



Monats – Gazette

Aktuelles, Interessantes, Informatives aus der Oldtimerszene

Rauno Aaltonen - Portrait einer Rallye-Legende

Rauno Aaltonen, geb. am 7.1.1938 in Turku, Finnland, hat wie kaum ein anderer Fahrer den Rallyesport geprägt und wurde daher schon früh als „Rallyeprofessor“ berühmt und begründete den legendären Ruf der „fliegenden Finnen“. Rauno Aaltonen lebt in Turku, Finnland, ist verheiratet und Vater von 2 erwachsenen Kindern.



Seine Motorsportkarriere begann allerdings bereits 1951 – im Alter von nur 13 Jahren - auf dem Wasser: mit dem **Rennboot** wurde er 7facher finnischer Meister.

Mit 16 stieg er auf **Motorräder** um, fuhr mehr als 400 Rennen. Dabei wurde er finnischer Meister im Team-Speedway und bestritt Sandbahnrennen, gewann Moto Cross Rennen und bestritt auch Motorrad – WM Läufe.

Ab der Mitte der 50er-Jahre widmete er sich aber mehr und mehr dem **Rallyesport**. Zunächst als Amateur, von 1961 – 1988 dann als Vollprofi, eine der längsten Karrieren im Motorsport. Da sein Vater unter anderem der lokale Mercedes-Vertreter war, erfolgte der 1. Start auf einem selbst aufgebauten Mercedes. Schon wenig später fuhr er allerdings mit Unterstützung des finnischen Importeurs einen Saab. Eric Carlsson war zwar die Nr. 1 der schwedischen Werkspiloten auf Saab und seine zahllosen Überschläge trugen ihm auch den Namen „Eric on the roof“ ein – Rauno Aaltonen sagt aber von sich, er wäre mit dem Saab noch öfter am Dach gelegen! Doch in dieser Zeit hat er bereits die Technik des Linksbremssens entwickelt und damit den Grundstein für seine späteren Erfolge mit dem ebenfalls frontgetriebenen Mini gelegt.

1961 wurde er aufgrund seiner vielen Erfolge in das **Werksteam von Mercedes** berufen und fuhr gemeinsam mit Eugen Böhringer. Offiziell war Rauno der Copilot – Schotterprüfungen fuhr allerdings er, Asphaltprüfungen Böhringer – manchmal wechselten sie sogar während der Sonderprüfungen! 1961 wurde Rauno Aaltonen auch finnischer Rallyemeister. Die Winterrallyes fuhr er dabei auf Saab, die Sommerrallyes auf Mercedes. In diesem Jahr gewann er mit der Rallye der 1000 Seen auch sein erstes internationales Großereignis.

1962 wechselte Aaltonen dann in das **Werksteam von BMC** nach Abingdon – dem einzigen wirklich professionellen Team in dieser Zeit. Rennleiter und Seele des Teams war Stuart Turner, der es verstand, die gesamte Rallyeabteilung perfekt zu motivieren.

Er war auch der erste große Strategie im Rallyesport. Zunächst war noch der Austin Healey 3000 das Standard-Rallyeauto von BMC. 1964 gewann Rauno damit die Rallye Spa-Sofia-Lüttich, damals die schwierigste Rallye in Europa. Diesen Sieg betrachtet er noch heute als den wichtigsten Erfolg seiner Karriere. Doch schon bald sollte der Mini Cooper zum Maß aller Dinge im Rallyesport werden.



1965 wurde Rauno Aaltonen Rallye-Europameister im Mini. In diesem Jahr fuhr er auch über heimische Rallyepisten bei der Rallye München – Wien - Budapest, die er auch gewann. 1967 gewann er auf Mini auch die Rallye Monte Carlo, einer seiner populärsten Erfolge, errungen gegen den viel stärkeren Porsche 911 von Vic Elford. Legendär ist dabei bis heute sein Höllenritt über den frisch verschneiten und vereisten Col de Turini in der „Nacht der langen Messer“. Rauno Aaltonen war übrigens der erfolgreichste Rallyefahrer der 60er-Jahre mit den meisten Siegen auf Mini.

Für BMC bestritt er ab 1965 auch viele Rundstreckenrennen wie Le Mans, Targa Florio oder Sebring - mit dem Healey Sprite war dort aber natürlich nur eine Vielzahl von Klassensiegen möglich.

Nach dem Ende der BMC-Ära wechselte er dann 1968 zu **Lancia**, war aber von den „italienischen Verhältnissen“ nach der Perfektion bei BMC eher enttäuscht. 1970 startete er dann für **Ford** und wurde unter anderem bei der Rallye London-Mexico Dritter. 1971 und 1972 fuhr er auch für **BMW**. Der BMW 2002 war nach seiner Meinung ein hervorragendes Rallyeauto – aber nicht standfest genug. Er

kam auf BMW leider auch nie ins Ziel. In diesen Jahren bestritt Aaltonen auch die **österreichische Alpenfahrt**, fiel aber jedes Mal mit dem BMW wegen Defekten aus. Einer seiner Copiloten in dieser Zeit war übrigens Jean Todt, der heutige Ferrari – Rennleiter und Gewinner der letzten Alpenfahrt 1973 als Copilot von Archim Warmbold im BMW 2002.

Ab 1969 arbeitete er auch für **Datsun**, baute dort die Rallyeabteilung auf und entwickelte den 240 Z zum Rallyeauto. Er selbst wurde damit bei der Rallye Monte Carlo in den Jahren 1971 und 1972 5. und 3. im Gesamtklassement. Der Südafrikaner Edgar Herrman gewann damit 1971 die Safari Rallye – ein Beweis für die analytische Vorbereitung der Wagen.

In der Folge fuhr Rauno Aaltonen auch für **FIAT** (124 Abarth Spider) oder **Opel** (Ascona oder Kadett GT/E). Seine große Liebe war in den späteren Jahren die **East African Safari Rallye**, die er insgesamt 23 Mal bestritt - ein einsamer Rekord. Seine erste Safari war dabei schon 1962 am Beginn seiner Profikarriere. 5 Mal konnte er dabei 2. im Gesamtklassement werden, oft fiel er in Führung liegend aus – der Gesamtsieg war ihm bei dieser Rallye allerdings nicht vergönnt. In den 80er-Jahren wechselte Aaltonen dann wieder zu **Opel** und entwickelte die Opel Ascona 400 und Manta 400 für die Rallye-Einsätze. Walter Röhrl wurde auf Opel auch Rallyeweltmeister – für Rauno selbst reichte es aber wieder nur zu Platz 2 in der Safari 1984. Der Opel Manta 400 ist für Rauno auch heute noch einer der schönsten und am angenehmsten zu fahrenden Rallyeautos. 1988 beendete er dann schließlich im Alter von 50 Jahren seine Profi – Karriere. Seine Aktivitäten rund um das Auto gingen aber weiter – und auch heute noch ist Rauno Aaltonen mehr als die Hälfte des Jahres irgendwo auf der Welt im Einsatz für die verschiedensten Firmen. Dabei wirkt er teilweise an der Fahrwerksabstimmung neuer Modelle bzw. deren Weiterentwicklung mit, macht aber auch Präsentationen von neuen Fahrzeugen. Fahrzeugbeherrschung und **Fahrtechnik** waren schon früh ein Anliegen von ihm. So wurde er 1976 gemeinsam mit Börries von Breitenbuch Gründer und Chefinstruktor des BMW-Fahrertrainings. Auch bei den späteren Veranstaltungen der BMW „Faszination“ war er lange Zeit wieder Chefinstruktor. Seit den 70er-Jahren veranstaltet er auch selbst Fahrtsicherheitstrainings. Seine Fahrerlehrgänge im Winter sind berühmt – heute organisiert er diese gemeinsam mit seinem Sohn Tino.

Unter www.aaltonenmotorsport.com mehr dazu. Seit einigen Jahren ist er auch als Instruktor bei den Porsche-Lehrgängen im Winter in Finnland tätig.



Auch im **historischen Motorsport** war und ist er aktiv und fuhr unter anderem die historische Europameisterschaft in den 90er Jahren auf BMW 1800 TISA oder bestritt die historische RAC – Rallye in England. Heute startet er regelmäßig bei den historischen Rennen in Goodwood und Silverstone.

In den letzten Jahren ist Rauno Aaltonen auch ein regelmäßiger Gast bei großen **Oldtimerrallyes in Österreich** wie der Ennstal Classic, 1000 Minuten Klassik, Planai Classic und der Alpenfahrt. Und mit seiner professionellen Einstellung und dem perfekten Teamwork mit seinem Copiloten Mike Höll gilt er auch dort immer als Sieganwärter.



Bei der Ennstal Classic 1998 errang er auch den Gesamtsieg, wurde 2. bei der 1000 Minuten Klassik 2003 und der Ennstal Classic 2005 (jeweils hinter Rudolf Schraml, dessen Porsche 911 S er seit einiger Zeit bei den Rallyes in Österreich fährt).

Rauno Aaltonen stellt sicher eine der faszinierendsten und vielseitigsten Persönlichkeiten im Rallyesport dar. Neben seinen motorsportlichen Aktivitäten absolvierte er auch noch das Studium zum Diplomkaufmann, verfasste 2 Bücher und über 200 Artikel über Fahrsicherheit, beherrscht mehrere Sprachen fließend (u.a. Deutsch, Englisch, Italienisch) und findet auch noch Zeit für seine Hobbys Segeln, Fliegen und Fotografie. Trotz all dieser Erfolge und Fähigkeiten ist er aber immer seinen geradlinigen Prinzipien treu geblieben, offen in der Kommunikation und ein echter Freund für sein Umfeld.

Die wichtigsten Erfolge von Rauno Aaltonen bei EM- und WM - Läufen:

- 1961: 1000 Seen Rallye (1.), Mercedes 220 SE
Polen Rallye (1.), Mercedes 220 SE (mit Eugen Böhringer)
Deutschland Rallye (1.), Mercedes 220 SE (mit Eugen Böhringer)
Finnischer Rallyemeister
- 1963: Rallye Monte Carlo (3.), Mini Cooper
Coupe des Alpes (2.), Mini Cooper S
1000 Seen Rallye (3.), Saab 96
- 1964: Spa – Sofia – Lüttich (1.), Austin Healey 3000
1000 Seen Rallye (3.), Mini Cooper S
- 1965: Rallye Genf (1.), Mini Cooper S
Polen Rallye (1.), Mini Coper S
München – Wien – Budapest (1.), Mini Cooper S
RAC Rallye (1.), Mini Cooper S
1000 Seen Rallye (2.), Mini Coper S
Finnischer Rallyemeister
Europameister
- 1966: Tulpen Rallye (1.), Mini Cooper S
Tschechei Ralye (1.), Mini Cooper S
1000 Seen Rallye (3.), Mini Cooper S
Coupe des Alpes (3.) Mini Cooper S
- 1967: Rallye Monta Carlo (1.), Mini Cooper S
Schweden Rallye (3.), Mini Cooper S

- Tulpen Rallye (3.), Mini Cooper S
- 1968 Rallye Monte Carlo (2.), Mini Cooper S
- 1969 San Remo Rallye (2.), Lancia Fulvia HF 1,3
- 1969 Rallye Monte Carlo (5.), Datsun 240 Z
- 1970 Rallye Monte Carlo (3.), Datsun 240 Z
- Rallye Acropolis (2.), Fiat 124 Abarth Spider
- 1977 Safari Rallye (2.), Datsun Violet
- 1978 Safari Rallye (3.), Datsun Violet
- 1979 Safari Rallye (5.), Datsun 160 J
- 1980 Safari Rallye (2.), Datsun 160 J
- 1981 Safari Rallye (2.), Datsun 160 J
- 1984 Safari Rallye (2.), Opel Manta 400
- 1985 Safari Rallye (4.), Opel Manta 400

Rudolf Schraml, August 2006

Italienische Justiz entscheidet...

Zwei Maserati-Nachbauten/Replicas wurden nun nach sechs Jahren Voruntersuchung der Polizei und der Staatsanwaltschaft zur Zwangsverschrottung verurteilt.

Vor mehr als sechs Jahren wurden in einem kleinen Betrieb in Ferrara ein Maserati 350 S und ein besonders schöner Maserati A6GCS nachgebaut. Eine Menge mechanischer Teile stammen aus dem Maserati Fundus, wurden aber ohne Wissen Maseratis in den beiden Nachbauten verwendet.

Der Richter sprach das Urteil gelassen aus: „Ich mache keinen juristischen Unterschied zwischen nachgebauten Autos und faked Made in China Uhren- oder Handtaschen-Kopien!“



350S



A6GCS

Ein hartes Urteil, aber in dieser „Preisklasse“ sollte man von Replicas besonders geschützt werden.

Herbert Fischer



The Ralph Lauren Collection

Ralph Lauren stellte seine Produktserie unter dem Namen POLO 1968 das erste Mal einem exklusiven Publikum vor. Seine modischen Accessoires verkaufen sich bis zu den heutigen Tag bestens und dies in 65 Ländern der Welt.

Kommerzieller Erfolg war damit garantiert und daraus resultiert auch die Sammlerleidenschaft von

Ralph Lauren, der heute auf eine der sensationellsten Privatsammlungen blicken kann.

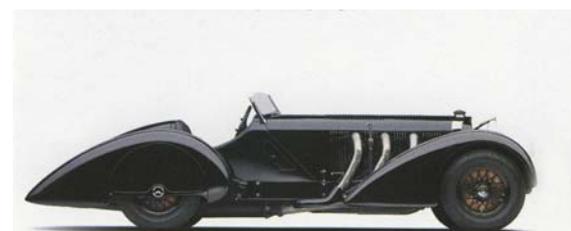
Im Folgenden werden die wichtigsten Exponate im Bild und Untertext vorgestellt.



Jaguar D-Type, 1955, ex Le Mans Auto von 1955 und 1957



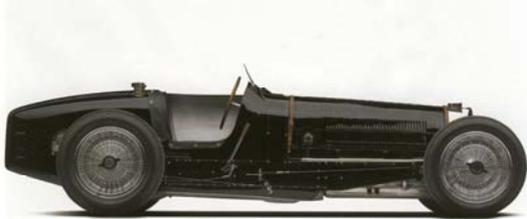
Bentley Blower # 8, ex Le Mans Auto von 1929



Mercedes Benz SSK, 1930, Design Count Carlo Felice Trossi, eine der schönsten und spektakulärsten Mercedes-Karosserien



Ferrari 375 Kompressor, 1954, nur 4 Stück wurden gebaut



Bugatti Type 59. 1933, ex GP Auto von Nuvolari und Varzi



Bugatti 57 SC Atlantic, 1938, Karosserie Gangloff



Ferrari GTO, 1962, einer der legendärsten Ferraris, eine Karosserie zum Niederknien!



Jaguar XK 120, 1950, einer von den ersten 6 Stück in Aluminium gebauten Roadstern



Porsche 550 Spyder, 1955



Ralph Lauren, umkreist von himmlischen Wesen.....

Herbert Fischer

Wenn einer eine Reise tut ...



Wie heißt es so schön? Wenn einer (oder auch zwei) eine Reise tut, dann kann er was erzählen! Als ausgesprochene England-Fans zog es uns so wie fast jedes Jahr wieder einmal in das Land der schönen Schlösser, Herrenhäuser und Gärten. Diesmal war im Oktober (27.10. bis 3. 11.2006) Exmoor im Süden des Landes unser Ziel. Das milde Klima lässt sogar den typischen britischen Sprühregen als etwas Angenehmes erscheinen. Wir genossen das Flair der englischen Lebensart in vollen Zügen und sogar die seltsamen weichen Würstchen kombiniert mit Baked Beans wurden zur Delikatesse erklärt.

Aber wer uns kennt, weiß, dass all diese Dinge nicht Alles sein können. Was wäre ein Urlaub ohne Besuch eines Automobil-Museums?? Und Hans hat auch diesmal wieder ein spezielles Ausflugsziel ausfindig gemacht: das Haynes International Motor Museum.



Mr. Haynes gründete dieses Museum, als er fand, dass seine ursprünglich 50 Oldtimer-Juwelen eine entsprechende Würdigung erfahren und auch der Öffentlichkeit präsentiert werden sollten. In der Zwischenzeit umfasst die Sammlung über 340 Raritäten ab dem Jahre 1886. Hier schlägt jedes Herz, das nur ein bisschen mit altem Eisen etwas anfangen kann, höher (sozusagen ein Herzschrittmacher für Arme).

Man findet hier außergewöhnliche Gefährte, deren Existenz uns zum Teil vollkommen unbekannt waren. Wir kamen aus dem Staunen nicht heraus. Ein überaus netter, hilfsbereiter und mitteilungsbedürftiger Angestellter des Museums, der gerne für uns

den Staubwedel zur Seite legte, erzählte viel Interessantes zur Geschichte einiger Karossen. Erwähnenswert ist auch der so genannte „Red Room“ - eine größere Sammlung verschiedenster Fabrikate, ausschließlich in roter Lackierung gehalten. Was in dieser Halle fehlte, war einzig ein Matra 530 LX, der dort sicherlich auch gute Figur gemacht hätte. Ob ich Mr. Haynes ein entsprechendes Angebot machen sollte?

Auch MG-Enthusiasten kommen auf ihre Rechnung. In der Morris & MG Garage finden sich ausgesprochene Gusto-Stückerl.

Bei einem Kännchen guten englischen Tees ließen wir den Tag ausklingen und gedachten aller Klub-Kollegen, denen wir nach unserer Rückkehr den Mund wässrig machen wollten.

Für Interessierte: Das Museum befindet sich in Somerset, Sparkford, in der Nähe von Yeovil zwischen Bristol und Exeter.

www.haynesmotormuseum.co.uk

Christine und Hans Delanoy

Kannst du dich noch erinnern?

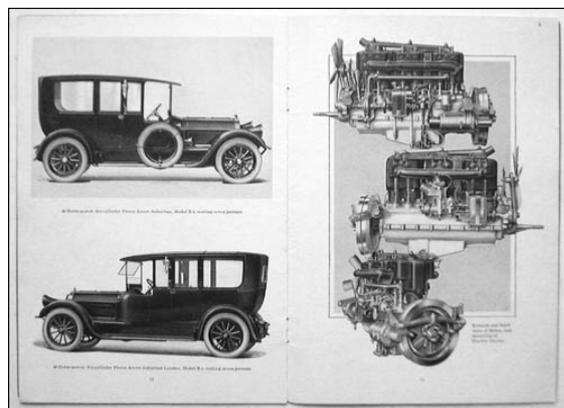
Teil 13

Pierce Arrow

Pierce Arrow war ein US-amerikanischer Automobilhersteller, gegründet 1901 von George N. Pierce. Die Firma war in Buffalo beheimatet und heute noch existieren die



die Fabriksgebäude weitgehend im Originalzustand. Pierce stellte hochwertige Vogelkäfige her bevor er ins Autogeschäft einstieg. 1901 produzierte er seine ersten zwei PKW, die äußerlich dem Oldsmobil ähnelten und nannte sie Motorette. Als Motor diente ein de Dion Motor. Während diese leichtgewichtigen Fahrzeuge noch mit zwei Vorwärtsgänge auskamen und keinen Rückwärtsgang hatten, produzierte die Pierce Motor Car Company schon nach wenigen Jahren große und reichhaltig ausgestattete Automobile.



Sie waren als „Pierce Great- Arrows“ bekannt. Die Motore der ersten Exemplare mit ihren sechs Zylindern

und einem Hubraum von 13 Liter reichten fast aus, um eine Lokomotive anzutreiben. Ein Pierce-Arrow gewann die erste Glidden Tour im Jahr 1905 und auch in folgenden Jahren waren diese Autos unter den Gewinnern zu finden. 1912 wurde der größte serienmäßige Motor den je ein Automobil gesehen hatte gebaut: das Modell 66HP (66CV). Dieser hatte einen Hubraum von 13,52 Litern.



Pierce Arrow Straight Eight - 1929
„Straight Eight“ 1929

In den ersten beiden Jahrzehnten war der Pierce-Arrow ein hoch angesehenes Fahrzeug. In Ausstattung, Erscheinung und Zuverlässigkeit konnte er es mit jedem anderen PKW aufnehmen.

Im Jahr 1914 war der P-A das erste Auto bei dem die Frontscheinwerfer in die Kotflügel integriert wurden. Im Jahr 1935 war P-A der erste PKW mit einem doppelten Satz Scheinwerfer in der Frontpartie.



Speed Record Fahrzeug 1934

1925 produzierte P-A das erste Auto mit Aluminium Karosserie, um dem schwindenden Käuferinteresse an Luxusfahrzeugen entgegenzuwirken, aber ohne nennenswerten Erfolg.



1934, eigenwillige Motorhaubenöffnung

Im Jahr 1928 wurde die Not leidende Firma von Studebaker übernommen. Aber die Zeit der kleinen, hochklassigen Produzenten war vorbei – nur preiswerte industrielle Massenproduktion konnte die große Depression überstehen.



„Silver Arrow“, 1933

1933 macht P-A noch einmal einen Versuch, mit dem „Silver Arrow“ eine reiche Kundschaft anzusprechen. Aber auf dem Höhepunkt der Wirtschaftskrise waren auch wohlhabende Käufer kaum bereit, 10.000 \$ für ein Fahrzeug auszugeben. Studebaker verkaufte die Firma und der neue Besitzer gab im Jahr 1938 endgültig auf. Heute sind Pierce-Arrow Fahrzeuge rar und teuer und wenn man eines möchte, muss man schon sehr intensiv danach suchen.

Herbert Fischer

Karosserie Wendler, Reutlingen



Annonce im „Motor Klassik“ Magazin 10/2006:
Mercedes 320 Wendler Kabriolet, 1940, aerodynamic, W-142 IV, 1x in Welt. 0037-068785871

Interessant(!), denn die Form hat mit Mercedes-Karosserieformen eigentlich nichts zu tun und schon gar nicht aus der Zeit um 1940 – da gab's doch Krieg, und trotzdem solche Form und sportlichen Luxus – aerodynamische Form?



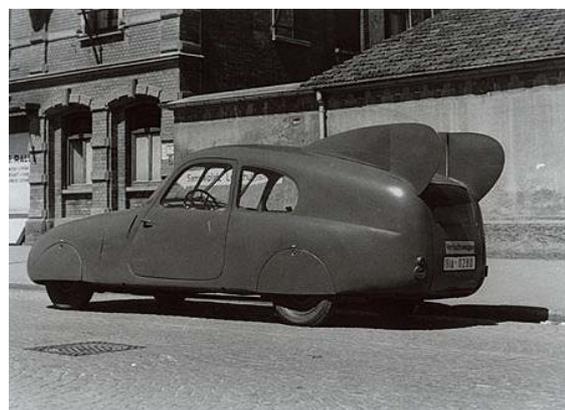
Dieses Einzelstück wurde von Karosserie Wendler, Reutlingen, hergestellt und 1940 ausgeliefert. Nach dem Krieg kam das Auto anscheinend als Beutestück nach Litauen und wurde in den 80er-Jahren in sehr desolatem Zustand gefunden und in Deutschland von Grund auf restauriert.



Heute steht der Wagen in einem schöner wie neuen Zustand vor dem Betrachter. Jetzt möchte der Litauer Besitzer den Mercedes/Wendler verkaufen, Preisvorstellung rd. 400.000 €

Nun zur Firma Karosserie Wendler. In den verschiedensten Bildern und Veröffentlichungen kann man Einzelstücke und Kleinserien dieses Karosserie-künstlers sehen.

Die 1840 in Reutlingen gegründete Wagen/Kutschenfabrik Erhard Wendler begann 1919 mit der Herstellung von Automobilkarosserien. Den Anstoß dazu gab der talentierte Helmut Schwandner, der dafür sorgte, dass Wendler bald zur renommierten Adresse in Deutschland wurde.



Versuchswagen K2 von Prof. Wunibald Kamm

Schon sehr früh wurde mit Aluminiumblechen gearbeitet und auch auf dem Gebiet der Stromlinienkarosserien übernahm Wendler ab 1937 eine führende Rolle.

Anfangs der 50er-Jahre baute Wendler dann mit sicherem Stilgefühl Cabriolets, Coupes und auch Kombis, einige davon auch in kleiner Serie, meist aber Unikate nach den speziellen Wünschen der Privatkunden.

Im Prototypenbau war Wendler etwa für Porsche und Gutbrod tätig.



Bentley S2 „Shooting break“ 1960, das Auto existiert heute noch in USA

Ein MG-TD wurde mit einer Ponton Karosserie versehen, Kritiker bezeichneten die Form als „verquollen“. Keine positive Kritik und vielleicht auch der Grund, warum ich kein Bild davon gefunden habe.



Porsche 356, 30 cm verlängert



BMW 320, Wellblech, entstand aus dem Materialnotstand nach dem Krieg



Maybach



Porsche Spyder (auch H. von Karajan hatte einen!) 20 Stück wurden gebaut. Ein Exemplar kann man im Stockerauer Automuseum bewundern.

Die Epoche des individuellen Automobilbaues endete, wie für alle Karosseriebauer, mit dem Aufkommen der selbsttragenden Karosserien.

Wendler verlagerte sich danach auf Karosserieeinstandsetzung und Nutzaufbauten für LKW sowie auf gepanzerte Fahrzeuge.

Durch Insolvenz rutschte Wendler im Jahre 2000 in die Pleite.

Die meisten Bilder stammen aus der Fotosammlung Schwandner.



BMW 328, gezeichnet von Aerodynamik-Pionier Freiherr König-Fachsenfeld (links), Karosserie Wendler, 2 Stück wurden gebaut



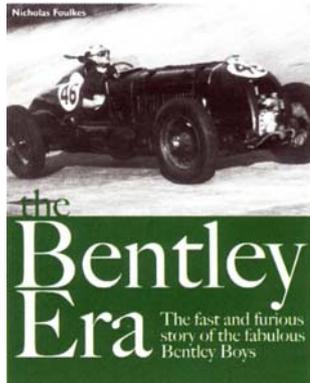
PS: Ähnlichkeiten mit dem Alfa Romeo 8C zum Mercedes 320/Wendler aus 1940 sind groß – oder?

Herbert Fischer

The Bentley Era

Die Erinnerungen an diese Zeit werden aufgefrischt durch dieses phantastische Buch.

Viele wissen wenig, wenige wissen viel darüber, hier hat ein Wissender über die „fast and furious Era of the fabulous Bentley Boys“ geschrieben, Nicholas Foulkes.



192 Seiten, über 100 Bilder, Veröffentlichung Oktober 2006. Verlag Quadrille, GBP 25.-

Renault Dauphine – Die Thronfolgerin wird 50

Der geräumige Viertürer machte Renault zur Weltmarke

Frankreich, Mitte der 1950er Jahre: Renault schwimmt auf einer Welle des Erfolgs: Die "Régie Nationale" kämpft um den Titel des europäischen Automobilherstellers Nummer eins. Der kleine 4 CV verkauft sich in Frankreich wie warmes Baguette. Nur die Exportdaten befriedigen die Chefs in Billancourt nicht. Sie haben ein ehrgeiziges Ziel im Blick: die Vereinigten Staaten von Amerika. Am **6. März 1956** präsentiert Renault vor 20.000 Gästen im Pariser Palais de Chaillot die "Dauphine". Sie soll die Welt erobern.



Die Konstrukteure wählten das damals übliche Konzept mit **Heckmotor und Heckantrieb**. Vorteil:

optimale Traktion auch auf den damals weit verbreiteten schlechten Straßen. In Südeuropa, Südamerika und Afrika sind nicht asphaltierte Wege in ländlichen Gebieten zu dieser Zeit noch Standard. Die moderne Pontonkarosserie bietet viel Platz für Passagiere und Gepäck. **Serienmäßige vier Türen** erhöhen den Komfort und bieten einen echten Wettbewerbsvorteil. Während in den Fünfgigern das Gros der Fahrzeuge noch in protestantisch-freudlosem Look daherkommt, setzt der neue Renault mit **Farbtönen** wie "Rouge Montijo" oder "Jaune Bahamas" frische Akzente. Später kommen noch eine Luxusversion, eine Automatikausführung und diverse Sportvarianten hinzu. Die Dauphine erweist sich damit als würdige Vorläuferin des modernen Renault Clio.

Als Vater der Dauphine gilt der Renault Vorstandsvorsitzende Pierre Lefaucheux. Unter seiner Regie legt das Unternehmen nach dem Zweiten Weltkrieg einen furiosen Neustart hin. Im Gegensatz zum Ministerium für Industrieproduktion, das Renault zum reinen Lkw-Produzenten umwandeln will, setzt Lefaucheux konsequent auf den Bau von Personewagen. Er setzt 1947 den Bau des 4 CV durch und leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Massenmotorisierung Frankreichs: Bereits 1954 feiert Renault das 500.000ste Exemplar. Lefaucheux' Traum ist jedoch, in Amerika Fuß zu fassen, denn Renault und der französische Staat benötigen Devisen. Dazu braucht er einen Wagen, der größer, komfortabler und besser motorisiert ist als der 4 CV. Im Juli 1951 gibt er deshalb grünes Licht für das **"Projekt 109"**. Im Geheimen arbeitet eine kleine Gruppe Eingeweihter bereits seit Februar 1949 an dem Fahrzeug. Parallel dazu baut Renault sein Werk in Flins an der Seine aus. Hier soll das neue Modell entstehen. Lefaucheux erlebt den Serienanlauf nicht mehr: Am 11. Februar 1955 verunglückt er bei einem Autounfall tödlich. Sein Nachfolger wird Pierre Dreyfus, der das Projekt mit dem gleichen Elan weiterverfolgt.

Bereits die Namenswahl demonstriert, dass Renault mit dem Neuling Großes vorhat: **"Dauphine" heißt übersetzt "Thronfolgerin"**. Als Schöpfer des klangvollen Titels gilt Marcel Wiriath, Direktor der Bank Crédit Lyonnais und Mitglied des Renault Verwaltungsrats. Auf einem Bankett erklärt er: "Der 4 CV ist die Königin! Das neue Modell kann deshalb nur die Dauphine sein!"

Das solcherart geadelte Auto wird von einem **845-Kubikzentimeter-Heckmotor mit 30 Brutto-PS** angetrieben. Anders als beim Hauptkonkurrenten aus Deutschland ist der Vierzylinder wassergekühlt und dadurch deutlich leiser. Für die Frischluftzufuhr sorgen Einlässe vor den Hinterrädern. Die Kraftübertragung an die Hinterachse erfolgt über ein robustes Dreigang-Getriebe, die **Höchstgeschwindigkeit** wird mit **115 km/h** gestoppt. Obendrein machen 380 Liter Kofferraumvolumen und **5,9 Liter Kraftstoffkonsum** pro 100 Kilometer nach damaliger Messmethode die Kronprinzessin zum echten Familienauto.

Während in Flins das Fließband anläuft, schickt Dreyfus unter größter Geheimhaltung die ersten Dauphine in die **USA**. Dort sollen sie den Vertrags-

händlern als "Lockvögel" dienen. Und tatsächlich: Schon 1957 kaufen 28.000 Amerikaner eine Dauphine, 1958 sind es schon 57.000, und 1959 steigt die Zahl auf 102.000. Für den Transport gründet Renault eine eigene Gesellschaft und stattet sie mit genau jenen "Liberty-Schiffen" aus, mit denen die USA im Zweiten Weltkrieg ihre Alliierten mit Lebensmitteln und Nachschub versorgt hatten. Auch in **Europa** entpuppt sich die kleine Dauphine für Renault als Exportlokomotive. Nicht alle Exemplare stammen aus Frankreich. Die Régie lässt ihr Erfolgsmodell auch im Ausland produzieren: Montagewerke für die Dauphine finden sich in Belgien, Spanien, Irland und Großbritannien. In Italien baut und vertreibt Alfa Romeo ab 1959 den Renault unter dem Namen "Dauphine-Alfa Romeo". Kurz darauf startet die Fertigung in Brasilien, Argentinien und Mexiko. Der Gang nach Indien scheitert zwar, dafür fasst Renault in Afrika mit Montagestätten in Algerien, Kamerun, Dahomey (heute Benin), dem Tschad und der Zentralafrikanischen Republik Fuß.



Der amerikanische Markt erweist sich allerdings als schwieriger als erwartet: Ab 1960 schlagen die amerikanischen Hersteller mit eigenen "Compacts" zurück und machen damit Importen aus Europa mächtig Konkurrenz. Außerdem gerät der amerikanische Markt in ein wirtschaftliches Wellental. Hausgemachte Probleme kommen hinzu: Jetzt rächt sich der schnelle und unkontrollierte Aufbau des Händlernetzes. Während die Konzessionäre bald keine Kredite mehr bekommen, liefert Renault ungeachtet der Überhitzungserscheinungen im selben Tempo wie bisher Autos nach. Als Folge stehen Zehntausende unverkaufte Fahrzeuge auf Halde. Damit endet das amerikanische Abenteuer. **In Europa bleibt die Dauphine eine feste Bank.** Schon 1961 feiert Renault den Bau des 1,5-millionsten Fahrzeugs, die Montage der 100.000sten Auslands-Dauphine und den Export des 850.000sten Exemplars. Im selben Jahr erscheint die luxuriösere Variante "Ondine". 1962 setzt Renault die Leistung auf 32 Brutto-PS herauf. Im selben Jahr debütiert die limitierte Serie Dauphine 1093 mit 55-Brutto-PS-Maschine und Viergang-Getriebe, 1964 folgt die Automatikvariante mit hochmoderner Drucktastenvorwahl der Fahrstufen. Auch im **seriennahen Rennsport** macht die Dauphine eine gute Figur. In der Hand kundiger Piloten wird sie zum Siegerwagen. Auf ihr Konto gehen erste Plätze bei der Mille Miglia, der Rallye Monte Carlo, den Zwölf Stunden von Sebring, der Tour de

Corse und der Rallye Lüttich-Rom-Lüttich. Ab 1957 nimmt sich obendrein "Hexenmeister" Amédée Gordini im Auftrag von Renault der Heckmotorlimousine an. Verschiedene werksgetunte Varianten tragen seinen Namen.



Bereits 1962 bekommt die Dauphine mit dem Renault 8 einen moderneren Bruder mit Heckmotor zur Seite gestellt. Der Hersteller lässt daher schrittweise die Produktion seiner langjährigen Nummer eins auslaufen: **1965 kommt das Ende für die "normale" Dauphine**, im Dezember 1967 läuft das letzte Gordini-Modell vom Band. Nach 2.150.738 Exemplaren tritt damit das Auto ab, das Renault zur Weltmarke gemacht hat. Damit wird die Thronfolgerin zur wahren Königin.

Walter Ceh

Wilson Fittibaldis erster Rennwagen gefunden...

Südamerika und im speziellen Brasilien hat immer wieder gute Rennfahrer in die Autosportszene entsandt.



Der wohl bekannteste und erfolgreichste neben Ayrton Senna und Emerson Fittibaldi in der Formel 1 war *Wilson Fittibaldi*. Vieles wurde über ihn berichtet über seine Formel 1 Erfolge und seine weitere motorsportliche Entwicklung. Aber über die Anfänge von Wilson kann man relativ selten etwas nachlesen und erfahren.

Daher ist der „Fund“ von Wilson's erstem Rennauto doch von einiger Bedeutung.

In den 60er-Jahren gab es auch in Brasilien eine sehr aktive und bedeutende Tourenwagen-Rennszenen und in dieser wollten die Brüder Wilson und Emerson Fittibaldi mitmischen. Gleich nach der internationalen Vorstellung des VW Karmann Ghia begann der brasilianische Importeur Dacon Karmann Ghias bei Rennen einzusetzen. Wegen des schwachen Serienmotors wurden relativ bald Porsche Carrera Motoren eingebaut.

Die Fittibaldis hatten eine Firma, welche Lenkräder und Formel V Autos herstellten und erhielten den

Auftrag, die „lightweight“ Karmanns herzustellen. Erste Erfolge zeichneten sich ab. Dann wurde von der Serien-Karosserie eine Negativ-Form hergestellt und daraus produzierte man ein paar sehr leichte Glasfaser-Karosserien die dann auf das Karmann Fahrgestell montiert wurden. Diese Karosserie hatte aber ein paar Dellen am Dach. Dies kam daher, weil das „Original“ das Auto der Tante war und diese hatte vor kurzem einen leichten Überschlag damit. Als die besten und praktikabelsten Reifen für diese Rennserie wurden Pirelli Cinturato verwendet. Zuerst fuhr man mit dem Porsche Carrera 1600 Motoren etwas später verwendete man dann die 2000er Version. Vier Autos wurden für die brasilianische Tourenwagen Meisterschaft aufgebaut. „Gegner“ in dieser Serie waren die DKW Malzoni und Renault Alpine Dauphine.



Das erste Rennen mit dem Karmann war zugleich auch der Gewinn des GP Faria Lima in Interlagos am 2. September 1966. Das nächste Rennen war dann die „Mil Milhas Braziliernas“ im November. Dacon als Importeur setzte 2 Autos mit dem 2 Liter Carrera II Motor ein und eines mit dem 1600er Motor. Wilson Fittibaldi erzielte Pole Position mit einem 2 Liter Motor, Jose Carlos Pace fuhr den zweiten Wagen. Emerson Fittibaldi fuhr bei diesem und anderen Rennen einen DKW Malzoni und klassierte sich meist hinter seinem Bruder. Die Karmann Ghia-Erfolge waren das Sprungbrett nach Europa und für die Formel I Karriere von Wilson Fittibaldi. In den 70er-Jahren wurde das Auto von Wilson F. von Paulo Lomba entdeckt und restauriert und wieder auf Pirelli Cinturato gestellt. Danach war der Wagen verschollen und wurde vom brasilianischen Porsche/VW Enthusiasten Mauricio Marx wiederentdeckt und wird nun in altem Glanz demnächst bei Veranstaltungen zu bewundern sein.

Herbert Fischer

Das Jahr 1955

Warum als Thema das Jahr 1955 für mich ein besonderes ist und ich darüber berichten möchte, werde ich im Weiteren erläutern. 1955 war ich mit der Schule fertig und fing im September an, meinen Beruf als *Zahntechniker* zu lernen. Daher ist für mich neben meinem Geburtsjahr der Eintritt in das Berufsleben von Bedeutung.

Für mich als Oldy-Besitzer und Interessierten an der Oldtimerszene ist natürlich das Baujahr meines *Bentleys* von Wichtigkeit und das war ebenfalls 1955.

B.393.AP

Chassis Type	Bentley "S"	Series	A	Chassis No.	B. 4199
Steering Position	Standard	Road Springs		Ch. No.	913
Body Style	Sports Saloon	Colour	Black Green Dandy High Gloss	Upholstery	Grey vel. 3293
Coach Builder	Bentley Motors	Sub-Retailer or Trader	H. R. Owen Ltd, 20-1	Owner	Mr. Don Wood, Waverfield Ave., Higham Terrace, Northants
Chassis Delivery Date		Car Delivery Date	9. 12. 55	To	R. Little Hall
Engine No.	BA 446	Body No.	S. 4 28	Switch Key No.	317
Manual No.	#	Guarantee No.	65 25902	Date Issued	31. 12. 55
Battery Type	Duganite	Radio No.	78 96988		



1955 OVER BLACK HEAD



The Bentley "S" Series is available in touring or single seat versions. The full list of standard parts, which have been number-proof stamped to the most rigorous standards, is given below and some of the colour combinations and illustrations. Upholstery and headlinings can be matched to individual taste.

COLOR RANGE
Black, Maroon, Yellow, Grey, Maroon, Blue, Silver, Green, Red, Orange, Red, Blue, Silver, Maroon, Grey, Black

UPHOLSTERY
Vel. Red, Blue, Maroon, Grey, Black, Green

Bentley

Wenn ich mich heute zurückerinnere, waren im **Jahr 1955** noch weitere wichtige nationale und internationale Ereignisse, über die ich kurz berichten möchte.

Das für Österreich wichtigste Ereignis war der *Staatsvertrag*, welcher am 15. Mai 1955 von W.M. Molotow, J.F. Dulles, H. Macmillan, A. Pinay und L. Figl im Belvedere unterzeichnet wurde.



1955 wurde das *Österreichische Bundesheer* neu gegründet, die ersten Wehrpflichtigen sind 1956 einberufen worden.

Was gab es 1955 noch von Interesse?

Die deutsche Fluglinie *Lufthansa* nahm ihren Betrieb auf.

Der Film „Godzilla kehrt zurück“ brachte *Godzilla* wieder in die Kinos.

„Mickey Mouse“, „Nick Knatterton“ und „Prinz Eisenherz“, also Comic Heftchen, wurden vom deutsche Bundesgerichtshof frei gesprochen und daher für den Verkauf freigegeben. Zuvor wurden die Herausgeber angezeigt wegen Verbreitung von „geistiger Verarmung“.

Die *Nautilus*, das erste atomgetriebene U-Boot der US-Marine, wurde in Dienst gestellt.

Bei *Bugatti* wurde der letzte Rennwagen gebaut.

Ford Europa stellte den 15 M vor.

James Dean starb bei einem Autounfall mit seinem Porsche Spyder.

Bill Gates, der Gründer von Microsoft, wurde geboren.

Der Argentinische Präsident *Peron* wurde durch Putsch gestürzt.

Die österreichische Firma *Ingelen* baute das 7 Röhren Radio „Rialto W“ mit zwei Lautsprechern für Langwelle, Mittelwelle und UKW.

Johnny Weißmüller, der Tarzan-Darsteller, beendete seine Filmkarriere.
Das Tagebuch der „Anne Frank“ kam als Taschenbuch auf den Markt.

MG verkaufte als sportives Modell den TF 1500 und Triumph brachte den TR 3 auf den Markt.

Ford USA zeigte den späteren Hit, den *Ford Thunderbird*.



Die *BMW Isetta* bewegte Deutschland, 12 PS und Platz für 2.
Das *Goggomobil* wurde vorgestellt und bis 1969 gebaut.

Jaguar stellte den Mk VII M (210 PS) als eleganten Tourenwagen vor.

NSU baute 342.586 „Zweirädrige“ und kehrte erst 1957 nach 30-jähriger Abstinenz

vom Autobau mit dem *NSU Prinz* zurück.

Juan-Manuel Fangio wurde auf Mercedes Silberpfeil W 196 Weltmeister.

Der geänderte *Austin Healey 100*, der BN2, kam auf den Markt.

Am Pariser Autosalon wurde der *Citroen DS* vorgestellt, ein „Kultauto“ wurde geboren!



Fiat stellte den *Fiat 600* vor, von dem später über 2 Mio. Stück produziert wurden.

Das *Österreichische Fernsehen* wurde im „Probebetrieb“ gestartet.

Man könnte, und ich hoffe auch die Leser kommen durch den Rückblick ins Jahr 1955 ins Grübeln, eine Menge zu diesem Thema aus der Erinnerung holen.



Gute Erinnerung wünscht

Herbert Fischer

Erster „Wanggo Rallye Drift Challenge Perg“



Am 11. November hatte ich das Vergnügen, als VIP Gast bei der 1. Rallye Drift Challenge in Perg dabei zu sein. Es mag sich mancher nun fragen, was

dies wohl in der Gazette unseres COVC verloren hat. Lasst es mich kurz schildern.

Als Gast der Firma Wanggo (Reifenlieferant meines Arbeitgebers) hatten ein paar Auserwählte die Möglichkeit, auf der 6 km langen Wertungsprüfung auf dem heißen Stuhl (sprich Beifahrersitz) Platz zu nehmen.

Zur Erklärung: auf der Wertungsprüfung ging`s nicht um Schnelligkeit, sondern einzig allein um formvollendetes Fahren. Nach dem Motto: Nur quer bist wer!

Mittels Losnummer wurden uns die Fahrzeuge zugeteilt. Meine gezogene Nummer 12 sollte sich tatsächlich als Glückszahl erweisen. Neben verschiedenen modernen Fahrzeugen wie z.B. mehreren Mitsubishi Evo's der verschiedensten Ausbaustufen, sowie zwei höllisch lauten Subaru Imprezas und unzähligen 3er BMW's mischten sich auch einige historische ins Starterfeld. Zwischen Triumph TR4, Mercedes 190 Evo, BMW M3 E30, Audi Quattro S1 Opel Kadett C Coupé stand er dann, mein Favorit: ein grauer BMW 2002 tii in wirklich böser Rallyeaufmachung. Bevor uns die Fahrzeuge die zu unseren Losnummern gehörten, bekannt gegeben wurden, mussten wir allerdings noch eine Verzichtserklärung ausfüllen. Unnötig zu sagen, dass meinen Kollegen und mich ein leicht ungutes Gefühl beschlich. Dies wurde auch noch verstärkt, als uns die Nachricht erreichte, dass sich der Triumph TR4, der bei der Streckenbesichtigung auch noch als Erster gestartet war, gleich in den an die Strecke angrenzenden Wald verabschiedet hatte und die Besatzung mit dem Notarztwagen abtransportiert wurde. Wie sich nachher herausstellte, ist zum Glück nicht viel passiert, und der Unfall war auf Leichtsinnigkeit zurückzuführen.

Zur Auslosung: Mir wurde ein gewisser Karl Raab aus Mauthausen genannt. Startnummer S2. Na toll, dachte ich, ein Vorausauto eines Sponsors, so wie der Peugeot 207 Diesel Vorführwagen, der draußen stand. Meine Begeisterung sank. Auf der Suche nach meinem Taxi wandelte ich durch das Fahrerlager.

Dann das: ich entdeckte die S2. Begeisterung! BMW 2002 tii, Baujahr 1973, ca. 150 PS aus zwei Liter Hubraum. Für den Rallyeeinsatz hergerichtet von meinem „Taxler“ Karl Raab, erfolgreicher und routinierter Teilnehmer von diversen historischen Rennsportveranstaltungen wie z. B. der Damberg - Classic, dem Hochkarrennen und vielen anderen mehr.

Nach kurzem Grüßen ging`s auch schon los. Rein ins Auto, Helm auf, Hosenträgergurte zu und drei, zwei, eins ... ab. Mir verschlug es die Sprache. Mit

immer noch um Grip winselnden Antriebsrädern ging es auch schon auf die erste so genannte Actionzone zu – eine 90 Grad Rechtskurve. Da mein Fahrer den Drift „etwas“ übersteuerte, machte er gleich mal was sehr Publikumswirksames – Donuts.



Mercedes 190

Mit hoher Geschwindigkeit ging's dann gleich weiter durch Berg und Tal und Wald und Wiese zur zweiten Zone, einer Art Kreisverkehr, den es zweimal zu umrunden galt. Unnötig zu sagen, dass wir aus dem Seitenfenster nach vorn sahen.

Kurz vor dem Ziel kam die 3. Zone, wieder 90 Grad nach rechts. Nach einigen Ringerln - wie viele, weiß ich nicht mehr - mit vollem Wheel-Spin durchs Ziel.

Helm runter, Gurt lockern, Small Talk. Auf der Rückfahrt zur Startzone hatte ich dann die Möglichkeit, etwas mit dem Karl zu tratschen, um ihm ein paar Infos über sein Auto und seine Rallyekarriere zu entlocken.

Nachdem wir „VIP's“ alle wieder versammelt waren, sahen wir uns den Start zum zweiten Lauf sowie die 1. Zone aus der Zuschauerperspektive an: Am spektakulärsten wurde diese von einem Quattro und dem M3 absolviert. Bis zu sieben(!) Ringerln aus voller Fahrt waren mehr als spektakulär. Lauf drei und vier konnten wir uns auf mehreren unterschiedlichen Streckenabschnitten ansehen, da wir die Möglichkeit hatten, mit dem VIP-Shuttle etwas herumkutschert zu werden. Den letzten Durchgang sahen wir uns dann wieder im Startbereich an.

Als letztes ging dann noch einer der Sponsoren – JuBu Racing aus Perg (offizieller Caterham Importeur) in seinem Renn-Super-Seven auf die Strecke, allerdings nur bis zur ersten Actionzone. (Sein Fahrzeug war eher für die Rundstrecke bestimmt). Nach 20 Donuts gegen und im Uhrzeigersinn habe ich aufgehört mitzuzählen (200 PS und nur 500 kg machen vieles leichter).

Auch wenn solche Veranstaltungen nicht 100%ig mit dem Hobby der Oldtimerei zu tun haben, finde ich, dass es vielen von euch auch gefallen hätte, dort dabei zu sein. Aber vielleicht sehen wir uns ja nächstes Jahr im November in Perg.

Übrigens: Suche günstigen Hecktriebler, Innenausstattung egal, Hauptsache ein paar Pferde unter der Haube.

Euer etwas schwindliger

Gerald Weber

Clubnachrichten

Nächster Clubabend

Donnerstag, 1. März 2007, in der Panoramascenke, 1100 Wien, Filmteichstrasse 5, 19,30 Uhr.

Veranstaltungen, Ausfahrten 2007

- 8. März: **Slot Racing** in Brunn/Gebirge (Einstimmen auf die neue Oldtimersaison)
- 24. März: Frühjahrserwachen der Oldtimer in Grinzing
- 24.+25.März: **COVC-Rallye-Schulung** in Purgstall/Erlauf
- 6. Mai: **Maiausfahrt**
- 18.-20. Mai: **Oldtimer-Messe TULLN**
- 22.-23. September: **COVC - Herbstausfahrt**
- 14. Oktober: **COVC - Schlussausfahrt**

Inhaltsverzeichnis

Rauno Aaltonen - Portrait	Seite 1
Italienische Justiz entscheidet	Seite 3
Ralph Lauren Collection	Seite 3
Wenn einer eine Reise tut	Seite 4
Kannst du dich noch erinnern	
Teil 13, Pierce Arrow	Seite 5
Karosserie Wenderl	Seite 6
The Bentley Era (Buch)	Seite 8
Renault Dauphine wird 50	Seite 8
Wilson Fittibaldis erster Rennwagen	Seite 9
Das Jahr 1955	Seite 10
1. Wanggo Rallye Drift, Perg	Seite 11
Clubnachrichten – Termine	Seite 12



CCS10

Gudrunstrasse 160 · 1100 Wien
 Tel.: 01 / 604 87 55
 Fax: 01 / 604 87 55 - 55
 Email: ccs10@aon.at
 Web: www.citycopyservice.at

Kopien S/W und Color
 Plotservice
 Digitaldruck - Offsetdruck
 Visitenkarten - Stempel
 Textildruck - Folienschnitte
 Posterdruck - uvm.

 **City Copy Service**

Impressum

Herausgeber: COVC
 A-1190 Wien, Hackhofergasse 11a/4
 Redaktion: Herbert Fischer
 Gertrud Schallmeiner
 E-Mail: herbert.fischer@covc.at
 Druck: City Copy Service, 1100 Wien

Aus der Gazette 27 herausgenommene Beiträge

FEBRUAR Drinks

Die Drinks wurden wie immer gemixt von **Maria und Josef Lenzinger**

ROLLS ROYCE – Cocktail

2 cl Brandy, 2 cl Orangenlikör, 2 cl Orangensaft
Alle Zutaten in den Mixer geben und ca. 20 Sekunden quirlen. Über einen Eiswürfel langsam aus dem Mixer gießen

MINT TONIC – Cocktail

1 cl Zuckersirup, 4 cl Pfefferminzsirup, 6 cl Zitronensaft, Tonic Water.

Alle Zutaten bis auf Tonic Water in ein Longdrinkglas mit Eiswürfel geben und gut umrühren. Danach mit Tonic Water auffüllen und mit einer halben Zitronenscheibe am Glasrand servieren.



Gegen die Frühjahrsmüdigkeit ein Drink von Lenzinger's

20. Kitzbüheler Alpenrallye

30. Mai bis 2. Juni
2007

Jubiläen müssen gefeiert werden, so auch die traditionsreichste Oldtimerrallye Österreichs die nun 2007 schon das 20. Mal über die Bühne geht.

Bei der 19. Ausgabe der Alpenrallye waren das Team Peter Denzel mit Beifahrer Peter Schaup auf Denzel 1500, Baujahr 1955, siegreich. Dies war schon der dritte Sieg bei dieser Veranstaltung. Nun gilt es für das Erfolgverwöhnte Team diesen Sieg auch bei der 20. Kitzbüheler Alpenrallye zu verteidigen.

Wieder werden viele Prominente am Start sein und das „Drumherum“ ist wie immer vom feinsten.

Also auf zur 20. Alpenrallye.

Donnerstag 31. Mai, 15,30 Uhr Prolog
20,30 Uhr Welcome Abend

Freitag 1. Juni, ab 7 Uhr Minutenstart zur Glocknerrunde

Samstag 2. Juni, Bergprüfung/Frühsschoppen
Anschluss – Stadt- Grand Prix
15,30 Uhr Concours d´ Elegance
19,30 Uhr Preisverleihung
20,30 Galaabend

