

powerslide

Historischer Motorsport

IM PORTRÄT:

ARMIN HAHNE

„ICH BIN RENNFAHRER AUS LEIDENSCHAFT“

Special:



DTM-MUSTANG
DER CHALLENGER-
FORD MUSTANG VON
JÜRGEN FEUCHT



CARS IN DETAIL

FERRARI 512 M

DIE KRÖNUNG EINER SCHÖPFUNG

RAINER BRAUN ÜBER

ALFRED SCHATZ, PRINZ LEOPOLD VON BAYERN

UND MIKE KRANEFUSS

RENNBERICHTE:

ADAC ZÜRICH 24H CLASSIC,

ADAC EIFELRENNEN,

YOUNGTIMER TROPHY,

SPA CLASSIC

JETZT FAN WERDEN:
WWW.FACEBOOK.COM/POWERSLIDE.MAGAZIN



4 191500 306801 24



IM SCHWEIZER DRIFT WINKEL



1

AUTOMOBILSPORT IN DER SCHWEIZ

Text: Beat Bünzli / Fotos: Beat Bünzli, Jean-Pierre Froidevaux, Charlie Wooding

AROSA CLASSICCAR JETZT DOCH MIT ZEITNAHME

Vor wenigen Wochen mussten die Organisatoren der Arosa ClassicCar darüber informieren, dass die Veranstaltung in diesem Jahr ohne Zeitnahme und außerhalb der Reglements von Auto Sport Schweiz (ASS) durchgeführt wird (siehe „Im Schweizer Blickwinkel“, powerslide Ausgabe 23). Neue Vorgaben im Rahmen-



2

Reglement für Gleichmäßigkeit und die negativen Reaktionen darauf von Seiten der Teilnehmer hatten das Organisations-Komitee zu dieser Entscheidung veranlasst. Danach stieg die Zahl der Anmeldungen zur 9. Arosa ClassicCar vom 29. August bis 1. September rasant an. Gleichwohl gab es auch einige Abmeldungen aufgrund der fehlenden Zeitnahme. So wurde bei der Auto Sport Schweiz ein Antrag für die Durchführung einer Doppelveranstaltung gestellt, dem die ASS schließlich zugestimmt hat. Somit wird zum ersten Mal ein Rennen im Rennen durchgeführt: Der nicht gezeigte Veranstaltungsteil der Arosa ClassicCar nennt sich neu „Alpine Performance“, weiterhin ist die Arosa ClassicCar auch ein Bergrennen mit Zeitmessung. Der „Große Bergpreis von Arosa“ wird am Samstag und am Sonntag in je zwei Einzelläufen pro Tag ausgetragen, die Wertung erfolgt in der Addition aller vier Rennläufe.

PETER STUDER HOLT KLASSENSIEGE IN PAU UND DIJON

Peter Studer aus Widen kommt immer besser in Fahrt: Nachdem er seinen mit Bruno Schaffner wieder aufgebauten Ex-Jo-Siffert-Lotus 24-Formel 1 beim Hockenheim Historic am 19./20. April bei einer Demonstration präsentierte (siehe „Im Schweizer Blickwinkel“, Powerslide Ausgabe 23), startete der Schweizer Architekt am 11./12. Mai beim GP Pau Historique und Mitte Juni beim GP de l'Age d'Or in Dijon. In Pau erzielte Studer Rang 10 im Qualifying

und beendete beide Rennläufe als Siebter. In Dijon gelang dem 60-Jährigen eine leichte Steigerung: Im Qualifying landete er auf Position sieben und in beiden Rennen kam er auf Rang sechs ins Ziel. Sowohl



3

in Pau als auch in Dijon gewann Studer mit diesen Platzierungen seine Klasse 10.

HANS PETER ERZIelt RANG ZEHN BEIM SAISONAUFTAKT IN DIJON



4

Der derzeit einzige Schweizer Teilnehmer an der FIA-Masters-Historic-Formula-One-Meisterschaft, Hans Peter aus Nebikon bei Luzern, startete erstmals in dieser Saison mit seinem Ex-Didier-Pironi-Tyrrell 008 von 1978 (Foto oben) beim „Grand Prix de l'Age d'Or“ in Dijon. Im Qualifying wurde Peter Zehner von 23 Teilnehmern, diese Platzierung erreichte er auch im ersten Masters-Lauf. In Lauf zwei startete Peter wegen einer verklemmten Rad-Zentralmutter hinten rechts aus der Boxengasse, hatte nach zehn Runden acht Konkurrenten überholt, drehte bei der Aufholjagd in 1:10,981 Minuten die schnellste Runde des Wochenendes und lag erneut auf Rang zehn, als er das Rennen aufgeben musste: Der Öldruck sank, ein Motorschaden drohte.

Der Tyrrell 008 in der First-National-City-Bank-Lackierung fuhr in den 80er Jahren in der englischen Aurora-F1-Serie, dessen fahrbare Überreste der ehemalige Pink-Floyd-Schlagzeuger Nick Mason aufkaufte. Von dem erwarb Peter 1987 den Tyrrell und setzte ihn ab 1993 drei Jahre lang in der Historischen Formel-1-Europameisterschaft ein, in der er 1995 Gesamtrang elf belegte. Anschließend verkaufte Peter den Tyrrell an den Keks-Dynastie-Erben Hubertus Bahlsen, dessen Frau Andrea das Auto in der HFO fuhr. Fast 15 Jahre später erinnerte sich der heute 61-Jährige an den weiß-blauen Tyrrell und kaufte den 008 Bahlsen vor zwei Jahren wieder ab. Der erste Einsatz wurde gleich zum großen Abenteuer, das dem Phimmo-Racing-Team für immer in Erinnerung

bleiben wird: Der Grand Prix Monaco Historique 2012. Im Qualifying gelang Peter als Neuling Platz 21, im verregneten Rennen wurde der Schweizer auf Position 14 abgewunken.

MÜLLER/BURCKHARDT MIT PECH IN DIJON

Urs Müller, der beim Hockenheim-Historic-Wochenende den neu aufgebauten Lotus Elan 26R nach einem Unfall erneut reparieren musste (siehe „Im Schweizer Blickwinkel“, Powerslide Ausgabe 23), blieb beim „Grand Prix de l'Age d'Or“ in Dijon das



5

Pech treu: Nachdem er mit Partner Christoph Burckhardt den roten Elan auf den fünften Startplatz für das Gentlemen-Pre66-GT-Rennen gestellt hatte, musste er schon nach zehn Runden auf Rang vier liegend aufgeben: Ein Bolzen der Bremszange hinten rechts war gebrochen. Der nächste Versuch des eidgenössischen Teams ist für den AvD-Oldtimer-Grand-Prix auf dem Nürburgring geplant.

DIESE SEITE

- 1 Schnellste Rennrunde in Dijon: Der Schweizer Hans Peter in seinem Ex-Didier-Pironi-Tyrrell 008
- 2 Graubünden ruft: Arosa ClassicCar
- 3 Immer schneller: Peter Studer im Lotus 44
- 4 Einziger F1-Schweizer: Hans Peter
- 5 Tolles Team: Christoph Burckhardt/Urs Müller

GEGENÜBERLIEGENDE SEITE

- 1 Konzept gegen Hochpreis-Rallies: Die Pannonia Carnantum sorgte trotz eines Regentags für Freude bei den Teilnehmern.
- 2 Jensch/Platzer beim Comeback in Cesky Krumlov
- 3 Schneefall, Hagel und Glatteis bei der Karawanken-Classic Ende Mai
- 4 Seltener Kellison J5 Baujahr 1959
- 5 Sieger Nothdurfter/Gschwentner im Sierra Cosworth 2WD