke Stricke zerriss.



- 168** *Lancia Stratos*
Gran Turismo 1974
Motor: Ferrari Dino V6
2400 ccm, 190 PS, 6 Zylinder V

Lukas Flüeler
Solothurn

Für den Fiat-Konzern war der Stratos der Einsatzwagen für die Rallye-WM von 1974 bis 1976. Dreimal in Folge wurde Lancia mit dem Stratos Markenweltmeister, mit Fahrern wie Sandro Munari, Björn Waldegaard und Bernard Darniche. Munari war von 1975 bis 1977 dreifacher Rallye Monte Carlo Gesamtsieger.



- 169** *Fiat Abarth 131 Rally*
Rally-Tourenwagen Gr. 4 1976
2000 ccm, ca. 170 PS, 4 Zylinder

Werner Schärli
Reiden

Der 131 Rally, der äusserlich für jeden als Fiat erkennbar war und dessen Erfolge sich deshalb leichter vermarkten liessen, löste den Stratos auf demselben hohen Niveau ab. 1977, 1978 und 1980 ging der Titel an Fiat, nicht zuletzt dank Markku Alen und Walter Röhrl.



- 170** *Renault 5 Turbo 1*
Produktionswagen Gruppe B 1982
1400 ccm, ca. 220 PS, 4 Zylinder
Turbo

Othmar Schwizer
Vorderwald

Ausserlich ein sehr breiter Renault 5, unter dem Blech ganz anders. Wo die Rücksitzbank hingehörte, sitzt der Motor, der je nach Evolutionsstufe weit über 200 PS abgeben kann. Dieser Turbo stammt aus der französischen Rallyeszene, aber es gab auch einen internationalen Rundstreckencup, meist im Rahmenprogramm der Formel 1.

Wir wünschen Ihnen einen spannenden Renntag!

AMAG RETAIL Schinznach Bad

Aarauerstrasse 22 · 5116 Schinznach Bad
056 463 92 92 · www.schinznach.amag.ch
VW · Skoda · Audi · Porsche

AMAG Dulliken

Bodenseeallee 63 · 4657 Dulliken
062 295 14 14 · www.dulliken.amag.ch
VW · Skoda · Audi · SEAT

AMAG Aarau

Rohrerstrasse 29 · 5000 Aarau
062 836 80 20 · www.arau.amag.ch
SEAT

AMAG Oftringen

Luzernerstrasse 39 · 4665 Oftringen
062 789 10 70 · www.oftringen.amag.ch
VW · Skoda · Audi · SEAT

AMAG Sursee

Luzernerstrasse 36 · 6208 Oberkirch
041 926 80 40 · www.sursee.amag.ch
VW · Skoda · Audi



Qualität ist unser Antrieb





- 171** *Audi Sport Quattro*
Produktionswagen Gruppe B 1985
2133 ccm, 430 PS, 5 Zylinder
Turbo

Dario Saurer
Heimenschwand

Als der normale, «lange» Quattro langsam in die Jahre kam, legte Audi den verkürzten, leichteren und stärkeren Sport Quattro nach. 200 Exemplare wurden gebaut, viele in harten Rallye-Einsätzen geplatzt. Dies ist eine Strassenversion, aber Motorenspezialist Lehmann aus Trieserv/FL steigerte die Leistung von original 306 auf 430 PS.



- 172** *Lamborghini Countach LP 400 S*
Strassensportwagen 1976
3929 ccm, 390 PS, 12 Zylinder V

Hanspeter Sauter
Zürich

Aus Aegerer über Enzo Ferrari, der ihn als Kunden herablassend behandelte, begann Traktorenhersteller Ferruccio Lamborghini selber Autos zu bauen, die für Ferrari eine direkte Konkurrenz darstellten. Da Motorsport damals für Lamborghini kein Thema war, wissen wir bis heute nicht, wie der Vergleich auf der Rennstrecke ausgefallen wäre.



- 173** *Alpine A 310 V6*
Gran Turismo 1981
Motor: PRV V6
2664 ccm, 184 PS, 6 Zylinder V

Rinaldo Stalder
Sursee

Mit dem V6 im Heck des A 310 war die Wandlung vom kompromisslosen Sportgerät A110 zum salonfähigen Strassen-GT vollzogen. Vor allem in Frankreich bemühten sich sowohl Renault wie auch private Fahrer und Teams nicht ohne Erfolg hauptsächlich in Rallyes und Rallycross-Wettbewerben um sportliche Lorbeeren, was aber bei uns kaum wahrgenommen wurde.



- 174** *Ferrari 400i*
Strassensportwagen 1982
4830 ccm, 330 PS, 12 Zylinder

Bruno Jaeggi
Wettingen

Ein völlig originales Auto mit nur 29 000 km auf dem Tacho, das garantiert zum ersten Mal eine Startnummer trägt. Sein Chauffeur wird es wohl etwas ruhiger angehen als 1989, als er auf Honda CRX Schweizermeister bei den Serienwagen wurde. Neben Hochleistungsrennern baute Ferrari immer wieder auch luxuriöse Strassenautos der Oberklasse.



- 175** *Ferrari Mondial Quattrovalvole*
Strassensportwagen 1983
3000 ccm, 270 PS, 8 Zylinder V

Roland Hufschmid
Hildisrieden

Noch ein viersitziger Ferrari, auch er ohne Rennsport-Vergangenheit, auch wenn er hier im Racing-Look daherkommt. Aber immerhin ist der hier verbaute 8 Zylinder die Basis für das, was Ferrari 1988 in den F 40 steckte, wo mit Hilfe von zwei Turboladern bis 670 PS abrufbar waren.



- 176** *Weinem Cobra „427“* 
Strassensportwagen Replica
ca. 1981
Motor: Chevrolet 5,4
5400 ccm, ca. 375 PS, 8 Zylinder V

Thomas Medam-Tiziani
Hochwald

Eine Cobra im US-Look, aber der Schein trägt. Einer der ersten, der Cobra-Replicas baute, war Jürg Weinem in Thalwil. Normalerweise waren sie mit dem Chevy Small Block ausgerüstet, Varianten mit Ford Essex V6 oder V8 Power gab es auch. Ueber Jahre hinweg hat der Besitzer seine Cobra aus einem Weinem-Kit aufgebaut.



- 177** *AC Cobra Mk IV Autokraft*
Strassensportwagen 1987
Motor: Ford 302 V8
4942 ccm, 300 PS, 8 Zylinder V

Doros Michaelides
Oberrieden

Die Produktion der Ur-Cobras stoppte 1968, aber Autokraft-Boss Brian Angliss besass sowohl Original-Formen und Werkzeuge wie auch die AC-Markenrechte, und so produzierte er in Partnerschaft mit Ford von 1987 bis 1990 rund 350 Cobra Mk 4, selbstverständlich angepasst an die verschärften Sicherheits- und Umweltschutznormen.



- 178** *Alpine-BMW Proto*
Rennsportwagen 1973 – 2009
Motor: BMW M 10 (ex 2002)
2000 ccm, 240 PS, 4 Zylinder

Daniel Portmann
Riedholz

Schrittweise aufgebaut und mit Erfolg in Gruppe 5 bis 1981 eingesetzt von Dieter Bergermann, dann vom Belgier Ryperts gefahren, weiterverkauft an den Franzosen Grimaldi, der wegen des mittlerweile eingebauten BMW Motors bei den Sportwagen fahren musste. Ab und zu Ausritte und Neuaufbauten. Seit 2007 bei Retro Racing Portmann in der Kur.



- 179** *Maserati Trofeo Gran Sport*
Gran Turismo 2003
4244 ccm, 425 PS, 8 Zylinder V

Daniel Mauerhofer
Team-autobau/
Team Horag

Analog zur Challenge Ferrari schuf Maserati 2003 ebenfalls einen Markenpokal, der sich an begüterte, sportbegeisterte Amateure richtete, für die man ein fertig entwickeltes Auto bereithalten wollte. Für die Fahrwerksabstimmung und die Testfahrten waren Michael Schumacher und Luca Badoer zuständig. Die einzelnen Läufe wurden auf sieben europäischen Rundstrecken ausgetragen.



- 201** *Alfa Romeo Giulietta TI*
 Tourenwagen 1961
 1290 ccm, ca. 100 PS, 4 Zylinder

Alfons Vitelli
 Bülach

Eigentlich kann man die Giulietta TI als Vorläuferin der GTI-Generation ansehen: Klein, wendig, und für ihre Zeit unanständig schnell. Die älteren Zuschauer werden sich noch an Karl Foitek, Vater und Sohn Affentranger, Dieter Spoerry und viele andere erinnern, die mit ungemein spektakulären Fahrten für beste Unterhaltung sorgten.



- 202** *Renault Dauphine Gordini*
 Tourenwagen 1964
 845 ccm, ca. 60 PS, 4 Zylinder

Marcel Kellenberger
 Schlatt

Für die Entwicklung der sportlichen Version der Dauphine zeichnete der Italo-Franzose Amédée Gordini, der vorher als Konstrukteur von Renn- und Sportwagen in Erscheinung getreten war. Der damalige Dauphine Gordini-Käufer musste sich allerdings mit 38 PS begnügen.



- 203** *Steyr-Puch 650 TR2 Europa*
 Tourenwagen 1967
 660 ccm, ca. 40 PS, 2 Zylinder
 Boxer

Hans Egli
 Meilen

Der Steyr-Puch war der österreichische Lizenzbau des Fiat 500, von dem er sich aber in vielen Details unterscheidet. Die Motoren, ehemaligen Militärmotorfahrern vom Haflinger her bestens bekannt, sind österreichische Eigenentwicklungen und deutlich leistungsfähiger als jene von Fiat.



Tischminigolf-Anlage mit Dart, Billard, Töggelikasten

Für Gruppen ab 10 Personen Abends
nach telefonischer Absprache geöffnet
Tel. 062 929 09 50 / 076 579 54 76
www.pit-pat-roggwil.ch



Special Events Kurt Waltisperg

Weltmeisterliche Präzision heute!

Für Sie planen, organisieren und betreuen wir massgeschneiderte Events – ganz nach Ihren Wünschen und Budgets!

Rufen Sie uns an,
wir beraten Sie gerne!

SPECIAL-EVENTS
Kurt Waltisperg
Postfach 312
CH-6037 Root LU
Mobil 079 233 17 53
www.waltisperg-events.ch

Bitte
berücksichtigen Sie
unsere Inserenten!



- 204** *Alfa Romeo Giulia TI*
 Tourenwagen 1969
 2000 ccm, 130 PS, 4 Zylinder

Rino Simeone
 Villnachern

Die Giulia war DAS sportliche Familienauto seiner Zeit. Niemand sonst bot zu erschwinglichem Preis bereits einen Zweinockenwellenmotor, ein 5-Gang-Getriebe und fünf vollwertige Sitzplätze an. Diese Giulia ist erst kürzlich aufgebaut worden und verfügt über einen späteren Zweilitermotor. Original gabs nur 1300 oder 1600 ccm.



- 205** *Alfa Romeo Giulia*
 Tourenwagen 1976
 1961 ccm, 170 PS, 4 Zylinder

Raymond Schnüriger
 Wagen SG

Eine Giulia der zweiten Serie, auch sie mittlerweile zu Rennzwecken mit dem Zweilitermotor ausgerüstet. Den braucht sie auch, denn noch immer ist sie im modernen Rennsport unterwegs, wenn auch verständlicherweise nicht auf den vordersten Plätzen.



- 206** *Alfa Romeo GTV 2000*
 Spezialtoursenwagen 1973
 2000 ccm, 175 PS, 4 Zylinder

Dieter Pfäffe
 Lindau D

Ein Alfa 2000 GTV im GTA-Look. Er stammt aus einer holländischen Rennserie, wo er von 1976 bis 1981 eingesetzt wurde. Bei uns kannte man die Zweiliter-Alfas eigentlich nur als Serientourenwagen, wo sie einige Jahre ganz vorn mitmischten.



207 *Alfa Romeo GTA Junior Corsa*
Tourenwagen Gr. 2 1968
1296 cm, 153 PS, 4 Zylinder

Michael Scheibler
Winterthur

Zum Schluss unseres Alfa-Pakets noch ein echter GTA, früher eingesetzt vom Team Stahlberg in Deutschland. Aluminiumkarosserie, Doppelzündung, technisch wurde kein Aufwand gescheut. Die GTA Junior dominierten ihre Hubraumdivision in der Tourenwagen-EM und trugen massgeblich zum Titelgewinn der Marke Alfa Romeo im Jahr 1971 bei.



208 *Ford Cortina Lotus*
Tourenwagen 1965
Motor: Lotus Twin Cam
1558 cm, 130 PS, 4 Zylinder

Edy Kobelt
Wattwil

Aus einer Zusammenarbeit von Ford und Lotus-Boss Colin Chapman entstand der Cortina Lotus oder Lotus Cortina, wie er in England heisst. Viele kleinere und grössere Rennfahrerkarrieren führten über diesen Fahrzeugtyp, auch jene von Jim Clark. Bei Schweizer Rennen waren es Arthur Blank, Walter Brun, Ruedi Helbling, und viele andere.



209 *Simca Abarth 1150 Berlina*
Tourenwagen 1963
Motor: Simca Rallye 2
1294 cm, 125 PS, 4 Zylinder

Hans Scheidegger
Hilterfingen

Eigentlich hatte der nur in kleinen Stückzahlen gebaute Simca Abarth 1150 einen Hubraum von 1131 cm und höchstens 85 PS. Irgendwann hat also ein Motorwechsel stattgefunden, der das Auto leistungsmässig auf den Stand eines präparierten Rallye 2 brachte.



- 210** *Fiat Abarth 1000 TCR*
 Tourenwagen Gr. 2 1970
 Motor: Abarth Radiale
 (Basis Fiat)
 998 ccm, 108 PS, 4 Zylinder

Michel Rohner
 Solothurn

Der TCR bildete 1970 den Endpunkt dessen, was 1955 als Fiat 600 mit 633 ccm und 21,5 PS (SAE) angefangen hatte. Abarth siegte 1970 in der kleinen Division der Tourenwagen-Europameisterschaft, dazu gab es verschiedene Landesmeistertitel, so 1971 den von Ruedi Caprez in der Schweiz.



- 211** *Morris Cooper S*
 Tourenwagen Gr. 2 1965
 1300 ccm, ca. 100 PS, 4 Zylinder

Philip Stalder
 Meggen

Mit dem Mini 850 begann 1959 ein neues Kapitel im Kleinwagenbau. Kaum je zuvor wurde der zur Verfügung stehende Raum so konsequent ausgenützt. Leistungsmässig legte die British Motor Corporation im September 1961 nach mit dem von Rennwagenbauer John Cooper überarbeiteten Mini Cooper 1000. 1963 folgte der Cooper S mit zuerst 1071, dann 1275 ccm.



- 212** *Morris Cooper S*
 Tourenwagen Gr. 2 1968
 1275 ccm, ca. 85 PS, 4 Zylinder

Ernesto Zürcher
 Meggen

Zwischen 1963 und 1967 gab es kaum eine Veranstaltung, bei der die Cooper S nicht um Tourenwagensiege kämpften, ich erinnere nur an die Gesamtsiege in der Rallye Monte Carlo 1964, 1965 und 1967. 1966 gab es gar einen Dreifachsieg, aber der Veranstalter fand einen Bagatellgrund zur Disqualifikation.



6146 GROSSDIETWIL 079 442 16 28

MULDEN: 1,5m³-30m³ 3-ACHS KRANWAGEN
KIPPERBETRIEB FAHRMISCHER

● PROMPT UND ZUVERLÄSSIG! ●

Der erste Schweizer Burger.

- Premium-Qualität für die Gastronomie seit 1972
- In Zürich, Bern, Basel und Vucherens für Sie da
- Breites Fleisch-, Geflügel- und Fisch-Sortiment



merat

VIANDES & COMESTIBLES

Vom Profi für Profis · www.merats.ch



- 213** *Mini Cooper S Mark 3*
 Tourenwagen Gr. E1 1971
 1298 ccm, 160 PS, 4 Zylinder

Hans Wüthrich
 Fahrni

Ab 1970 hießen sie dann nicht mehr Morris oder Austin, sondern nur noch Mini. Dieses Auto wurde seit 1976 kontinuierlich weiterentwickelt, in Slaloms und am Berg eingesetzt, und es hat heute 330 Starts auf dem Buckel.



- 214** *Innocenti Mini Cooper 1300*
 Tourenwagen 1973
 1275 ccm, ca. 100 PS, 4 Zylinder

Beat Oertig
 Stehrenberg

Nachdem 1971 die Produktion des Cooper S in England eingestellt wurde, brachte Innocenti in Italien einen Nachfolger heraus, allerdings mit nur einem Vergaser und entsprechend geringerer Leistung. Nur wenige zeigten sich im Rennsport, das Fahrzeug hier hat eine längere Clubsport-Karriere hinter sich.



- 215** *NSU TT 1200*
 Tourenwagen ca. 1968
 1200 ccm, ca. 85 PS, 4 Zylinder

Ferdi Rast
 Ebikon

NSU baute schon vor dem zweiten Weltkrieg Autos, konzentrierte sich danach vorerst auf Motorräder, um dann 1967 wieder in den Kleinwagenbau einzusteigen. Im Laufe der Jahre wurden die NSU immer grösser, und mit dem Modell TT verfügte das Werk über ein im Breitensport sehr beliebtes Fahrzeug.



216 *NSU TT 1200*
Spezialtourenwagen Gr. 5 1968
1177 ccm, 85 PS, 4 Zylinder

Hans-Peter Schweizer
Lyss

Der luftgekühlte, quer im Heck eingebaute Motor, hier in einer recht zivilen Version, bot sich an für Tuning-Massnahmen, und je nach Budget waren bis zu 130 PS möglich. Das allerdings nur unter voller Ausnützung des Klassenlimits von 1300 ccm.



217 *NSU TT 1200*
Spezialtourenwagen Gr. 5 1972
1260 ccm, 90 PS, 4 Zylinder

Andreas Jakob
Biel

Bis ins Jahr 2000 wurde dieser NSU in der Westschweiz, zeitweise auch in Frankreich eingesetzt. 2006 war dann die Zeit für eine Restauration gekommen, und wie nicht anders zu erwarten, hat er in der Zwischenzeit den Weg auf die Rennstrecke wieder gefunden.



218 *NSU TT 1200*
Spezialtourenwagen Gr. E1
1177 ccm, ca. 90 PS, 4 Zylinder

Charly Aegerter
Volketswil

Von Haus aus gab es den NSU TT zuerst mit 1085, dann mit 1177 ccm, und für Leute mit besonderen sportlichen Ambitionen war der TTS mit 996 ccm gedacht. Ohne Modifikationen war er der schnellste des Trios, aber die Einstufung als Serientourenwagen blieb ihm verwehrt.

The Good, the Bad & the Ugly

Einige erinnern sich vielleicht noch an den Spaghetti-Western von 1966, andere an die gleichnamige Band aus den Siebzigern, aber trotzdem will ich auf dieser Seite weder über Filme noch über Musik reden. Aber der Titel passt wunderbar zu meinem Thema, den Replicas, den Nachbauten also. Was jetzt folgt, widerspiegelt allein meine persönliche Meinung und hat keinerlei offiziellen Charakter.

Replicas entstehen grundsätzlich, wenn die Nachfrage das Angebot übersteigt und die Preise immer weiter steigen. Paradebeispiele sind etwa der Ferrari 250 GTO, der Ford GT 40 oder die Cobra. Es gibt sie in allen Qualitäts- und Echtheitsabstufungen. Teils entstehen sie wirklich im Stil ihrer Zeit, manchmal mit einem erheblichen Anteil an alten Teilen oder mittels Originalwerkzeugen und -lehren, teils bestehen sie lediglich aus einer alten Käferplattform und einer irgendwo schlecht abgekupferten Polyesterkarosse. Dazwischen gibt es unzählige Abstufungen. Dementsprechend unterschiedlich sind auch Prestigewert und Kaufpreis.

Versuchen wir einmal etwas Licht in dieses Dickicht zu bringen. Ein Auto lässt sich grundsätzlich über drei Dinge identifizieren: Die Herstellerplakette, das Chassis und die Fahrzeugpapiere. Was passiert nun, wenn zum Beispiel nach einem Unfall diese drei Dinge getrennte Wege gehen? Wenn das Original ein bekanntes und heute noch begehrtes Rennfahrzeug war, kann man sicher sein, dass über kurz oder lang drei identische Nachbauten mit identischer Chassisnummer und Geschichte dastehen. Und ihre Besitzer, die oft gar nichts dafür können, da sie ihr Schmuckstück gutgläubig gekauft haben, hetzen ihre Anwälte aufeinander.

In den teuren Kategorien des historischen Motorsports kennt man das Problem schon länger, und man hat es auf eine einfache, aber nicht für alle befriedigende Art zu lösen versucht. Wer ein Auto wirklich original nachbaut, unter Einhaltung der technischen Möglichkeiten und mit den Werkstoffen der damaligen Zeit, darf es auch einsetzen. Das führte dazu, dass beispielsweise Lola heute wieder wie 1967 den T 70 anbietet, schlüsselfertig, fabrikneu – und mit historischen FIA-Papieren.

Eine Grobeinteilung der verschiedenen Replica-Ebenen sieht bei mir folgendermassen aus:

Gleich nach den genannten offiziellen Neo-Oldtimern kommen für mich auf ähnlich hoher Ebene – trotz kriminellern Hintergrund – die Fälschungen. Sie sind meist sehr gut und mit grossem Aufwand gemacht, da niemand etwas merken sollte.

Dann gibt es eine Gruppe von seriösen Replica-Herstellern, die sich bemühen, nahe am Original zu bleiben, was aber gewisse Modifikationen nicht ausschliesst, wenn etwa modernere Bauteile leichter zu beschaffen sind, den Sicherheitsstandard erhöhen oder aktuellen Anforderungen besser entsprechen. Ausserdem ist gerade die Motoren- und Getriebewahl auch eine Preisfrage.

Ähnlich sieht es aus, wenn heutige Inhaber alter Markenrechte eine neue Serie aufliegen, die aber den aktuellen Normen und Vorschriften für Neuwagen genügen müssen.

Als nächstes kommen jene Firmen, bei denen in erster Linie das Äussere zählt. Darunter wird das verbaut, was gerade passt. Aber bei genauem Hinsehen lässt sich die vergrösserte Distanz zum Original nicht leugnen. Auch hier gibt es gute, originale Lösungen, es ist nicht notgedrungen alles schlecht. Aber die Unterschiede zwischen Top und Flop sind gewaltig.

Und die, die eigentlich zuoberst kämen, habe ich mir für den Schluss aufgespart. Wissen Sie, dass es Orte gibt, die ganzjährig eine grössere Replica-Dichte aufweisen als Altbüron am 16. August? Ich denke an die grossen Werksmuseen, die in letzter Zeit allenthalben Eröffnung feierten. Da die grossen Marken heute vieles präsentieren möchten, was sie früher achtlos wegschmissen oder durch höhere Gewalt, beispielsweise Krieg, verloren, wird es heute von spezialisierten Firmen unter minutiöser Einhaltung der alten Baupläne wieder nachgebaut und dem staunenden Publikum präsentiert. Warum eigentlich nicht? Eine gute Kopie ist allemal besser als gar nichts.

In Altbüron bemühen wir uns, dem Zuschauer kein X für ein U vorzumachen. Die Replicas werden von ihren Besitzern als solche gemeldet und im Programmheft mit Nennung des eigentlichen Herstellers und des effektiven Baujahrs – soweit bekannt – präsentiert. Die Autos verlieren dadurch gar nichts und der Zuschauer weiss, woran er ist.



- 219** *NSU TT 1300*
Tourenwagen Gr. 2/Interswiss
Motor: NSU Spiess
1296 ccm, 125 PS, 4 Zylinder
- Ueli Büchi
Niederscherli

Siegfried Spiess in Stuttgart ist heute bekannt als Formel 3-Motorenbauer, zuerst für VW, dann für Opel und jetzt wieder für VW. Vorher fuhr und präparierte er vor allem NSU. Hauptsächlich am Berg war einem optimalen Spiess-NSU nur schwer beizukommen.



- 220** *Renault R8 Gordini*
Serientourenwagen Gr. 1 1969
1255 ccm, 103 PS, 4 Zylinder
- Christoph Guala
Kirchberg

Von 1969 bis 1972 stand dieser R8 Gordini im Renneinsatz, sein Fahrer hiess schon damals Christoph Guala. Danach rüstete er ihn für den Strasseneinsatz um, und heute präsentiert sich das Auto so, wie es einst die Werkhallen verlassen hat.



- 221** *Renault R12 Gordini*
Tourenwagen Gr. 2 1972
1596 ccm, 165 PS, 4 Zylinder
- Marcel Gmeiner
Lichtensteig

Der R12 Gordini war der Nachfolger des R8, aber der Wechsel vom Heckmotor zum Frontmotor mit Frontantrieb wurde nicht von allen begrüsst. Trotzdem erarbeitete sich auch der R12 seine Fangemeinde und wurde erfolgreich nicht nur im firmeneigenen Markencup, sondern auch in vielen Rallyes eingesetzt.



- 222** *Simca Rallye 2*
 Serientourenwagen Gr. 1 1975
 1294 ccm, 86 PS, 4 Zylinder

Herbert Haller
 Zofingen

Für viele ist das der wirkliche Nachfolger des R8 Gordini, auch wenn er vom „falschen“ Hersteller stammte. Zeitweise bevölkerten mehr als 40 Rallye 2 die Startfelder unserer nationalen Bergrennen und Slaloms, bevor dann der schnellere, aber auch teurere Rallye 3 vielen den Spass verdarb.



- 223** *VW-Porsche Special*
 Spezialtourenwagen Basis 1971
 Motor: Porsche 911 S 2,2
 2200 ccm, 200 PS, 6 Zylinder Boxer

Hanspeter Lüscher
 Zollikofen

In Lignières begann vor vielen Jahren HP Lüschers Käfer-Karriere. Heute fährt er mit Käfer Nummer 5, den er schon auf den Rundstrecken aller Nachbarländer, aber auch im tschechischen Most bewegt hat.



- 224** *BMW 2002 ti*
 Tourenwagen Interswiss 1972
 1990 ccm, über 200 PS, 4 Zylinder

Hanspeter Thalmann
 Baar

Der 1968 eingeführte BMW 2002 und seine Weiterentwicklungen ti und tiI standen während einiger Jahre an vorderster Front, wenn es um Tourenwagensiege ging. Gutes Handling, ein problemloser Motor und eine breite Palette an Spezialteilen aus den Regalen verschiedenster Tuner machten es möglich.



- 225** *Opel Commodore Steinmetz*
Tourenwagen Gruppe 2 1970
2990 ccm, 300 PS, 6 Zylinder

Oliver Steinmetz
Luxemburg

Ursprünglich von Steinmetz Automobiltechnik für den Privatfahrer Hans-Wilhelm Ridder als Gruppe 2-Fahrzeug aufgebaut. Heute, in etwa 1500 Arbeitsstunden nach allen Regeln der Kunst restauriert, befindet er sich wieder im Familienbesitz.



- 226** *Ford Capri RS 2600*
Tourenwagen Gr. 2 1972
2632 ccm, 165 PS, 6 Zylinder V

Bruno Ammann
Roggwil

Der RS 2600 war eine Entwicklung von Ford Köln, entstand also in Deutschland, und er war unbestritten das Topmodell der Baureihe. Vom Werk wurde er erfolgreich in der Tourenwagen-EM eingesetzt. Vor uns haben wir die frisch restaurierte Serienversion, wie sie an sportliche Capri-Fahrer ausgeliefert wurde.



- 227** *Toyota Celica GT*
Tourenwagen 1973
1598 ccm, ca. 120 PS, 4 Zylinder

Armin Bucher
Escholzmatt

Als sportliches Alltagsfahrzeug erschienen die Celica GT anfangs der 70er Jahre auf unsern Strassen, und 1972 setzte Georges Theiler erstmals versuchsweise ein Auto bei zwei Schweizer Meisterschaftsläufen der Serientourenwagen ein. Später, in Gr. 2 Rennversion, wurde die Celica GT mit Walter Frey ein sehr ernstzunehmender Gegner in seiner Klasse.



L P M

LPM AG
Baustoffprüfinstitut
5712 Beinwil a. See

Tel. 062 771 55 55
Fax 062 771 55 64
www.lpm.ch

- Baustoffprüfungen
- Beratungen
- Expertisen
- Betontechnologie
- Wasseranalysen

Mit uns fahren sie gut

AFFENTRÄNGER BAU AG

6147 ALTBÜRON
TEL. 062 917 60 10
www.affentrangerbauag.ch



- 228** *Honda Civic Mugen*
Tourenwagen Gr. 2 1976
1300 ccm, 150 PS, 4 Zylinder
- Franz Studer
Uetendorf

Den ersten Schweizer Meistertitel für Honda holte Jürg Fässler 1969 mit dem winzigen N 600. 1980 doppelte Rolf Hadorn mit dem Schwesterauto dieses Civic nach. Motorentuner Mugen, damals noch weitgehend unbekannt, geniesst heute Weltruf.



- 229** *Triumph Dolomite Sprint*
Tourenwagen 1976
2000 ccm, ca. 150 PS, 4 Zylinder
- Michel Cerini
Steffisburg

Es gab eine Zeit, da galten die Dolomite Sprint mit ihren 16V-Motoren – die einzigen damals in grösseren Serien hergestellten – als beinahe unschlagbar. Jean-Claude Bering unterstrich dies mit dem Sieg in der Schweizer Serientourenwagen-Meisterschaft 1977.



- 230** *Ford Escort RS 2000 Mk 1*
Serientourenwagen Gr. 1 1974
1993 ccm, 100 PS, 4 Zylinder
- Othmar Ambühl
Ettiswil

Ein 2000 RS der ersten Serie im Originalzustand. So sah man sie früher häufig bei Rennveranstaltungen, und sie waren bei den Serienwagen gut für vordere Plätze. Die Mk 1 RS 2000 wurden ausschliesslich in England produziert.



- 231** *Ford Escort RS 2000 Mk 2*
 Serientourenwagen Gr. 1
 1993 ccm, ca. 150 PS, 4 Zylinder

Werner Burri
 Hellbühl

Ein Escort RS mit der neueren Karosserie, wie sie etwa ab 1975 hergestellt wurde. Die zweite Serie lief in England, Deutschland und auch Australien vom Band. Das Auto hier hat mit seinem Fahrer rund 200 Slalomeinsätze hinter sich.



- 232** *Ford Escort RS 2000 Mk 2*
 Tourenwagen 1981
 2000 ccm, 180 PS, 4 Zylinder

Bruno Ryser
 Gurzelen

Noch ein Mk 2 Escort, aber diesmal mit überarbeitetem Motor. Das gabs früher eigentlich kaum, denn in der Gruppe 2 erledigten die 16-Ventil- BDA-Versionen des Escort die Arbeit für Ford.



- 233** *Opel Kadett GT/E*
 Tourenwagen 1978
 2400 ccm, 212 PS, 4 Zylinder

Heinz Wüthrich
 Biglen

Zuerst waren sie gelb-schwarz, nachher gelb-weiss, ursprünglich hatten sie 1978 ccm, und sie bevölkerten in Scharen die Gruppe 1-Startfelder. Heute sind sie immer noch da, meist aber stark modifiziert. Ihre grösste Stärke war das sensationelle Fahrwerk, das manchen Pilotenfehler fast selbständig ausbügelte.



234 Opel Kadett GT/E
Tourenwagen 1978
1978 ccm, ca. 150 PS, 4 Zylinder

Andreas Burri
Malters

Noch ein Kadett GT/E, motormässig noch etwas näher beim Original. Seine Gegner, die Escort RS 2000, die Dolomite Sprint, sind bis auf Einzelexemplare aus dem heutigen Rennsport verschwunden, die Kadett aber sind geblieben.



235 Opel Ascona B
Tourenwagen 1980
1998 ccm, ca. 200 PS, 4 Zylinder

Walter Schärli
Wolhusen

Auch der biedere Ascona B wurde zum Rennfahrzeug umerzogen oder besser umgebaut. Erst vor wenigen Jahren aufgebaut, läuft das Auto heute in Bergrennen und Slaloms. Viele Fahrer wenden sich bewusst älteren Autos zu, weil die neuen einfach viel zu viel Gewicht mit sich schleppen müssen.



236 Talbot Sunbeam Lotus
Rallyeauto Gr. B 1980
Motor: Lotus 911
2174 ccm, 220 PS, 4 Zylinder

Rolf Hurni
Bülach

Für Rennsportzwecke lief das Auto unter der ursprünglich französischen Marke Talbot, obwohl es in England gebaut wurde. Der Motor war eine Entwicklung von Lotus. Äusserlich unscheinbar und bei uns kaum bekannt, aber 1981 siegte Talbot in der Markenwertung der Rallye-Weltmeisterschaft.

★ ★ ★

PARKHOTEL
LANGENTHAL

BUSINESS & LIFESTYLE

Das neu gestaltete Parkhotel Langenthal



Ob Businessgast,
Seminarteilnehmer oder
Reisender, Sie erwarten ein
gediegenes und stilvolles
Ambiente zur Erholung
und zum Wohlfühlen, ein
perfekter Service und eine
zeitgemässe Infrastruktur
zu einem fairen Preis-
Leistungsverhältnis.

Weststrasse 90
4900 Langenthal BE

tel. 062 922 94 22
Fax 062 923 24 35

info@parkhotel-langenthal.ch
www.parkhotel-langenthal.ch



- 237** *Fiat 127 Sport*
Tourenwagen Gr. 2/E1
1298 ccm, 130 PS, 4 Zylinder
- Manfred Schüpbach
Kirchdorf BE

Es gibt kaum einen kleinen Fiat-Typ, der nicht für Sportzwecke genutzt worden wäre. Das hier war 1982 einmal ein Gruppe A-Auto, ab 1987 wechselte er in die Gruppe Interswiss, und heute läuft er in Gruppe E1.



- 238** *Renault 5 Alpine*
Rallyeauto Gr. 2 1981
1397 ccm, 110 PS, 4 Zylinder
- Bruno Allenspach
Lützelflüh

Ohne Verbreiterungen steht dieser Fahrzeugtyp am Anfang aller Markencup-Aktivitäten von Renault in der Schweiz. Das war 1978. Hier haben wir aber eines von ganz wenigen Rallyeautos, die den Weg zu uns gefunden haben.



- 239** *Ford Fiesta 1600*
Tourenwagen 1980
1600 ccm, 140 PS, 4 Zylinder
- Jürg Ryser
Gurzelen

Aufgebaut im Stil eines Rennautos, bis jetzt allerdings ohne ernsthafte Bewährungsprobe. Mit Ausnahme der sehr seriennahen Fiesta-Cup-Autos 1990, 1991 und 1992 sah man sie im Schweizer Rennsport kaum.



- 240** *VW Golf GTI*
 Tourenwagen Gr. E1 1979
 1800 ccm, 185 PS, 4 Zylinder
- Jürg Hüttinger
 Blumenstein

Auf- und Abstieg eines Rennfahrzeugs: Zuerst Aufbau als Gruppe A-Renntourenwagen mit 1600 ccm, 1993 dann der Tiefpunkt in Form von 100 Runden-Rennen in Lignières, 2006 der Neuaufbau in Gruppe 2-Optik, für den Einsatz in Gruppe E1.



- 241** *VW Scirocco 1.6*
 Tourenwagen 1979
 1600 ccm, 140 PS 4 Zylinder
- Adrian Bieri
 Rümliigen

Der elegante Cousin des Golf, aufgebaut auf derselben Basis und früher ebenfalls oft für Rennen zurechtgemacht und eingesetzt. Dies ist ein Auto der ersten Generation, die in dieser Form bis 1981 gebaut wurde.



- 242** *VW Golf*
 Tourenwagen Interswiss 1986
 1598 ccm, ca. 200 PS, 4 Zylinder
- Thomas Maegli
 Däniken

Es müssen Hunderte gewesen sein, die im Laufe der Jahre die Startfelder von Schweizer Veranstaltungen bevölkert haben, in allen möglichen Fahrzeugkategorien und mehreren Hubraumklassen. Ich spreche natürlich vom VW Golf in seinen vielen Versionen.



- 243** *Alfa Romeo Alfasud Sprint*
Tourenwagen 1986
1700 ccm, 130 PS, 4 Zylinder Boxer
- Markus Oppliger
St. Antoni

Wie schon der Name sagt, entstanden die Alfasud nicht in Mailand, sondern im Süden, in der Nähe von Neapel, wo man zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit mit Unterstützung der Regierung in kürzester Zeit ein Werk aus dem Boden gestampft hatte. Auch das technische Konzept des Alfasud entsprach nicht mehr dem der traditionellen Alfas. Sporttauglich waren sie trotzdem.



- 244** *Toyota Celica*
Tourenwagen Gr. Interswiss 1986
1998 ccm, 280 PS, 4 Zylinder
- Armin Buschor
Altstätten

Der Name Celica hat bei Toyota eine lange Tradition. Mit einem Auto dieser Generation errang der Spanier Carlos Sainz seine Rallye-Weltmeistertitel 1992 und 1994. Ursprünglich ein Gruppe A-Fahrzeug, seit 2003 aber nach dem freieren Interswiss-Reglement hergerichtet.



- 245** *Renault Clio V6*
Spezialtourenwagen 2001
2946 ccm, 300 PS, 6 Zylinder V
- Patrick Krummenacher
Hellbühl

Ein Auto aus der Clio V6 Trophy, die ab 2001 für einige Jahre auf internationaler Ebene ausgetragen wurde. Trotz der äusserlichen Ähnlichkeit ist vom Grossserienprodukt Clio nicht viel übrig geblieben. Der Motor befindet sich dort, wo eigentlich die hintere Sitzbank hingehörte.



- 246** *Honda Civic*
 Produktionswagen Procar Div. 3
 2008
 2000, 250 PS, 4 Zylinder
- Peter Rikli
 Wangen a/A.

Für das private Team Rikli ist die Procar-Meisterschaft wie ein Kampf David gegen Goliath. Es kämpft gegen Konkurrenten, die auf Entwicklungen ihrer Hersteller wie BMW, Chevrolet, Mercedes oder Opel zurückgreifen können. Entsprechend hart wird es auch für dieses neu aufgebaute Auto werden.



Bilandeents GmbH
 3234 Vinelz
 Telefon +41 79 439 42 31
 kontakt@bilandeents.ch
 www.bilandeents.ch

Quad



Mieckarts



Rennkarts



Sidocar



Motorboot





CHEVROLET



Maurer Motorsport

Rob Huff in Altbüren!



Anlässlich der 4. Bergprüfung für Sport- und Rennwagen vom 16. August 2009 in Altbüren (LU) wird Robert Huff, Chevrolet Werkspilot in der Tourenwagen-Weltmeisterschaft WTCC einen Chevrolet Lacetti von Maurer Motorsport pilotieren.

Rob Huff wird dabei sein früheres Einsatzauto fahren können, mit welchem er die Erfolge in der Tourenwagen-Weltmeisterschaft begründet hat. Dieses Fahrzeug wird heute in der Deutschen ADAC Procar Meisterschaft wie in Läufen der WTCC durch Maurer Motorsport eingesetzt.

Die beiden von Maurer Motorsport eingesetzten Chevrolet Lacetti erreichten 2006 mit dem Belgier Vincent Radermecker als Fahrer den Gesamtsieg in der Deutschen ADAC Procar, sowie – ebenfalls durch Vincent Radermecker gefahren – mehrere Podiumsplätze in der „Independents Trophy“ der Tourenwagen Weltmeisterschaft WTCC. Die beständige Weiterentwicklung der Basisfahrzeuge ermöglicht auch für den russischen Fahrer Andrei Romanov in der laufenden Saison der Procar Meisterschaft Top-Resultate; mehrere Siege sind bereits auf dem Konto!

„Wir freuen uns, diesen tollen Event mit Rob durchführen zu können. Ich denke, es ist wichtig etwas zum Gelingen eines solch tollen Anlasses in der Schweiz beitragen zu können“, meint Teamchef Beat Maurer. Eric Nève Motorsport-Manager von Chevrolet Europa sagt dazu: „Rob freut sich, in diesem Rahmen sein ehemaliges Einsatzauto ausführen zu dürfen“.



FREIZEITPARK-
TETTER TEAM E.V.

news release



Ihre Ansprechpartner

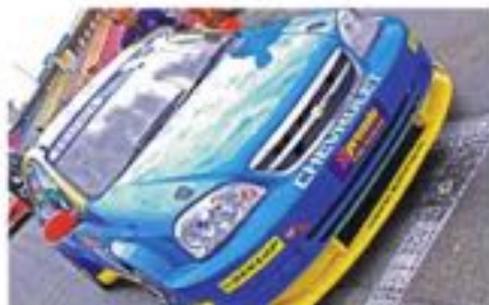
Maurer Motorsport – Beat Maurer (Tel. +41 62 723 65 65)
Chevrolet Europe – Eric Nève (Tel +41 79 681 89 76)



- 247** *Honda Accord*
Produktionswagen Super 2000
2006
2000 ccm, 290 PS, 4 Zylinder

Peter Rikli
Wangen a/A.

Das Team Rikli hat das Auto in Eigenregie aufgebaut und setzt es mit Erfolg in der hart umkämpften deutschen ProCar-Serie ein. Der zweite Platz in der Gesamtwertung in der Saison 2008 war der verdiente Lohn für die Anstrengungen.



- 248** *Chevrolet Lacetti*
Produktionswagen WTCC 2005
2000 ccm, 285 PS, 4 Zylinder

Rob Huff
Cambridge GB

Ein Top-Auto der Tourenwagen-Weltmeisterschaft mit einem Vollprofi am Lenkrad. Das Team Maurer Motorsport aus Schöftland setzt zwei dieser Chevrolet Lacetti in der deutschen ProCar-Serie und in Läufen der Tourenwagen-WM ein. Die Reglemente in diesen Serien sind auf möglichst grosse Chancengleichheit ausgerichtet, was die Arbeit der Rennteams in den Vordergrund stellt.



- 249** *Renault Mégane Trophy*
Silhouette Car Gr. E2/SH 2005
3200 ccm, 350 PS, 6 Zylinder V

Jörg Schori
Wolhusen

Bei genauem Hinsehen erkennt man die Mégane-Silhouette, aber darunter ist alles reinste Rennsporttechnik, eingebettet in einen äusserst verwindungssteifen Rohrrahmen. Mittelmotor und Heckantrieb sind selbstverständlich. Von 2005 bis 2008 lief das Auto in der Mégane Trophy, die im Rahmen von Grossveranstaltungen in ganz Europa über die Bühne geht.



- 301** *Healey Silverstone Type E*
Rennsportwagen 1950
Motor: Riley RMB
2443 ccm, 110 PS, 4 Zylinder

Rolf Buccella
Affoltern am Albis

Vor der Zusammenarbeit mit Austin baute der ehemalige Rallyefahrer Donald Healey in Eigenregie Sportwagen, wenn auch nur in geringen Stückzahlen. Bei Langstreckenveranstaltungen wie der Alpine Rallye oder der Mille Miglia fühlten sie sich in ihrem Element.



- 302** *Jaguar C Proteus*
Rennsportwagen Replica 1952/??
3442 ccm, ca. 190 PS, 6 Zylinder

Buddy Stähli
Remetschwil

Der Jaguar C war die Rennversion des XK 120. Mit den Siegen in Le Mans 1951 und 1953 verhalf der C Type nicht nur der Marke Jaguar, sondern auch der Scheibenbremse zum Durchbruch und leistete damit einen entscheidenden Beitrag zur Verbesserung der Sicherheit unserer Strassenautos.



- 303** *Jaguar C Proteus*
Rennsportwagen Replica 1952/??
3781 ccm, 210 PS, 6 Zylinder

Eliane Salomon
Bern

Ein identisches Fahrzeug, wiederum aufgebaut von der englischen Firma Proteus. Die frühen Jaguar-Rennsportwagen enthielten viele von der Serie abgeleitete Teile, was Spezialisten später erlaubte, authentische Kopien nachzubauen, die sich nur schwer vom Original unterscheiden lassen.



- 304** *Jaguar D Type*
 Rennsportwagen 1955
 3442 ccm, 250 PS, 6 Zylinder
- Roland Salomon
 Frauenkappelen

1954 erschien der D Type, mit drei Le Mans-Gesamtsiegen noch erfolgreicher als sein Vorgänger. 1955 entstand neben den Werkswagen eine Kleinserie für ausgewählte Privatfahrer. Einer von ihnen war Henry Taylor, der einzige Vorbesitzer dieses Autos.



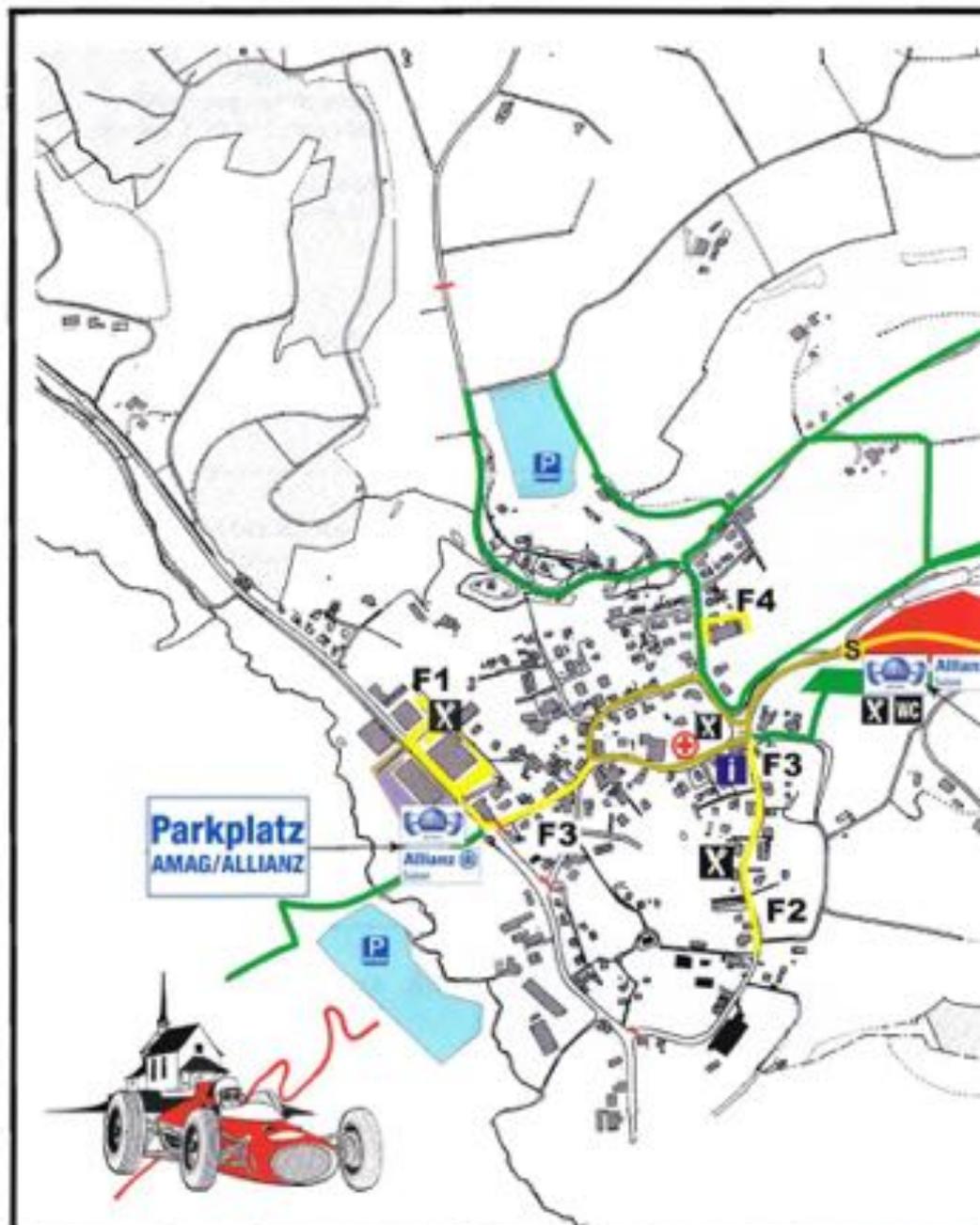
- 305** *Jaguar XK 150 Special* 
 Hillclimb Special 1958/91
 Motor: Jaguar Mk X
 4200 ccm, 265 PS, 6 Zylinder
- Georg B. Dönni
 Roggliswil

Ein echter «Special», wie ihn vor allem Engländer mögen. Auf dem Wrack eines XK 150 wurde mit Teilen aus der Epoche ein Rennfahrzeug im Retro-Look aufgebaut, das unterdessen in vielen Rallyes auch seine Strassentauglichkeit bewiesen hat.



- 306** *Sauter Spezial* 
 Strassensportwagen 1957
 Motor: Renault Dauphine
 Gordini
 850 ccm, ca. 40 PS, 4 Zylinder
- Roland Sauter
 Gempfen

Im Kundenauftrag baute Carrossier und Rennwagenkonstrukteur Kurt Sauter diesen hübschen Strassensportwagen auf einem eigenen Rohrrahmen mit Stahlblechaufbau und Renault-Mechanik. Bei Regen gibt es dafür ein aufsteckbares Verdeck. Für Rennsitz war das Auto nicht gedacht und zu schwer.



Ortsplan



Altbüron LU
16. August 2009



Befolgen Sie bitte die Anweisungen der Funktionäre.

-  Sanität
-  Toilette
-  Restaurants/Verpflegung/Getränke
-  Rennsekretariat/Info-Punkt/Fundbüro
-  Feuerentfichtung ganzes Areal verboten



VIP-Zelt
AMAG/ALLIANZ

-  Rennstrecke
-  Wendestrecke Teilnehmer
-  Sperrzone/Strassensperren
Schutzzone/Oekoflächen
-  Zuschauerräume/-wege
-  Parkplätze
-  Fahrerlager F1/F2/F3/F4
-  Parkplätze geladene Gäste
-  Anhängerpark

Wichtige Nummern:	
Sekretariat/OK	078 / 896 33 60
PolizeiNotruf	117
Sanitätsnotruf	144
RettenNotruf	1414
Feuerwehrnotruf	115



- 307** **Sauter RS 63** 
Rennsportwagen 1963
Motor: DKW Mantzel
850 ccm, ca. 80 PS, 3 Zylinder
Zweitakt

Stephan Sauter
Gempfen

Einziges im Moment fahrtüchtiges Exemplar aus einer Dreierserie von 1963. Ausgeliefert wurde es mit einem 1000 ccm BMC Cooper-Motor, dann folgte die Umrüstung auf BMW 700 und schliesslich auf eben diesen DKW-Mantzel-Motor. Bis 1973 war der Sauter in der Schweizer Meisterschaft aktiv.



- 308** **Porsche 718 RSK Sbarro** 
Rennsportwagen Replica
1958/ca. 93
Motor: Porsche 912
1582 ccm, 95 PS, 4 Zylinder Boxer

Carlo Pina
Solothurn

Optisch ein Auto, wie es der unvergessliche, kürzlich verstorbene Heini Walter zum Sieg in der Europabergmeisterschaft 1960 führte. Unter dem silbernen Kleid steckt ein Rohr- rahmenchassis, und Motor, Getriebe und Hinterachse stammen vom Porsche 912.



- 309** **Lotus 23 B**
Rennsportwagen 1963
Motor: Lotus Twin Cam
1594 ccm, 175 PS, 4 Zylinder

Daniel Wingeler
Basel

Eigentlich war gar nichts Neues, Revolutionäres am Lotus 23, es passte einfach alles wunderbar zusammen. Aber als Jim Clark im 1000 km Rennen auf dem Nürburgring 1962 einige Runden lang den Werkswagen von Porsche, Ferrari und Aston Martin um die Ohren fuhr, läutete er ein neues Zeitalter im Bau von Rennsportwagen ein.



- 310 Lotus 23 B**
 Rennsportwagen 1964
 Motor: Lotus Twin Cam
 1600 ccm, 175 PS, 4 Zylinder

Louis Maulini
 Russin

Die Lotus 23 blieben für einige Jahre in den kleineren Hubraumklassen das Mass aller Dinge, und sie waren entsprechend lange im Einsatz, oft bis zur Unkenntlichkeit modifiziert. Heute befinden sich viele, wie dieses Exemplar, wieder in absolutem Originalzustand.



- 311 Porsche 906**
 Sportwagen Replica 1966/??
 Motor: Porsche 911/2000
 1991 ccm, ca. 180 PS, 6 Zylinder
 Boxer

Peter Dätwyler
 Graben

Eine sehr detailgetreue und schon ältere Rekonstruktion eines Porsche 906 oder Carrera 6, wie er auch genannt wurde. In halbfertigem Zustand kam er aus den USA, wo und wann er aber soweit aufgebaut wurde, ist nicht bekannt. Der Carrera 6 wurde sowohl vom Werk wie auch von Privatfahrern wie beispielsweise Hans Kühnis eingesetzt.



- 312 Ford GTD 40**
 Sportwagen Replica 1966/ca. 85
 4997 ccm, 250 PS, 8 Zylinder V

Jakob Richi
 Weiningen

Mit dem GT 40 nahm Ford den Kampf gegen Ferrari im Langstreckensport auf und erzielte einige schöne Erfolge. Dieser Nachbau hier verfügt über ein Rohrrahmenchassis von der Firma GTD in Poole (GB) und kann auch auf der Strasse bewegt werden.



313 *Ferrari P4*
Sportprototyp Replica 1967/98
4390 ccm, 340 PS, 12 Zylinder V

Max Theiler
Altendorf

Max Theiler hat weder Kosten noch Umtriebe gescheut, um seinen P4-Nachbau so echt wie möglich entstehen zu lassen. Das nach Werkszeichnungen angefertigte, verstärkte Chassis und die sehr originalgetreue Karosserie entstanden in Italien, für den Zusammenbau sorgten Marcello D'Agostino und Noël Rieben in Hinwil. Der Motor entstammt einem Ferrari 365 GTC/4, das Getriebe kommt von ZF.



314 *Porsche 917 Kraftwerkz*
Sportwagen Replica 1970/ca. 2005
Motor: Porsche 911/3,6
3600 ccm, ca. 320 PS, 6 Zylinder
Boxer

Einen echten 917er können wir Ihnen nicht bieten, aber wir arbeiten daran. Von der Firma Kraftwerkz (doch, das z gehört hin) aus Australien kommt dieser optisch perfekte Nachbau, der nicht über den original eingebauten luftgekühlten 4,5 Liter Zwölfzylinder, sondern über weit modernere, besser zählbare 911er Technik verfügt.



315 *Ginetta G 12*
Sportwagen 1967
Motor: Lotus Twin Cam
1558 ccm, ca. 140 PS, 4 Zylinder

Marcel Spiess
Känerkinden

Ginetta ist eine kleine englische Marke, die sich auf Sportwagen konzentrierte und, unter wechselnder Leitung, bis heute durchgehalten hat. Dieses Auto lief hauptsächlich in England, machte aber schon 1970 einen Kurzbesuch bei uns für das Bergrennen Les Rangiers.



- 316** *Brixner-NSU*
 Rennsportwagen 1966
 Motor: NSU TT
 1150 ccm, 85 PS, 4 Zylinder

Michael Turco
 Linsenhofen D

Der erste von Kurt Brixner aus Stuttgart gebaute und auch von ihm gefahrene Spider auf NSU-Basis. Rund 90 weitere sollten folgen, und sie spielten über Jahre hinweg eine führende Rolle in den kleinen Sportwagenklassen an deutschen Bergrennen.



- 317** *Sbarro ACA Spider* 
 Rennsportwagen 1968
 Motor: NSU TTS
 996 ccm, 105 PS, 4 Zylinder

Ernst Sigg
 Widen

Ein Einzelstück und das erste Projekt, das Franco Sbarro nach der Gründung seiner Firma ACA auf die Räder stellte. Gedacht war es als Sportgerät für Einsteiger, aber es stiess auf wenig Resonanz, der vorgesehene Preis von 18 000 Franken war wohl zu hoch.



- 318** *Griffon 001* 
 Rennsportwagen 1971
 Motor: Ford Kent 1500
 1500 ccm, 120 PS, 4 Zylinder

René Desbaillets
 Chouilly

Die Diplomarbeit des jungen Genfer Ingenieur-Studenten Jean-Louis Burgnard. Charles Ramu-Caccia holte damit auf Anhieb den Titel des Schweizer Sportwagenmeisters 1971, damals mit einem Ford Cosworth 1000 Motor. Für seinen Titel musste er den in der gleichen Klasse antretenden Peter Sauber schlagen.

... für On- & Offroad **EVENTSEELISBERG.ch**

Kurse für Neulenker • On- & Offroadkurse
Weiterbildungskurse



WIR SETZEN AUF DAS AUTOGEWERBE.

Seit 90 Jahren setzen wir auf die Profis im Autogewerbe. Und seit 90 Jahren setzen die Profis auf Schmier- und Pflegemittel aus Langenthal. Ganz egal welche Herausforderung Sie anpacken, wir sind für Sie da. Stellen Sie uns auf die Ölprobe!

BUCHER AG LANGENTHAL • MOTOREX-Schmiertechnik • 4901 Langenthal, Schweiz • www.motorex.com



Auto Amrein Altbüren



Unsere Dienstleistungen

- Verkauf von Neuwagen und Occasionen
- Service und Reparaturen
- Lenkgeometrie
- Pneuverkauf • Zubehörverkauf
- Fahrzeugpflege
- Fahrzeugbeschriftung
- Autotransporte • Carrosserie-Arbeiten

Talbachmatt 3
6147 Altbüren

Telefon 052 927 22 77
Fax 052 927 18 52

info@auto-amrein.ch
www.auto-amrein.ch



- 319** *Griffon Proto 1300* 
 Rennsportwagen 1972
 Motor: Renault R8 Gordini
 1296 ccm, ca. 125 PS, 4 Zylinder

Urs Hauenstein
 Oberflachs

Das ist bereits Chassis-No. 005, das Geschäft blühte. Aber die Benzinkrise von 1974 dämpfte die Erwartungen massiv. Die Hoffnung überlebte, Burgnard blieb – nebenberuflich – in der Szene und baute immer wieder Rennautos, das vorläufig letzte im Jahr 2007. Er wäre durchaus bereit für neue Projekte.



- 320** *GRAC MT 14 S*
 Rennsportwagen 1973
 Motor: Ford Cosworth FVC
 1790 ccm, 240 PS, 4 Zylinder

Heinz Schulthess
 St. Blaise

Als Importeur verkaufte Heinz Schulthess ein gutes Dutzend Renn- und Sportwagen der Marke GRAC in der Schweiz. Als Fahrer sorgte er gleich selbst für beste Werbung, als er 1972 mit eben diesem Auto, damals mit einem Ford Cosworth FVC bestückt, den Kampf um die Schweizer Meisterschaft gegen Herbert Müller nur ganz knapp verlor.



- 321** *Sbarro ACA 2000* 
 Rennsportwagen 1972
 Motor: Lotus Twin Cam
 1600 ccm, 160 PS, 4 Zylinder

Rolf Gomeringer
 Messstetten D

Auch unter dieser Sbarro-Carosserie steckt ein GRAC MT 14-Chassis. Das Auto stand lange Jahre in Franco Sbarros Museum in Pontarlier, ausgerüstet mit einem Ford Cosworth FVC 1800-Aggregat und mit gewaltigem Heckflügel.



- 322** *Fiat Abarth 2000 SE 010*
Sportwagen 1968
Motor: Abarth 2000
1948 ccm, 255 PS, 4 Zylinder

Kuno Schär
Solothurn

Vom Typ SE 010 baute Carlo Abarth genau die 25 Stück, die es brauchte, um in der Kategorie Sportwagen akzeptiert zu werden. Viele von ihnen wurden erfolgreiche Bergautos, der Oesterreicher Johannes Ortner siegte damit in der Europabergmeisterschaft 1970.



- 323** *Abarth 3000 V8*
Rennsportwagen 1970
2948 ccm, 355 PS, 8 Zylinder V

Hans Markus Huber
Bern

Der Abarth 3000 bildete den Höhepunkt in der Reihe der Abarth-Sportwagen, aber nur absolute Spezialisten waren im Stande, ihn am Limit zu bewegen. Dieses mit Vergasern ausgerüstete Fahrzeug wurde von Arturo Merzario zu verschiedenen Tagessiegen in italienischen Bergrennen geführt.



- 324** *Sauber C1* 
Rennsportwagen 1970
Motor: Ford Hart 16V
1000 ccm, 132 PS, 4 Zylinder

Max Kilchenmann
Herzogenbuchsee

Das ist Chassis-No. 002, nicht vom Chef persönlich, sondern von Bruno Wernli gefahren. Einen Schweizer Meistertitel gabs trotzdem, 1974 mit Friedrich Hürzeler. Der Brian Hart-Motor ersetzte den originalen Cosworth MAE schon bald danach, noch in den 70ern.



- 325 Sauber C2** 
 Rennsportwagen 1972
 Motor: Ford BDA 1600
 1600 ccm, ca. 140 PS, 4 Zylinder

Peter Leuthardt
 Dornach

Der C2 bedeutete für Peter Sauber den Einstieg in die höheren Hubraumklassen. Zwei Autos wurden gebaut, ursprünglich mit Ford Cosworth FVA und FVC-Motoren. Der erste Besitzer dieses Autos war der Basler Hans Kühnis, das andere lief anfänglich in Deutschland, kam dann aber zurück in die Schweiz zu Piero Zoia.



- 326 Sauber C3** 
 Rennsportwagen 1973
 Motor: Ford BDA 1600
 1598 ccm, 220 PS, 4 Zylinder

Ueli Schüpbach
 Team-autobau/
 Team Horag

Aus dem neuen «autobau»-Museum in Romanshorn kommt dieser Sauber. Es ist die Chassis-No. C3-001, 1973 gebaut für Hans Kühnis, der ihn mit einem Ford Cosworth FVC 1800 an Bergrennen in Frankreich und der Schweiz einsetzte. Die 3 gebauten C3 sind die letzten Rohrrahmen-Sportwagen von Peter Sauber, der C4 hatte bereits ein Monocoque.



- 327 Sauber C5** 
 Rennsportwagen 1976
 Motor: BMW M 12 Randlinger
 1998 ccm, 304 PS, 4 Zylinder

Dr. Siggli Brunn
 Eberbach D

Der C5 öffnete Peter Sauber die Tore zum internationalen Motorsport. Die Autos liefen in Le Mans, der Langstrecken-Marken-WM, der Zweitliter-EM, der Interserie und natürlich auch immer noch in der Schweizer Meisterschaft. Einen internationalen Titel gab es 1976 durch Herbert Müller in der Interserie, einen nationalen 1979 durch Privatfahrer Werner Wenk.



- 328** *Tiga SC 80*
Rennsportwagen 1980
Motor: Ford BDA 1600
1600 ccm, 245 PS, 4 Zylinder

Armando Krummenacher
Luzern

Ursprünglich war es ein Sports 2000, mit praktisch serienmässigem Triebwerk vom Ford Sierra. Da es diese Rennserie in der Schweiz nicht mehr gibt, wurde aufgerüstet, und jetzt sind trotz geringerem Hubraum gut 100 PS mehr unter der Verkleidung.



- 329** *EBS Chevron B 23*
Rennsportwagen 1968/81
Motor: Ford Zetec 2000
2000 ccm, 190 PS, 4 Zylinder

Rony Altermatt
Nunningen

Ein gutes Beispiel für die verschlungenen Wege, die ein Rennauto einschlagen kann. Der aktuelle Wagen passierte 1981 ausgestellt, aber es gibt Spuren zurück ins Jahr 1968 zum Chevron B8 Coupé des Schweizer HP Nyffeler. Erster Umbau 1970 durch Ruedi Jauslin (B 16 Spyder), zweiter Umbau ca. 1978 durch den Vorariberger Walter Pedrazza (B 23), dann 1981 die Mutation zum EBS Chevron bei Eberhard Ernst (D).



- 330** *Lola T 297*
Rennsportwagen 1978
Motor: BMW M 12
2000 ccm, 300 PS, 4 Zylinder

Marcel Affentranger
Lotzwil

Ein Auto, das man nicht vorzustellen braucht. Bis in sein 80. Lebensjahr fuhr der unvergessene Hans Affentranger damit Rennen. Viele Teams und Privatfahrer, am Berg und auf der Rundstrecke, vertrauten auf die Marke Lola wegen ihrer benutzerfreundlichen und dennoch konkurrenzfähigen Konstruktionen.



- 331** *Porsche 956*
Sportprototyp Gruppe C 1983
2650 ccm, 620 PS, 6 Zylinder Boxer
Turbo

Alexander Seibold
Deubendorf D

Porsche 956.004, ausgeliefert ans Team Joest, hat im Laufe seiner 94 Renneinsätze einige Highlights erlebt, so unter anderem einen Sieg über die Werks-Porsche in den 1000 km von Monza 1983, den einzigen Sportwagen-Einsatz von Ayrton Senna (1000 km Nürburgring 1984) und den Gewinn je eines DRM- und Interserietitels.



- 332** *PRC M 86*
Rennsportwagen CN 1986
Motor: BMW
3000 ccm, 380 PS, 6 Zylinder

Daniel Gosteli
Wünnewil

Von der Optik her ein Osella PA 20, aber darunter verbirgt sich ein frühes PRC-Chassis von Walter Pedrazza. Wann, wo und warum die Kombination zustande kam, wissen wir nicht. Einen Teil seines Lebens muss das Auto aber in Frankreich verbracht haben.



- 333** *Lucchini SP 87*
Rennsportwagen CN 1987
Motor: Alfa Romeo 3000 24V
3000 ccm, 270 PS, 6 Zylinder V

Peter Hürlimann
Freidorf

Italien ist das Herkunftsland dieses Lucchini, aus Italien kommt auch die Gruppe CN, die seriennahe Motoren bis drei Liter Hubraum in offenen Zweisitzern vorsieht. Gefahren wurden und werden diese Autos in nationalen Rundstreckenserien und bei Bergrennen. Mit einem Lucchini SP 87 wurde Mauro Nesti 1987 Europabergmeister.

2 / 200'000



Originales
SS Jaguar 100
Ornament



Jaguar R1 2000
ex Eddie Irvine

GB CLASSIC CARS DÖNNI

Jaguar-Ersatzteile, Wartung, Restauration

Old Mill, CH-6265 Roggliswil, +62 754 19 29

Gesamtsponsor von Penrite Oil



www.jaguarreclassic.com

Wir sind die Lösung für Ihren klassischen Jaguar

PENRITE OIL

Besserer Motorschutz
Geringerer Ölverbrauch
Höherer Öldruck
Geringere Leckagen



Über 30 verschiedene
Schmiermittel für alle
Anwendungen an Ihrem
Klassiker

PENRITE Schweiz, 6265 Roggliswil
Stützpunkte auf unserer Website

Teil + 41 (0)62 754 1929
www.penrite.ch • info@penrite.ch



- 334** **RGR Mandy** 
 Rennsportwagen 2007
 Motor: Audi Turbo
 1800 ccm, 400 PS, 4 Zylinder
 Turbo

Roman Grünenwald
 Herrenschwanden

Mit Ausnahme von Motor und Getriebe ein hundertprozentiger Eigenbau, der aber bei ACS/FIA-Veranstaltungen durch die Maschen des Reglements fällt. Trotzdem wird das Auto eingesetzt, bei den lizenzfreien Rundstreckenrennen des Gordini Club, an dessen Vorschriften es angepasst wurde.



- 335** **RAM Cobra**
 Rennsportwagen 1992
 Motor: Ford 427 V8
 7000 ccm, 550 PS, 8 Zylinder V

Rolf Hilpert
 Gerlafingen

Die englische Firma RAM baute 16 Autos im Cobra-Look für den Einsatz im französischen Bardahl-Cup, der 1992 und 1993 ausgetragen wurde. Das Ziel war nicht ein Original-Nachbau, die Initianten wollten einfach spektakulären, optisch attraktiven Motorsport mit identischen Fahrzeugen bieten.



- 336** **?? Cobra ZA**
 Rennsportwagen ca. 1992
 Motor: Ford 427 V8
 7000 ccm, 550 PS, 8 Zylinder V

Patrik Färber
 Uerikon

Noch eine spätgeborene Renn-Cobra, die keinen Anspruch auf Echtheit erhebt. Sie stammt aus Südafrika, wo brachiale Kraft und Drehmoment aus hubraumstarken US-Motoren offenbar sehr geschätzt werden.



- 340** *Beach Mk 5*
Rennwagen Formel V 1964
Motor: VW Käfer 1200
1192 ccm, ca. 55 PS, 4 Zylinder Boxer

Wilfried Brunner
Schlieren

Ein Auto mit amerikanischer SCCA-Renngeschichte, das erst 2004 in die Schweiz gelangte. Die Firma Beach gehörte zu den Pionieren der Formel V in den USA, und Konstrukteur Gene Beach soll dieses Auto persönlich benutzt haben.



- 341** *Beach Mk 5*
Rennwagen Formel V 1965
Motor: VW Käfer 1200
1192 ccm, 34 PS, 4 Zylinder Boxer

Peter Surer
Kaiseraugst

Noch ein Beach, diesmal in Europa-Ausführung mit Stahlfelgen und deutlich geringerer Motorleistung aufgrund unterschiedlicher Reglemente. Die Formel V war ein weltweiter Erfolg, und in ganz Europa, Nord- und Südamerika, Australien, Neuseeland und Südafrika wurden Tausende dieser preisgünstigen Rennwagen hergestellt.



- 342** *Formcar V*
Rennwagen Formel V 1965
Motor: VW Käfer 1200
1192 ccm, 34 PS, 4 Zylinder Boxer

Kurt Thurnherr
Alpnachstad

Ein zu 100 Prozent originaler aus den USA nach Deutschland ausgelieferter Formel V aus der Anfangszeit, mit einem grossen Anteil an Käferteilen. Dank der Ehefrau des einzigen Vorbesitzers, die sich vehement gegen Renneinsätze ihres Mannes wehrte, blieben dem Auto Nachrüstungsarbeiten und auch Restaurationen erspart.



- 343** **ZARP** 
 Rennwagen Formel V 1966
 Motor: VW Käfer 1300
 1300 ccm, 58 PS, 4 Zylinder Boxer
- Heinz Arn
 Unterbözing

Schon 1966 gab es die ersten Schweizer Formel V. ZARP heisst «Zürich Automobile Racing Partnership», und hinter dem Projekt stand der damalige Formel 3- und spätere Formel 2-Fahrer Jürg Dubler. Von den rund 12 gebauten ZARP wurden einige über die AMAG als Bausätze verkauft.



- 344** **Fuchs V**
 Rennwagen Formel V 1972
 Motor: VW Käfer 1300
 1300 ccm, ca. 85 PS, 4 Zylinder
 Boxer
- Christoph Hasler
 Stein

Das Gebläse ist weg, dafür gibts zwei Vergaser und deutlich mehr Leistung. Im Laufe der Jahre wurde das Reglement immer freier. Bloss an der typischen Vorderachse hielt man sehr lange fest. Fuchs war ein bekannter Formel V-Hersteller aus dem Raum Stuttgart.



- 345** **Russell-Alexis Mk 15**
 Rennwagen Formel Ford 1968
 Motor: Ford Kent 1600
 1600 ccm, 115 PS, 4 Zylinder
- Michel Renaud
 Olion

Alexis war eine kleine englische Rennwagenschmiede, Jim Russell führte eine Rennfahrschule von internationalem Ruf. Um billige, zuverlässige Schulfahrzeuge zu haben, kombinierten sie den einfachen Alexis F3-Rahmen mit dem praktisch serienmässigen Motor aus dem Ford Cortina bzw. Escort. So entstand die Formel Ford.

Sie haben die Idee!
Wir haben die Lösung!



www.gygax-metalbau.ch

Gygax Metalbau GmbH
Gewerkstrasse 66b
4800 Langenthal

GYGAX
metalbau
langenthal

HÜBI-TUNING
tuning parts

Gewerbestrasse 1
CH-4543 Deitingen
Tel : 032/614'21'74
Fax : 032/614'21'75
mail : hubituning@hotmail.com

www.hubi-tuning.ch





- 346** *Lotus 61*
 Rennwagen Formel Ford 1969
 Motor: Ford Kent 1600
 1600 ccm, 105 PS, 4 Zylinder

Bettina Buess
 Gelterkinden

Mit 248 gebauten Exemplaren gilt der von 1969 bis 1971 gebaute Lotus 61 schon fast als Grossserienprodukt. Durch seine Keilform unterschied er sich deutlich von seinen Konkurrenten, und zusammen mit Merlyn und Alexis teilte er sich die Erfolge in den wichtigsten Formel Ford-Meisterschaften des Jahres 1969.



- 347** *Van Diemen RF 84 1984*
 Rennwagen Formel Ford 1600
 Motor: Ford Kent 1600
 1600 ccm, 105 PS, 4 Zylinder

Urs Kneuböhl + Guido Köchli
 Zwillikon

Van Diemen war die Marke mit den grössten Stückzahlen und auch mit den grössten Erfolgen. In den Siebzigern löste die Formel Ford die Formel V als Nachwuchsformel Nummer 1 ab und es gab Rennserien und Meisterschaften auf allen Kontinenten, in der Schweiz allerdings erst ab 1979.



- 348** *Faster AF 86 1986* 
 Rennwagen Formel Ford 1600
 Motor: Ford Kent 1600
 1600 ccm, 100 PS, 4 Zylinder

Beat Halter
 Therwil

Ab 1986 gehörten die vom Berner Alain Feuz gebauten FASTER zum festen Bestand der Schweizer FF 1600-Szene. Auch international konnten sie schöne Erfolge verbuchen. Hier haben wir ein Auto aus der Anfangszeit, das zuerst wohl von Alain Feuz oder Gilbert Della Valle bewegt wurde.



...diese Frau ist einmalig!

Wir gratulieren unserer
Renn-Amazone
Helga Heinrich-Stedel
ganz herzlich zum
70. Geburtstag und
heissen sie in Altbüron
willkommen!

www.helga-heinrich-stedel.de

Westlicher
**MOTOR
SPORT**



Page 100 - Copyright 2009 - Motor Sport - Altbüron LU 2009



- 349** *Schiesser Mk 5 1978*
 Rennwagen Formel Ford 2000
 Motor: Ford Pinto
 2000 ccm, ca. 130 PS, 4 Zylinder
- Heinz Peterhans
 Baden

Ab Mitte der 70er gab es zusätzlich zu den 1600ern auch die Formel Ford 2000. Hier waren aerodynamische Hilfsmittel (Flügel, Spoiler) erlaubt, und es durfte mit profillosen Reifen gefahren werden. Als Triebwerk diente der Motor, den wir aus dem Escort 2000 RS und später aus den ersten Sierras kennen.



- 350** *MT 77*
 Rennwagen Formel Easter 1978
 Motor: Lada 1300
 1300 ccm, ca. 105 PS, 4 Zylinder
- Matthias Stark
 Bad Lobenstein D

Die Formel Easter war die oberste Rennwagenformel des Ostblocks. Chassis, Motoren, Reifen, alles musste aus der Produktion sozialistischer Länder kommen. Die Kombination von nicht sehr leistungstarken Motoren und schnellen Rundkursen nötigte die Konstrukteure, sich besonders auf die Aerodynamik zu konzentrieren.



- 351** *Estonia Mk 25*
 Rennwagen Formel Mondial 1990
 Motor: VW Golf GTI
 1600 ccm, ca. 170 PS, 4 Zylinder
- Helga Heinrich
 Mylau D

Als die Mauer zu bröckeln und der Vorhang zu reißen begann, lockerten sich auch die Reglemente, die Autos wurden schneller. Die Marke Estonia war in Tallinn/Estland zuhause, und Helga Heinrich, die Fahrerin, war nach einer sehr erfolgreichen, leider auf die DDR begrenzten Motorradkarriere schon vor mehr als 30 Jahren ebenso schnell im Rennwagen unterwegs.



- 352** *Stanguellini F Junior*
Rennwagen Formel Junior 1959
Motor: Fiat 1100
1089 ccm, 78 PS, 4 Zylinder
- Reinhard Fischer
Bachenbülach

Die Formel Junior war eine Nachwuchsformel, von 1959 bis 1963 in Kraft. Die Motoren mussten aus der Grossserie stammen, durften aber bearbeitet werden. Reinhard Fischer fuhr schon 1962 einen Stanguellini, 2004 hat er in den USA wieder einen gefunden, das Siegerauto der italienischen Meisterschaft 1959.



- 353** *Merlyn Mk 10/14*
Rennwagen Formel 3 1000 1967
Motor: Ford Novamotor
(Basis Anglia)
1000 ccm, 110 PS, 4 Zylinder
- Roger Saretzki
Klettgau D

1964 ersetzte die Formel 3 die zu aufwändig und zu schnell gewordene Formel Junior, aber bald war das alte Niveau in allen Belangen wieder erreicht oder übertroffen. Dieser Merlyn tourte zuerst durch ganz Europa mit dem Australien-Schweizer Kurt Keller, danach fuhr ihn Blick-Reporter Edy Wahl.



- 354** *Chevron B 17*
Rennwagen Formel 3 1000 1970
Motor: Ford Novamotor
(Anglia)
1000 ccm, 115 PS, 4 Zylinder
- Jürg Tobler
Liestal

Die Marke Chevron steht in erster Linie für erfolgreiche Rennsportwagen, aber es gab auch Einsitzer für die Formeln 2, 3, Atlantic und 5000. Dieser Chevron kam als Neuwagen in die Schweiz und wurde in der Schweizer Meisterschaft von Rolf Riesen eingesetzt.



- 355** *March 703*
 Rennwagen Formel 3
 1000/F Libre 1970
 Motor: Lotus Twin Cam
 1600 ccm, ca. 170 PS, 4 Zylinder

Alfred Moser
 Arni

Ursprünglich ein 1000er Formel 3, aber motormässig heute massiv aufgerüstet. Die Firma March entstand 1969 und stieg gleich in allen internationalen Rennformeln ein. Einer der Firmengründer war der damalige Amateurrennfahrer und heutige FIA-Präsident Max Mosley.



- 356** *Lotus 69 F3*
 Rennwagen Formel 3
 1600/F Libre 1971
 Motor: Lotus Twin Cam
 1600 ccm, 175 PS, 4 Zylinder

Hermann Bosch
 Hohenems A

Von 1971 bis 1973 hatte die Formel 3 einen Hubraum von 1600 ccm, aber mit vorge-schriebenem Lufteinlass von 21,5 mm. Das ergab etwa 120 PS, obwohl im Motor viel mehr Potential steckte. Auch Hermann Bosch verzichtet heute auf diesen störenden «Kragen», die Zahlen geben ihm recht.



- 357** *Brabham BT 38C*
 Rennwagen Formel 3
 1600/F Libre 1972
 Motor: Ford Cosworth MAE
 (Anglia)

1000 ccm, 120 PS, 4 Zylinder
 Philippe Sauge
 Olten

Nach einem Jahr als Formel 3/1600 in England wurde dieser Brabham von Bernie Ecclestone in die Schweiz verkauft, wo man ihm einen 1000er Motor einbaute, weil er so besser in unser Hubraumklassensystem passte. Heute wäre Mr Ecclestone mit dem erzielten Gewinn wohl nicht mehr ganz zufrieden.



- 358** **Horag HAS 4** 
Rennwagen Super V 1972
Motor: VW Typ 4 Heidegger
1600 ccm, 125 PS, 4 Zylinder Boxer

Ruedi Rohr
Birwil

Das Bild zeigt Ruedi Rohr auf Horag HAS 4 beim Bergrennen St. Ursanne-Les Rangiers 1974. Vor einigen Monaten, also fast 35 Jahre später, konnte er sein Auto wieder zurückkaufen. Horag war die Marke des Thurgauers Markus Hotz, der für diese Formel mehr als 20 Rennwagen baute.



- 359** **LCR Super V** 
Rennwagen Super V 1972
Motor: ca. 120 PS, 4 Zylinder
Boxer

Ingo Knappe
Gräpel D

Neben den Horag von Markus Hotz waren auch die LCR von Gespannhersteller Louis Christen sehr erfolgreich. 1972, 1974 und 1976 wurden je zwei Stück hergestellt. Der LCR hier hat im Laufe der Zeit, warum auch immer, sein Polyesterkleid gegen eines aus Aluminium eingetauscht.



- 360** **GRAC MT 14**
Rennwagen Formel 3
1600/F Libre 1973
Motor: Renault R 12 Gordini
1565 ccm, 130 PS, 4 Zylinder

Stephane Schulthess
St. Blaise

Als Formel 3 mit Twin Cam-Triebwerk wurde er für den Zürcher Rechtsanwalt Andreas Kramer aufgebaut, aber als Ende 1973 das Reglement änderte, verschwand auch bei dem Auto die Airbox. Heute allerdings tut ein Renault-Motor Dienst, was in Frankreich in diesen Autos schon damals üblich war.

Calag Carrosserie Langenthal AG



4901 Langenthal | Telefon 062 919 42 42 | www.calag.ch | info@calag.ch

Traditionelles Handwerk mit neuester Technologie.



Fahrzeugbau



LKW / Bus / Car



Carrosserie PW



Beschriften



Lackiererei/Malerei

KNOW-HOW RUND UMS FAHRZEUG



- 361** *Maurer MM 80 F2*
Rennwagen Formel 2
Motor: BMW M 12
2000 ccm, 300 PS, 4 Zylinder
- Vincenzo Aquilino
Wallisellen

Willy Maurer, ein deutscher Geschäftsmann, gründete die Marke 1979. Schon bald kam der Umzug ins englische Bolton, wo Konstrukteur Gustav Brunner auf das Know How ehemaliger Chevron-Mitarbeiter zählen konnte. Dieser Maurer kam via Südafrika in die Schweiz, wo er mit einem Mazda Wankel-Triebwerk in der dortigen Formel Atlantic eingesetzt wurde.



- 362** *Lotus 18*
Rennwagen Formel 1
1500 1960/61
Motor: Maserati 1500
1500 ccm, 150 PS, 4 Zylinder
- Georges Pouponnot
Chêne-Bougeries

Dieser Lotus lief – ganz untypisch – immer mit Maserati-Motoren. Zuerst mit einem 2,5 Liter für die italienische Scuderia Centro-Sud unter Ian Burgess und Giorgio Scarlatti, dann, von 1961 bis 1964, als 1500er unter dem napolitanischen Prinzen Gaetano Starabba. 1965 wurde er vom Franzosen Urbain Esmingaud eingesetzt.



- 363** *Cooper T 53 P*
Rennwagen Formel 1 1500 1961
Motor: Coventry Climax FPF
1500
1500 ccm, 145 PS, 4 Zylinder
- Eric Perrin
Plan-les-Quates

Gebaut wurde dieser Cooper für das englische Bankhaus Yeoman Credit und seinen Fahrer John Surtees, mit speziell aerodynamischer Verkleidung. Danach führen ihn der Franzose Bernard Collomb und der Lausanner André Wicky, beide immer noch in Formel 1-Rennen. Heute ist das Fahrzeug auf dem Stand eines originalen Cooper T 53.



- 364** *Palfiser RM 42-2*
 Rennwagen Formule Libre
 ca. 1968
 Motor: Ford Essex V6 (Capri)
 3000 ccm, 150+ PS, 6 Zylinder V

Walter Felix
 Pfäfers

Vorgesehen war dieser Palfiser mit einigen weiteren Artgenossen als Schulfahrzeug in Lignières, aber den Initianten ging das Geld aus. Stattdessen lief er dort in Clubrennen, wurde zwischendurch als Brabham zum Verkauf angeboten, ruhte dann lange in der Sammlung Grell und wurde von Christian Heussi von der Retro-Garage Galgenen wieder aufgeweckt.



- 365** *Reynard GM Lotus*
 Rennwagen Formel Opel Lotus
 1988
 Motor: Opel/Vauxhall 2000/16V
 2000 ccm, ca. 170 PS, 4 Zylinder

Jürg Buess
 Gelterkinden

Für diese von GM unterstützte Nachwuchsformel entwickelte Lotus das Auto, Reynard baute es, und als Motor diente der eben neu herausgekommene 16 Ventill-Zweiliter aus dem Opel Vectra oder dem baugleichen englischen Vauxhall Cavalier. Die Formel hatte Bestand bis gegen die Mitte der 90er Jahre.



- 366** *Reynard 89D*
 Rennwagen Formel 4000 Australia
 1989
 Motor: Toyota V8
 4000 ccm, ca. 400 PS, 8 Zylinder V

Jo Brunner
 Schönenbuch

Gebaut wurde er als Formel 3000, und Alex Zanardi fuhr damit 1989 in Dijon sein erstes Rennen in dieser Formel. Von 1995 bis 2001 lief das Auto in der australischen Formel 4000, wo man zwecks Kostenminimierung auf gebrauchte Chassis und seriennahe Motoren setzte.



- 367** *Dino 246 xy* 
Rennwagen Formule Libre 2007
Motor: Ferrari Dino 246
2400 ccm, 285 PS, 6 Zylinder V

Heinz Knobel
Dietlikon

Heinz Knobel war schon in den 60ern im Motorsport aktiv, jetzt – nach langer Pause – verwirklichte er seinen Traum in Form dieses Eigenbau-Rennwagens. Er ist ganz bewusst auf dem technischen Wissensstand von etwa 1970/71 aufgebaut. Aus derselben Zeit stammen auch Motor und Getriebe.



- 368** *Swift SC 93*
Rennwagen Formel Ford Zetec
1993
Motor: Formel Ford Zetec 1800
1800 ccm, 135 PS, 4 Zylinder

Walter Gaberthüel
Schönenbuch

Mit der neuen Motorengeneration bei Ford gab es auch eine Neuorientierung für die hauseigene Rennformel. Auch mit den neuen Autos liess sich einigermaßen erschwinglicher Motorsport betreiben, 1993 war dieser Swift für das Team Jenzer im Einsatz, danach fuhr ihn Walter Gaberthüel in der Formel Ford Trophy.



- 369** *Dallara 391*
Rennwagen Formel 3 2000/F Libre
1991
Motor: Opel/Vauxhall 2000/16V
2000 ccm, 180 PS, 4 Zylinder

Fredy Müller
Zell

Mit Roberto Moreno und Hanspeter Kaufmann sassen schon prominente Leute im Cockpit dieses Dallara. Zu jener Zeit bildeten die F3-Läufe einen der Eckpfeiler der Schweizer Meisterschaft mit reichhaltigen Startfeldern und harten Positionskämpfen. Heute hat die Formel Renault diese Rolle übernommen.

Neu: Lancer Ralliart 4WD ab CHF 42'990.-



Der neue Lancer Ralliart als eleganter Sports Sedan oder praktischer Sportback, 2.0-Liter MIVEC Turbo, 240 PS/343 Nm, 6-Gang SST Doppelkupplungsgetriebe, Hightech All Wheel Control 4WD mit aktiver Fahrdynamikregelung ACD und Stabilitätskontrolle ASC, Alufelgen, Sportfahrwerk, Heckspoiler (Sportback), 9 Airbags, Klimaautomatik, Tempomat, ab **CHF 42'990.-**, inkl. Frühbucher-Bonus CHF 1'000.- bis 31.7.2009.

Müller Talbach-Garage AG, Zell
041 988 18 17

Garage Frey Nottwil GmbH, Nottwil
041 937 15 15

www.mitsubishi-motors.ch

Genial bis ins Detail.



Normverbrauch 2.0 Turbo Sports Sedan 240 PS: 10.0 l/100 km, CO₂ 238 g/km, Kat. F. Durchschnitt CO₂ aller Neuzulagen OK: 204 g/km. Unverbindliche Preisempfehlung netto, inkl. 7.6% MwSt.



- 370** **Tatuus FR**
Rennwagen Formel Renault 2000
Motor: Renault F4R
2000 ccm, 200 PS, 4 Zylinder
- Thomas Amweg
Ammerswil

Seit 1966 betreibt Renault Nachwuchsförderung, seit 1971 gibt es eine Formel Renault, mit wechselnden Vorschriften natürlich. Seit 2000 fährt man mit Einheitschassis der italienischen Firma Tatuus. Damit will man die Chancengleichheit erhöhen und die Kosten im Griff behalten. Von Zeit zu Zeit gibt es obligatorische Update-Kits, letzmal im Jahr 2007.

An advertisement for Race-Inn karting track. The background is a light green gradient. At the top left is the 'RACE-INN' logo in a red shield shape with two checkered flags. To the right is the 'Sodi swissauto 250' logo. In the center is a blue kart with a driver wearing a blue helmet. Below the kart is the text '- das Motorsport Mekka'. To the right of the kart is a list of services: 'Kartbahn, Kart-Shop, Restaurant, Modellauto-Shop, Rennwagenausstellung, Kinderland, slot car'. At the bottom is the contact information: 'Race-Inn www.race-inn.ch', 'Brunnmatt 50 • CH-4914 Roggwil/BE', and 'Telefon +41 (0)62 918 80 00 • Telefax +41 (0)62 918 80 05'.



- Konventionelle Holzernte
- Mechanisierte Holzernte
- Forwarder Arbeiten
- Rücken mit Zugschlepper
- Holzkauf ab Stock
- Jungwaldpflege
- Gartenholzerei
- Strassenunterhalt

Forstunternehmen

Josef Schaller

Horn

6147 Altbüron

062 927 13 15

079 210 15 41

Garage Stirnemann AG

Ihr Partner rund ums Auto!

Willisauerstrasse 16
6122 Menznau
Tel: 041 493 18 18

- Neuwagen – Occasionen Verkauf
- Reparaturen aller Marken
- Pneu – Service
- Unfallreparaturen, Abschleppdienst
- Finanzierungen, Kredit, Leasing

www.auto-stirnemann.ch



www.baruzzo-architekten.ch

Baruzzo Architekten AG, Jurastrasse 18, 4900 Langenthal

BOXEN-STOPP beim Magenbrot-Profi!

Das feine, beliebte Mitbringsel nach dem Rennen.

400 g feinstes Magenbrot

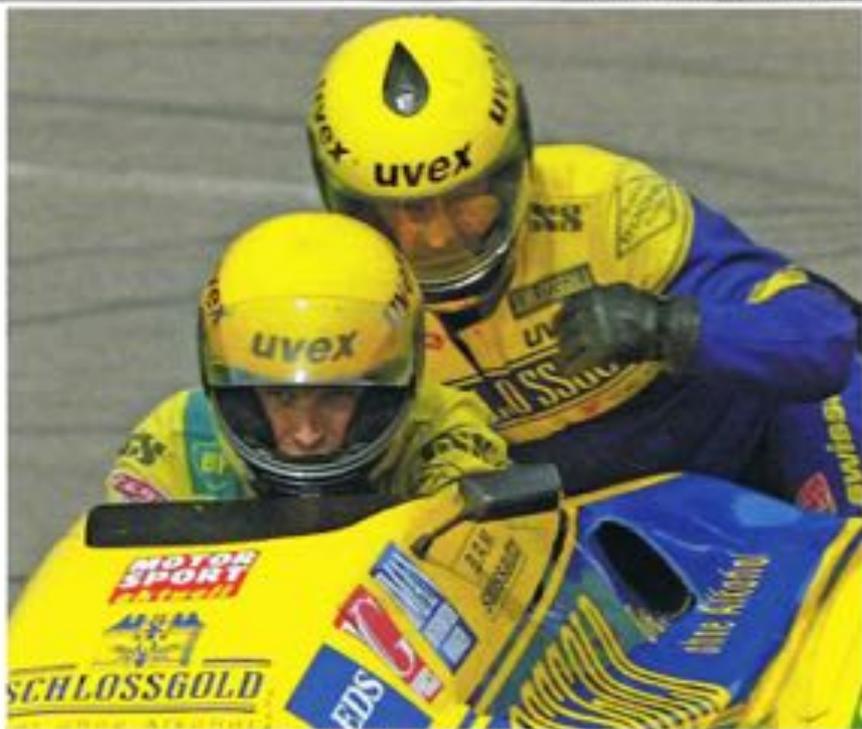
...sollte in keinem Kofferraum fehlen!

Maus Altbüren
www.magenbrot-profi.ch

nur Fr. **5.-**
muh öppis feins!



Spezialitätenbäckerei Meyer
Linden 12 • 6147 Altbüren
Telefon 062 927 11 83
Telefax 062 927 24 31



LCR 

Motor: swissauto, Baujahr: 1997
 Also ein durch und durch
 Schweizer Grand Prix Gespann!

Rolf Biland und Kurt Waltisperg

Hier ist der gelbe Töff, und sogar die beiden Kerle sind echt! An wie vielen Sonntagnachmittagen haben wir ihnen zugejubelt? - Siebenmal wurde Biland Weltmeister (einmal mit Ken Williams und sechsmal mit Kurt Waltisperg). Und das zu einer Zeit, wo die Rennen der Seitenwagengespanne zu den interessantesten der Motorradwochenenden gehörten und die Konkurrenz stark und gross war. Bei Rolf Biland ist aber nicht nur die Anzahl Siege gross, dazu kommt auch noch eine Vielzahl an Erfindungen, welche der clevere Schrauber abends in seiner Garage ausgetüftelt hat.

Die Traumpaarung Biland/Waltisperg mit ihrem Originalgespann wieder in Aktion zu sehen, ist ein feines Gefühl, und es wird bestimmt einige Hühnerhaut auslösen. DANKE!

Übrigens, beide bieten für benzininfizierte interessante Gruppenerlebnisse an. Die Werbung dazu findet ihr in diesem Programm.

Mitwirkende und Helfer, Altbüron 2009

Damit Sie als unsere Gäste einen unvergesslichen Tag erleben können, sind viele Hände vor, während und nach der Veranstaltung am Arbeiten. Wir möchten all diesen Helfern unseren Dank aussprechen und die Funktionsträger hier auflisten.

Speaker:	Adriano Cimarosti
Starter:	Walter Gigli
Streckensicherung:	S + R Staffel Schweiz
Verkehrsdienst:	Verkehrsgruppe Pfaffnau-Roggliwil
Absperrung:	Hanspeter Hotz
Festwirtschaft:	Sepp Blum, Altbüron
Lautsprecheranlage:	Peter Leuthardt
Sekretariat:	Judith Weber und Margot Jenzer
Speaker:	Adriano Cimarosti
Technische Kontrolle:	Hans-Rudolf Grogg
Arzt:	Dr. Jürg Schiffmann, Aarau
Ambulanz:	SOS Oberaargau
Material Streckenbau:	Sepp Schaller, Forstunternehmung Affentranger Bau AG, Altbüron
Sicherheit Umwelt:	Paul Knupp Transporte, Grossdietwil
Abschleppdienst:	Leo Müller Autoverwertung, Zell
Feuerlöscher:	Schlauchweberei Ettiswil
Koordination Behörde:	Urs Schneider, Gemeinderat Altbüron

Ihnen und auch den vielen weiteren Helfern, welche mit ihrem Einsatz diese Veranstaltung ermöglichen, danken wir bestens!

Sepp Ludin, Einsatzleiter



«stets über
1000 Modellautos
in bester
Sammlerqualität
am Lager.»

Race-Inn AG • CH-4914 Roggwil/BE
Telefon +41 (0)62 918 80 00 • Telefax +41 (0)62 918 80 05

www.race-inn.ch



MZ Weber GP1

500ccm, Baujahr: 1999

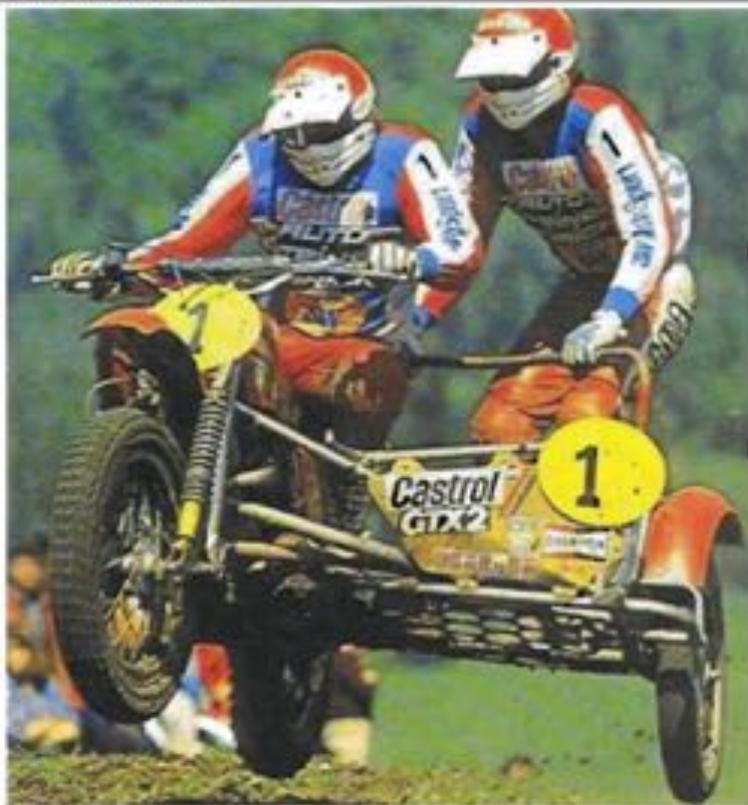
Schweizer Grand Prix Maschine aus Burgdorf.

Für Luca Cadalora bei «swissauto» entwickelt und gebaut. Acht Starts aus der ersten und zweiten Reihe, fünfzehn Platzierungen in den Top 10! Und das gegen die grossen Werke. Da haben wir etwas «ganz Besonderes» am Start.

Jacques Cornu

Nicht nur die eingefleischten Rennsportfreaks haben ihm zugejubelt. Er war ein echter Bilderbuchrennfahrer, ein Typ wie Jo Siffert. Nach dem Motto «die Gegner schlägt man und die Fans liebt man»...

3 Schweizermeistertitel. 1 Langstrecken-Weltmeistertitel. 11 Jahre Grand Prix Sport mit 21 Podestplätzen und 3 Grand Prix Siegen. Das sind Zahlen. Ein Profi, der als Spitzensportler begeisterte und als «echter Kumpel» siegte. Denn Jacques Cornu hat auch die Karriere nach der Karriere geschafft, was nicht wirklich vielen gelingt. Seit 1992 betreibt er die «Cornu Master School», welche in verschiedenen Modulen das Motorradfahren im Alltag sicherer macht.



WASP Yamaha
1000ccm
Baujahr: 1979

Robert Grogg
Beifahrer in Altbüren: Martin Hasler

Aus der Vergangenheit am besten bekannt ist die Cross-Seitenwagenpaarung Grogg/Hüsser. Robert Grogg fuhr aber auch mit anderen Beifahrern von Sieg zu Sieg und von Meistertitel zu Meistertitel. Würden wir hier alle seine Titel umschreiben, bekäme unser Programmheft ein ordentliches Buchformat. Kurz aufgelistet waren es: 9 Schweizermeistertitel in Folge, ohne Unterbrechung von 1971 bis 1979. Dazu kamen in derselben Zeitepoche 5 Europameistertitel und ein Titel in der Amerikanischen Meisterschaft. Weltmeisterschaft gab es in dieser Zeit keine. Wer diese ansonsten gewonnen hätte, ist aber klar.

Auch der unzerstörbare Robert Grogg ist in der Zwischenzeit älter geworden. Und deshalb bieten wir ihm in Altbüren eine asphaltierte Strecke und damit etwas mehr Komfort, als er sich von früher gewohnt ist.



Druck und Verlag
Neue Medien
Zeitungsdruck

MERKUR DRUCK



Neueste Drucktechnologie: Heidelberg XL 105: 18.000 Bogen/h

Die «Rennmaschine» für die moderne Druckerei

Merkur Druck AG, Bahnhofstrasse 37, Postfach 1314, 4501 Langenthal
Telefon 062 919 15 15, Fax 062 919 15 55, www.merkurdruck.ch, info@merkurdruck.ch



- 1** **YAMAHA**
R1 998ccm, TT-Maschine 2008
von Steve Plater

Bernhard Baur
Bern



- 2** **HONDA**
RC 162 Replica 250ccm
Baujahr: 1962

Arthur Fegbli
Bern



- 3** **KAWASAKI**
H1 500ccm
Baujahr: 1971

Walter Dolder
Basel



- 4** **LAVERDA**
500 Formula
Baujahr: 1976

Urs Graf
Oberburg



5 **BENELLI**
KB-sei 750ccm
Baujahr: 1972

Beat Kaderli
Koppigen



6 **HONDA**
CB500 500ccm
Baujahr: 1971

Lorenz Schmocker
Kestenholz



7 **BMW**
R100 1000ccm
Baujahr: 1976

Willi Sigrist
Vordemwald



8 **DUCATI**
450ccm
Baujahr: 1969

Walter Schluop
Koppigen



9 HONDA
CB500 R 500ccm
Baujahr: 1972

Hans Schweizer
Rizenbach



10 YAMAHA
TD3 250ccm
Baujahr: 1972

Peter Staub
Liebestorf



11 YAMAHA
RD 350ccm
Baujahr: 1976

Erwin Bütikofer
Kaltacker



12 YAMAHA
TZ A 350ccm
Baujahr: 1973

Anton Aerni
Gunzgen



14 **NORTON**
Atlas 750ccm
Baujahr: 1963

Heinz Albrecht
Fehraltorf



15 **AERMACCHI**
Sprint 350ccm
Baujahr: 1969

Emil Bertsch
Rotkreuz



16 **ADLER**
RS 275ccm
Baujahr: 1956

Dominik Birrer
Busswil



17 **SUZUKI**
T20 Super-Sport 250ccm
Baujahr: 1968

Eugen Howald
Heimenhausen

Die beste Musik

RADIO 32

Das hör' ich gern.

Mittelland/Solothurn 92.2 MHz	Ober- u. Nidwalden 97.2 MHz	Ob- u. Nidwalden 98.0 MHz	Ob- u. Nidwalden 97.8 MHz	Südostschweiz 90.2 MHz	Südwestschweiz 92.6 MHz
----------------------------------	--------------------------------	------------------------------	------------------------------	---------------------------	----------------------------



- 18** **NORTON**
 Dunstall 750ccm
 Baujahr: 1970
- Roif Flury
 Biberist



- 19** **DUCATI**
 Racer 450ccm
 Baujahr: 1969
- Peter Hochueli
 Däniken



- 20** **MOTO MORINI**
 3 1/2 Sport 500ccm
 Baujahr: 1976
- Franz Koch
 Hohenrain



- 21** **NORTON**
 Domi Racer 750ccm
 Baujahr: 1965
- Werner Lehner
 Dällikon



- 22** **NORTON**
Manx 350ccm
Baujahr: 1961

Cäsar Müller
Koppigen



- 23** **NORTON**
650SS 650ccm
Baujahr: 1962

Hanspeter Mürger
Zollikofen



- 24** **NORTON**
Domiracer 750ccm
Baujahr: 1962

Max Stampfli
Niederönz



- 25** **DICKINSON-BMW**
R51-3 500ccm
Baujahr: 1963

Mike Zimmerli
Burghard Wystemp



- 26 TRIUMPH MCM KNEELER**
 Bonneville 750ccm
 Baujahr: 1967

Marcel Baschung
 Sarah Wegmann



- 27 BMW KNEELER** 
 800ccm
 Baujahr: 1968

René Fries
 Marcel Fries



- 28 SUZUKI-WASSERBÜFFEL**
 GT 750ccm
 Baujahr: 1972

Beat Schöpfer
 Sylvia Bieri



- 29 MOTOSACOCHE** 
 720OHV 1100ccm
 Baujahr: 1933

Heiri Stutz
 Michi Scheldegger



30 *BAGINSKI-BMW*
750ccm
Baujahr: 1947

Martin Jakob
Hans Gerber

CORNU MASTER SCHOOL

**ENTDECKEN SIE UNSER KURS
ANGEBOT:**

WWW.CORNU-MOTO.CH



Wir veranstalten verschiedene Kurstypen vom Schnupperkurs bis Weiterbildungskurse,
Bremsen und Ausweichen Kurse, Slidingkurse im Gelände, verschiedene Rennstrecken,
Unsere Erfahrung zu Verfügung Ihrer Sicherheit!

CORNU MASTER SCHOOL

WWW.CORNU-MOTO.CH

TEL: 032 757 20 72 MAIL: info@cornu-moto.ch



Er-fahren Sie den Mythos Porsche.



PORSCHE

Porsche Zentrum Schinznach Bad
AMAG Automobile und Motoren AG
Karausenbasse 22, 5116 Schinznach Bad
Tel. 056 463 93 91
Fax 056 463 96 40
www.porsche.schinznach.ch
kontakt@porsche.schinznach.ch

5. Bergprüfung für historische Sport- und Rennwagen

In Gedanken bei Jo Siffert



Altbüren LU

21. August 2011



Vorankündigung Altbüren 2011

- Zum Gedenken an Jo Siffert.
- Jo Siffert Rennwagen rufen Erinnerungen wach.
- Wir suchen Jo Siffert Rennwagen.
Wer kann helfen?



www.race-inn.ch