

„21. Intern. Rupert Hollaus Rennen – RACING DAYS 27./28. Juli 2024“ ERFINDERGEIST TRIFFT HIGH-TECH



21. Intern. Rupert Hollaus Rennen/Racing Days, 27./28. Juli 2024, Red Bull Ring

Red Bull Ring. Großartigen Motorsport mit historischen und modernen Rennmotorrädern sowie Gespannen wird am 27. und 28. Juli 2024 beim „21. Internationalen Rupert Hollaus Rennen/Racing Days“^{*1)} am Red Bull Ring in der Steiermark geboten. Über 450 Motorrad-Enthusiasten, Legenden und Stars aus neun Nationen sorgen für sensationelle Rennaction und Motorradlerlebnisse.

Über 100 Jahre alte Vintage-Motorräder, geschichtsträchtige Rennmaschinen und beeindruckende Seitenwagenspanne lassen alte Zeiten hochleben. Moderne und leistungsstarke Motorräder gehen in den „schnellen Klassen“ Superbike und Supersport an den Start. Bei den Rennen der „Internationalen Sidecar-Trophy“ und „historischen Seitenwagen“ sind die „Akrobaten auf drei Rädern“ zu bewundern. Heute nur mehr selten zu sehende und historisch bedeutsame Rennmotorräder werden bei den „Paraden der Legenden“ und in der Ausstellung „Berühmte Rennmotorräder“ am Ring gefahren und gezeigt.

Besucher haben mit einer gültigen Eintrittskarte Zutritt zu Fahrerlager, Pitlane und



Ausstellungsbox!

Infos und Kartenvorverkauf www.racingdays.at



Am Red Bull Ring finden die Racing Days/„21. Rupert Hollaus Rennen“ statt. Über 450 Fahrer starten in 14 Klassen (von Vintage bis Modern und Seitenwagen)

Foto: Alfred Pech, „Parade der Legenden“

hautnahes Erlebnis – Zuschauer und Autogrammjäger haben Zutritt zum Fahrerlager, zur Pitlane und Ausstellung.

Foto: fuernholzer.com, „Laverdabox“

Gewertet werden 14 Klassen – von Superbike, Supersport, Youngtimer, Vintage, historische Motorräder und Seitenwagen in den Gruppen "Speed" und "Gleichmäßigkeit". Designte, handgemachte Trophäen und Lorbeerkränze erwarten die Gewinner der Klassen „Speed“ und „Gleichmäßigkeit“. Die zahlreichen Rennfahrerinnen werden mit Damenpreisen geehrt.

HIGHLIGHTS



Bruno Kneubühler *2)

Bruno Kneubühler, der dreifache Vizeweltmeister aus der Schweiz

Nach dem Gewinn der Schweizer Motorrad-Straßenmeisterschaft in der 350er-Klasse gehörte Bruno Kneubühler 18 (!) Jahre lang (1972 bis 1989) zu den Piloten der Weltmeisterschaft, als einer der erfolgreichsten Privatfahrer. Er gehört zu den wenigen Aktiven, welche in jeder Soloklasse (damals gab es fünf) an den Start gingen und am Podest standen.

Seit 2004 ist „Kneubi“ fast jährlich Gastfahrer beim Rupert Hollaus Rennen auf seiner **Honda RC 162 GP *3)** (250ccm, Bj.1962).

2024 feiert er seinen rüstigen 78. Geburtstag.

Foto: Alfred Pech

Franky Zorn, österreichischer Eisspeedwayfahrer, 2-facher Vizeweltmeister (2000/2023) und 3-facher Europameister (2008/2023/**2024**) wird in der Klasse bis 400ccm seine Siege der Jahre 2021/2022/2023 auf seiner 2-Takter-Yamaha verteidigen.



Der dreifache Eisspeedway-Europameister und zweifache Vizeweltmeister Franky Zorn siegte 2021, 2022 und 2023 am Red Bull Ring in der Klasse bis 400ccm und vereidigt heuer wieder sein Siegerpodest.
Fotos: fuernholzer.com

„LEGENDÄRE RENNMOTORRÄDER“ – Parade und Ausstellung

Rennmotorrad-Sammler Holger Lange, MV Agusta-Sammler Bernd Wagner, die Moto Guzzi-Rennmotorrad-Sammler Pino Todero und Antonio -Maria Frigerio, der Italo-Technikspezialist aus Ingolstadt Guiseppe Ioannoni und sein Racing-Team „Ioannoni-Corse“ präsentieren mit Freunden berühmte und geschichtsträchtige Rennmotorräder der Marken MV-Agusta, Ducati, Moto Guzzi, Gilera, Laverda, Paton, MZ, Norton, Benelli, Honda, u.a.

Ausgestellt und live bei der Parade zu bewundern ist das äußerst seltene Sammlerstück mit Historie **HONDA 350 RC 174 Six^{*4)}**. Holger Lange bringt aus der Schweiz die „**Original-Mike Hailwood-Maschine**“ sowie eine **Replica**. Honda gewann damit 1967 sieben von acht Weltmeisterschaftsrennen und Mike Hailwood wurde in diesem Jahr damit Weltmeister.



*Seltenes Schmuckstück: **Honda RC 174^{*4)}***

Mike Hailwood wurde 1967 auf dieser 350er/6 Zylinder zum neunten Mal Weltmeister.

Foto: Holger Langer

Weiters sind u.a. zu sehen: eine moderne **MotoGP-Ducati**, die einzigartige und spektakulären „**Moto Guzzi Otto Cilindri^{*5)}** mit 500 ccm V8-Motor (gebaut und im Renneinsatz von 1955-1957), die originale 1957/1963er „**Geoff Duke-Gilera 500/4 Werksrennmaschine^{*6)}** sowie die originale „**John Surtees- MV Agusta 500 GP^{*7)}** aus dem Jahr 1958.



1957 Gilera 500/4⁶⁾

Geoff Duke^{6a)} gewann mit der 500/4 drei Weltmeistertitel – 1953, 1954, 1955.

1963 entstand das „Geoff Duke Privat-Team“ und gewann mit dem 1957er Modell noch einige Rennen.

Fotos: Erich Müllegger (Schmidt Ulrich auf Gilera 500/4), Alfred Pech



MV Agusta 500 GP⁷⁾

John Surtees wurde auf dieser 4-Zylinder Maschine 1958 Weltmeister. Das Modell ist das erfolgreichste Rennmotorrad in der damaligen Königsdisziplin der WM.

Foto: Holger Lange



Moto Guzzi „Otto cilindri 500“^{*5)}

Pino Todero (li.) – sein Vater war einer der beiden Entwickler der Moto Guzzi 500 V8 – er besitzt über 70 seltene Moto Guzzi Maschinen. Diese V8 500er Maschine wurde aus vorhandenen Originalteilen zusammgebaut und hat 72 PS. Gefahren wird sie vom Eigentümer Antonio-Maria Frigerio (re.), seine Sammlung beträgt rd. 200 Moto Guzzis (1921-1957)!

Foto: Alfred Pech



Giuseppe Ioannoni und Freunde präsentieren geschichtsträchtige und heute nur mehr selten zu sehende Rennmotorräder in einer Ausstellung und bei den Paraden.

Fotos: Alfred Pech, Erich Müllegger, fuernholzer_photography

Club der 100-jährigen

Am Spielberg treffen sich auch nostalgische Motorräder aus der Vorkriegszeit:

Packman & Poppe (P&P) *8)

Rennmaschine aus England, Baujahr 1924.

Das Motorrad ist das einzige Sportmodell mit dem 350 ccm OHV-JAP-Motor, das überlebt hat. Insgesamt sind etwa 12 Motorräder dieser Marke bekannt. Sie hat eine einzigartige Rahmenkonstruktion, einen Doppelschleifenrahmen, bei dem das Hinterrad nicht im Rahmen verschiebbar ist und noch andere einzigartige Details.

Foto: Gernot Schuh



SAROLEA MOD. 25D *9)

350ccm SV, 3 PS, Bj.: 1924, Herstellungsland: Belgien

Besonderheiten: Originaler Fahrzeugbrief (1924/ bestätigt 1937), für den öffentlichen Verkehr zugelassen und angemeldet.

Handschaltung ohne Kulisse, hinten Klotzbremse, Acetylen- Gaslicht vorne und hinten

Foto Christian Gurtner



FN M67 Comfort^{*10)} (Fabrique Nationale d'Armes des Guerre)

Herstellungsland: Belgien
350 ccm, OHV, Bj.: 1924
Besonderheiten: für den öffentlichen Verkehr zugelassen und angemeldet;
Handschaltung ohne Kulisse, vorne und hinten Klotzbremse, bereits elektrische Lichtanlage von Bosch
Fotos: Christian Gurtner



Hawker SV 550– 101 Jahre alt^{*11)}

Das älteste teilnehmende Motorrad bei der Parade eine britische **HAWKER SV 550, Baujahr 1923**, 1-Zylinder, 4-Takt sein. Es wurden **nur 80 Stück** produziert, der Inhaber dieser mit ihren Flugzeugen bekannt gewordenen englischen Firma (z.B. Hawker Hurricane, Harrier), der Australier Harry Hawker verunglückte bei einem Testflug 1921 tödlich, die Motorradproduktion wurde 1924 eingestellt.

Von diesem 4-Takt Modell haben **nur 3 Stück** überlebt, wobei zwei davon in GB im Museum sich befinden und die Produktionsnummer 39/80 beim Sammler von Vorkriegs-motorrädern Christian Gurtner in Heiligenkreuz/NÖ steht. Sie ist mit Gaslicht einzelgenehmigt und zum Straßenverkehr zugelassen!



*Bei der Parade nimmt diese englische Hawker SV 550 aus dem Jahr 1923 teil! Lediglich 3 von 80 Stück haben überlebt.
Foto: Alfred Pech*

Raleigh Super Sports Modell No. 6^{*12)} (Bj. 1924)

Dieses Exemplar ist ein typisches Raleigh-Leichtgewicht aus der Vintage-Ära und wird von einem 348-cm³-Einzyliner-Seitenventilmotor mit 3 PS angetrieben, der über ein Sturmey-Archer-Dreiganggetriebe mit Kettenantrieb angetrieben wird. Gebremst wird mit einer Keilklotzbremse. Dieses Modell war seit 1924 immer angemeldet, auch die originalen englischen Zulassungspapiere von 1924 sind noch vorhanden. Mit einer speziellen Tageslichtzulassung darf es heute noch mit der Karbidlampe auf öffentlichen Straßen gefahren werden.

Das Motorrad befindet sich im Originalzustand und bereichert die Sammlung von Roland Großbichler, Präsident des Norton Owners Club Austria.



*Raleigh Super Sports Modell No. 6 – Bj. 1924
Das Motorrad hat in Österreich Straßenzulassung
- mit Karbidlampe!
Foto: fuernholzer.com*

Norton Manx 30M (Bj. 1961)

Diese österreichische Rekord- und die Staatsmeistersmaschine wurde von Rudi Thalhammer und Wolfgang Stropek pilotiert.

Die Norton Manx ist das mythische Modell der Marke vor dem Verkauf an AMC und dessen Produktion 1929 begann und 1963 eingestellt wurde. Im Jahr 1932 vermarktete Norton von den Werksmaschinen abgeleitete Motorräder für Privatpiloten, die viele Siege bei allen europäischen Rennen und insbesondere bei der TT (Tourist Trophy) errangen. Diese Modelle, „International Racing Model“, wurden in zwei Hubräumen hergestellt: Modell 30 (500 ccm) und Modell 40 (350 ccm).



*Norton Manx 30M – Rudolf Thalhammer (1961)
Rekord- und Wolfgang Stropek (1967)
Staatsmeisterschaftsmaschine
(heutiger Besitzer: Roland Großbichler)
Foto: Erich Müllegger*

Matchless Seeley G50 MK III



Fotos: Alfred Pech

Matchless G50 MK3 Seeley, 500ccm, Einzylinder, 51 PS/7200 U/min, 130 kg, Bj. 1962.

Die Geschichte der G50 ist ehrenvoll wie der Norton Manx – ihr Hauptkonkurrent. Ihr Vorteil liegt in der einfacheren Wartung, hat eine obenliegende Nockenwelle, Steuerkette, öldichte Ventildfedern (gekapselt), Duplexbremsen. Der Rahmen dieses Motorrads stammt von Seeley. Die G50 wurde von 1959 bis 1962 gebaut.

Eigentümer Wolfgang Stropek fuhr 2018 damit auf der Southern 100 einige Preise ein.

Laverda „Space Frame“, Bj. 1975, 1000 ccm,
 3- Zylinder 180°, 90 PS,
 Einsatz: Langstrecken WM 1974-1976,
 Podestplätze in Spa, Paul Ricard, Barcelona
 Eigentümer Wendl Willi
 Fotos: Alfred Pech



Zum **Laverda 75-Jahr Jubiläum**^{*14)} werden
 weitere Schmuckstücke aus Breganze zu sehen
 sein.

Ducati Moto GP 2014, ex Andrea Dovizioso, 265 PS, 1000 ccm
 Eigentümer: Ioannone Corse
 Foto: Alfred Pech



MV Agusta Werksrennmaschinen^{*8)}

Berühmt wurden diese Motorräder durch Giacomo
 Agostini, der 13 WM-Titel auf ihnen erreichte.
 Eigentümer Bernd Wagner (D) bringt original MV Agusta
 Werksrennmaschinen aus den 1960/70ern mit 350 und
 500ccm, mit 3 und 4 Zylinder in die Steiermark. Als
 Besitzer dieser legendären Maschinen, versteckt er die
 Juwelen nicht in einem Museum, sondern bringt sie auf
 die Rennstrecke. Foto: Alfred Pech



Highlight „Seitenwagen und Sidecars“

Der Gespannsport erfreut sich seit einigen Jahren wieder besonderer Beliebtheit. Die Artistik
 der Beifahrer, ehemals „Schmiermaxe“ genannt, beeinflussen mit ihrer enormen Kraft und
 Körperbeherrschung die Kurventechnik der Fahrzeuge auf drei Rädern.



In zwei Klassen (600 und 1000 ccm) kämpfen 42
 Teams der „**Internat. Sidecar Trophy**“ um die
 Meistertitel 2024, das Rennen in Spielberg ist das
 fünfte von sieben Rennen in diesem Jahr. Gestartet
 werden drei Rennen Supersprint – Sprint- und
 Hauptrennen. In der Klasse F1 sind Motoren bis zu
 200 PS im Einsatz, die Gespanne erreichen
 annähernd 300km/h. Infos: www.sidecar-trophy.de.

Die **historischen Seitenwagen** starten mit beeindruckenden Fahrzeugen, in welchen die Beifahrer sitzend, kniend oder liegend bei hohen Geschwindigkeiten das Gespann trimmen.



Das älteste teilnehmende Gespann - eine Horex SS64- stammt aus dem Jahr 1935 mit 600ccm.

Foto: fuernholzer.com

Infos über den Gespannsport: www.beifahrer-magazin.de

Highlight Klasse Supersport und Superbike

In den schnellen Klassen „Supersport und Superbike“ geht es mit der Geschwindigkeit so richtig zu Sache. Modernste Rennmotorräder mit bis zu 250 PS, über 300 km/h Höchstgeschwindigkeit und Fahrer der Spitzenklasse – wie z. B. Christian Zwedorn, 3-facher österr. Staatsmeister, Honda Cupsieger und Superbike-Starter - bewegen ihre modernen Superbikes im Stile der MotoGP über den schnellen Red Bull Ring.

Es wird am klassischen und sehr schnellen Kurs gefahren, also nicht durch die Schikane, welche 2022 für die MotoGP aus Gründen der Sicherheit gebaut und erstmals befahren wurde.



Foto: fuernholzer.com

Auch schnelle Damen am Start

Rund 20 Damen sind in der Starterliste zu finden - bei der Parade, in den Soloklassen oder als waghalsige Beifahrerin im Seitenwagen.



Laura-Valentina Ioannoni ist wohl die schnellste Frau am Red Bull Ring. Sie startet mit einer Ducati MotoGP 2014.

Foto: Alfred Pech



Waghalsige Damen sitzen als „Schmiermaxe“ im Seitenwagen

Foto: fuernholzer.com

Lorbeerkranz und Trophäe für die Sieger



*Handgemachte, designte Trophäen vom Bad Haller Metallspezialisten Wolfgang Terschl erwarten die ersten drei am Siegerpodest pro Klasse in den Wertungen „Speed“ und „Gleichmäßigkeit“.
Die Sieger werden traditionell mit Lorbeerkranz geehrt.*

Foto: Alfred Pech

Sicherheit

Das professionelle Team des Red Bull Rings sorgt mit Medicalcenter, Rennärzten, Rettungshubschrauber und über 50 Streckenposten für die Sicherheit der Fahrer und Besucher. **Racecontrolfahrer** aus dem „Team Terschl Austria“ in PS-starken Renn- und Sportwagen leiten die Rennfahrer in den Einführungsrounden und bei Rennunterbrechungen.



Die Racecontrolfahrer vom Team Terschl Austria, die Teams der Sicherheitsstaffel und Medical Centers des Red Bull Rings gewährleisten größtmögliche Sicherheit bei den Rennen.

Fotos: Müllegger Erich, fuernholzer.com, Alfred Pech



Veranstalter

Der Verein IGFC (IG Formel Classic) aus Behamberg bei Steyr organisiert seit 2003 nationale und internationale Oldtimerveranstaltungen und Motorradrennen, seit 2004 das „Rupert Hollaus Rennen/Racing Days“. Legendär sind die Straßen- und Bergrennen in Großraming, Behamberg, und Goldberg, die aus rechtlichen und Haftungsgründen leider Geschichte sind. Obmann ist der frühere Motorradrennfahrer **Wolfgang Stropek** ^{*15)}, einer von vier weltweit, die sowohl Weltmeisterschaftspunkte in Solo- und Seitenwagenklassen erzielten.

Infos: www.igfc.at, www.racingdays.at

MEDIENINFO

PRESSEAKKREDITIERUNG für das 21. Internat. Rupert Hollaus Rennen 27./28. Juli 2024: **Anmeldung online** www.igfc.at **oder per Email an** info@igfc.at



Rennzeiten: Samstag 27.7. und Sonntag 28.7.2024 von 8:30 Uhr bis 17:30 Uhr
Eintritt: Tageskarte € 35,-, Zweitageskarte € 45,-
(inkl. Zutritt zum Fahrerlager, Pitlane und Ausstellung „historische Rennmotorräder“)

Kartenverkauf: vor Ort oder online www.racingdays.at

Veranstalter: IG Formel Classic

Rennleiter: DI Kevin Kaltenegger, Mario Stropek

Infos und DOWNLOADS:



Fotos für die redaktionelle Nutzung stehen **kostenfrei** zur Verfügung, Bildquellverweise sind verpflichtend anzugeben, die Bildquelle steht jeweils im Bildtext.



Infotext und hochauflösende Bilder stehen auf der Webseite <https://www.igfc.at/presse> **kostenlos zum Download.**

Kontakt

Wolfgang Stropek, +43 664 2421893, info@igfc.at, stropek.keg@aon.at, www.igfc.at
Presse & Kommunikation: Alfred Pech, +43 664 2215077, alfred.pech@sbg.at

Zitat

Wolfgang Stropek ^{*15)} – Organisator, Vereinsobmann und österreichische Motorradlegende:
„Beim Rupert Hollaus Rennen 2024 liegt der Schwerpunkt - neben den Rennläufen - bei der Präsentation einer Vielzahl von geschichtsträchtigen Rennmotorrädern - auf der Rennstrecke und in einer Ausstellung. Besucher erleben Technik und Rennfahrer hautnah!“

Detail-Informationen/Corporate data

„21. Internationales Rupert Hollaus Rennen 2024“

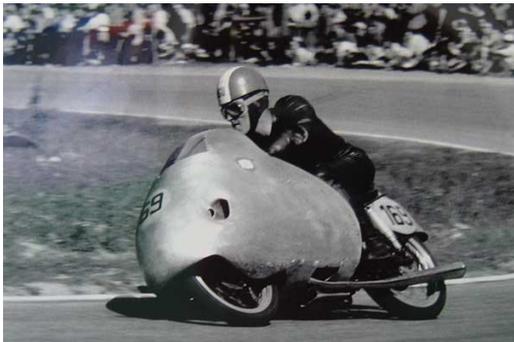
1*) Weltmeister Rupert Hollaus

Der Niederösterreicher aus Traisen Rupert Hollaus (*4. Sept. 1931) ist der einzige österreichische Solomotorradweltmeister (1954 in der 125ccm-Klasse auf NSU-Renn-Fox). Erfolgreich war auch in der Klasse 250ccm auf NSU Renn-Max.

Am 11. September 1954 verunglückte das österreichische Rennidol tödlich in Monza bei einem Trainingslauf. Am Saisonende wurde er postum zum Weltmeister gekürt – wie Jochen Rindt, der 1970 in Monza, ebenfalls im Qualifying, tödlich verunglückte und in diesem Jahr Formel 1-Weltmeister wurde.

Die Marktgemeinde Traisen und der Verein „Austrian Classic RH#169“ bewahren die Geschichte und das Erbe von Rupert Hollaus, ehren ihn mit regelmäßigen Veranstaltungen und Ausstellungen.

Infos: www.austrian-classic.at



*Weltmeister Rupert Hollaus auf
NSU Renn-Fox, 1954
Foto: RH#169/Archiv*



*Rupert Hollaus aus Traisen, einziger österreichischer
Motorradweltmeister, er verunglückte - wie Jochen
Rindt - in Monza tödlich und wurde 1954 postum
Weltmeister in der Klasse 125ccm und
Vizeweltmeister bei den 250ern, jeweils auf NSU.
Foto: Archiv Ohner*

2*) Bruno Kneubühler

geboren am 3. Februar 1946 in Zürich/Schweiz

WM-Rennfahrer 1972 -1989 auf Aermacci, MV Agusta, Kreidler, MBA, Rotax, LCR, Yamaha, Ducati, Honda

Im Laufe seiner 18-jährigen Karriere in der Motorrad-Weltmeisterschaft nahm Bruno Kneubühler in allen fünf Grand-Prix-Klassen zwischen 50 und 500ccm teil.

1971 wurde er in der 350ccm-Klasse Schweizer Straßenstaatsmeister. Schon in seiner ersten WM-Saison 1972 gewann er den WM-Lauf in Jarama in der 350er-Klasse und wurde WM-Dritter in der 500er Klasse. 1973 war er Vizeweltmeister in der Schnapsglasklasse "50ccm" auf Kreidler hinter Jan de Vries, 1974 Vizeweltmeister auf Yamaha 125 hinter Kent Anderson

und 1983 Vizeweltmeister auf MBA 125 hinter Angel Nieto.

1973 kämpfte er auf einer Ducati 750 SS beim 200 Meilen-750 Welpokal-Rennen von Daytona gegen Jarno Saarinen (Yamaha TZ 350) um den Sieg. Ein Sturz verhinderte großer Weihen.

Bei seinen 173 GP-Starts stand Kneubühler 33-mal am Podest und fünf Mal auf der Poleposition. Gemeinsam mit Kenny Roberts gilt Kneubühler als Erfinder des „**Hanging Off**“ (Knie am Boden) Fahrstils.

2024 feiert „Kneubi“ seinen 78. Geburtstag und ist immer noch äußerst rüstig auf seiner Honda RC 162 GP bei Oldtimerennen unterwegs. Seit 2004 gehört er beim Rupert Hollaus Rennen zu den Stammpfahrern.

3) Honda RC 162: ab Bj 1961, 249 ccm, 4 Zylinder 45+ PS/14.000 U/min, Vierventiler, Duplex-Trommelbremse, 126 kg, V-Max über 220 km/h, 6-Gang, Verkleidung aus Aluminium. Der Sieg dieser Maschine in der 250er-Klasse beim Großen Preis von Westdeutschland 1961 war der erste WM-Sieg für einen japanischen Hersteller und Fahrer (Kunimitsu Takahashi). Die Maschine dominierte in ihrem ersten Jahr ihre Klasse und gewann alle zehn Wettbewerbe, an denen sie teilnahm. 1961 errang Mike Hailwood auf einer RC 162 seinen ersten (von neun) WM-Titel, Jim Redman wurde auf der RC 162 Dritter. Hailwood gewann in diesem Jahr damit auch die TT in seiner Klasse, erstmals gewann das Traditionsrennen ein japanischer Hersteller.



Bruno Kneubühler, mit 78 Jahren noch immer auf den Rennstrecken unterwegs. Der grüne Sturzhelm wurde zu seinem Markenzeichen.

Foto: Alfred Pech

4) Honda RC 174: 297 ccm/ 6 -Zylinder, 4-Takt und 65 PS bei 17.000 U/min, 7-Gänge, Trommelbremsen, sechs-in-sechs Auspuff, Bj. 1966/1967, Einsatz in der Klasse 350ccm. Der Motor basiert auf dem der RC 166 (250 ccm, auch einer der erfolgreichsten Motorräder der WM-Geschichte).

Honda gewann damit 1967 sieben (6x Hailwood, 1x Ralph Brians) von acht Weltmeisterschaftsrennen und den Konstrukteurtitel, Mike Hailwood seinen fünften (von neun) Weltmeistertitel.

Technik affinen Schraubern wird der RC 174-Bericht im „Motorcyclist“ empfohlen:

<https://www.motorcyclistonline.com/honda-rc174-rc-reborn/> und die Youtube-Videos.

*5) **Moto Guzzi 500 V8 - „Die Multizylinder“**

Giulio Cesare Carcano, Rennleiter und Entwicklungsingenieur bei Moto Guzzi, suchte nach Lösungen, der starken Vierzylinderkonkurrenz von Gilera und MV Agusta in der Klasse bis 500 ccm entgegenzuwirken. 1954 entwickelten die Ingenieure Giulio Cesare Carcano und Umberto Todero den 500er V8 Motor. Die Leistung beträgt zuerst 62 zuletzt 79 PS bei 14.000 U/min, Gewicht 148 kg, V-max 286 km/h. Sie war 1956 -1957 im Renneinsatz, es wurden nur wenige Einzelstücke gebaut, heute existieren nur noch zwei oder drei Stück. Ein Meisterwerk der Ingenieurskunst.

Die „Moto Guzzi Otto Cilindri 500“ zählt zu den berühmtesten Werksrennmaschinen, die je gebaut wurden, schon aufgrund der Zylinderzahl „Acht“. Der 90 Grad V-Motor ist 50cm breit und quer eingebaut, zwei oben liegende Nockenwellen, geschaltet wird über ein 5-Gang-Getriebe (ursprünglich 6, zuletzt 4). Die acht 20mm-Vergaser sind verschachtelt eingebaut, gezündet wird mit je einem Unterbrecher pro Zylinder. Von der 1956 in den Grands Prix eingesetzten Maschine existieren noch wenige Exemplare.

Der einzige Achtzylinder, der jemals im Grand Prix startete (1956 und 1957) gewann leider kein WM-Rennen. Der Rekord von 172 Meilen hielt jedoch 20 Jahre lang.

Unvergesslich der Zweikampf Bill Lomas auf der V8 mit Gileras dreifachem Weltmeister Geoff Duke vor 160.000 Zuschauern auf der Solitude 1956. Am 15. September 1957 – gerade als das Motorrad zuverlässig wurde – meldete Moto Guzzi den Rückzug aus dem Rennsport.

Guiseppe Todero, Sohn des langjährigen Chefkonstruktors von Moto Guzzi Umberto Todero, stieß im Werk auf eine Ansammlung von Teilen und baute diese Replica. Seine Moto Guzzi-Sammlung umfasst ca. 70 Motorräder, sein Freund und Fahrer **Antonio Frigerio** besitzt wohl die **weltgrößte Moto Guzzi-Sammlung** mit rd. 200 Stück – nur aus den Jahren 1927 bis 1957 (für ihn die „echten“ Moto Guzzis)! Beide sind seit Jahren Stammgast bei den Rupert Hollaus Rennen und IGFC-Ausstellungen.



„Ich liebe Dinge, die mit einem Maximum an Aufwand Dinge erreichen, die auch anders und deutlich einfacher möglich gewesen wären“

(Jay Leno, sein Film über die V8: Greatest Ever Motorcycle)



Moto Guzzi Eigner Enrico Parodi rief verzückt: „sie singt so herrlich, wir sollten sie zur Mailänder Scala schicken“

Fotos: Alfred Pech

6) Original Geoff Duke-Gilera 500/4-Cilindri

Bj. 1957/66, DOHC, Nockenwellantrieb mittels Zahnräder, 5-Gang, 70 PS bei 10.500 U/min. V-max 250 km/h, Duplex-Trommelbremsen.

Die Gilera 500/4 wurde nur 15-mal gebaut. Auch diese Maschine stammt aus der Sammlung Holger Lange.



Gilera 500/4 Geoff Duke-Weltmeistermaschine

Einer der erfolgreichsten Rennmotorräder aller Zeiten, u.a. sechs Weltmeistertitel.

Der Motor gilt als Vorbild aller Motorrad-Serien-Vierzylindermotoren.

Bauzeit 1947 - 1966

Foto: Alfred Pech

Die Gilera 500/4 wurde von 1949 bis 1964 erfolgreich in der höchsten Klasse der FIM zur Motorrad-Weltmeisterschaft eingesetzt. Der quer eingebaute Vierzylindermotor gilt als Vorbild aller Serien-Vierzylindermotoren im Motorradbau:

Die 1947 von Piero Remor entworfene Gilera Quattro Cilindri 500 wurde mit verschiedenen Modifikationen bis 1966 hergestellt. Sie war sicherlich eines der bekanntesten und erfolgreichsten Rennmotorräder aller Zeiten. Zwischen 1948 und 1957 gewann es sechs Weltmeistertitel: 1950 und 1952 mit Umberto Masetti, 1953, 1954 und 1955 mit Geoffrey Duke und 1957 mit Libero Liberati. Außerdem gewann es sechs Jahre in Folge die italienische Meisterschaft, sieben Mal den Großen Preis der Nationen und zahlreiche Grand-Prix-Titel.

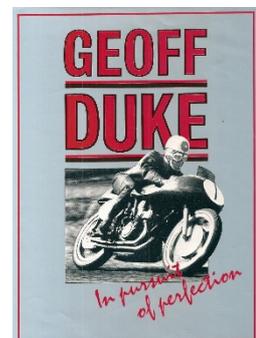
1957 zog sich auch Gilera aus dem Rennsport zurück, wie Moto Guzzi und Mondial, unterbrach damit den unaufhaltsamen Aufstieg des Quattro Cilindri. 1963 gewann John Hartle das letzte Rennen auf einer Gilera 500 Vierzylinder, nachdem Geoff Duke in diesem Jahr seinen privaten Rennstall „Scuderia Duke“ gründete und das Gilera-Material übernahm. 1964 errang der Argentinier Benedicto Caldarella auf Gilera in Monza noch einen zweiten Platz und fuhr die schnellste Rennrunde. Bis 1966 erreichten sie noch mehrere Podiumsplätze – nicht schlecht für ein Design, das seine Anfänge auf die wassergekühlte „Rondine mit Kompressor“ aus der Vorkriegszeit zurückführte.

Quelle: u.a. https://de.wikipedia.org/wiki/Gilera_500_Vierzylinder

*6a) Geoff Duke

Der Engländer Geoffrey Ernest „Geoff“ Duke (1923 – 2015) war sechsmal Motorrad-Weltmeister (3x Norton, 3x Gilera) und gewann fünf Mal die TT. Er trug **als erster eine einteilige Motorradkombi**.

Mit 12 Jahren fuhr er erstmals mit einem Motorrad. Nach dem Krieg bestritt er beim Trial und Geländesport seine ersten motorsportlichen Wettkämpfe und landete mit 25 Jahren schließlich beim Straßenrennsport. Sein erstes Straßenrennen bestritt Geoff Duke 1948 mit einer 350er-Norton beim Manx-Grand-Prix. Ein Jahr später erzielte er Platz zwei in der Klasse Junior mit seiner Triumph in der «Senior» seinen ersten wichtigen Sieg, kurz darauf erhielt er einen Norton-Werksvertrag.



Mit vier Grand-Prix-Siegen wurde Geoff Duke 1950 in beiden Klassen Vize-Weltmeister und 1951 Doppel-Weltmeister. 1952 verteidigte Geoff Duke seinen WM-Titel in der 350-ccm-Klasse, doch in der Halbliterkategorie waren die italienischen Vierzylinder-Maschinen von Gilera und MV Agusta den

britischen «Eintöpfen» überlegen.

Nachdem Duke sich parallel im Autorennsport versuchte und für 1953 schon einen Vertrag als Aston-Martin-Werksfahrer in der Tasche hatte, wechselte er zu Gilera in die 500er Klasse. Von den acht WM-Läufen gewann Geoff Duke vier und wurde wieder überlegener Weltmeister. Genauso 1954 und 1955.

Dann folgte die Saison 1956, die für den besten Fahrer der damaligen Ära zur Katastrophe wurde. Zum einen hinderte ihn eine Sturzverletzung eine Zeit lang am Mitfahren, zum anderen die FIM. Diese hatte ihm eine sechsmonatige Sperre auferlegt, weil er in Assen den Streik der Privatfahrer, die um mehr Startgeld kämpften, unterstützt hatte (als Werksfahrer!).

1958 wurde Geoff Duke als Privatfahrer auf Norton und fallweise auf BMW jeweils WM-Dritter (350 und 500 ccm) sowie 1959 Fünfter bzw. Vierter. Danach zog er sich nach sechs WM-Titeln und insgesamt 33 GP-Siegen ins Privatleben zurück. 1963 gründete er (für ein Jahr) das Team „Suceria Duke“ mit der Übernahme des Gilera-Materials. Er verstarb 2015 im hohen Alter von 92 Jahren.

Lesetipp: <https://motovue.net/2022/03/12/the-gilera-grand-prix-racer/>

Parallelen der Gilera und MV Agusta 4-Zylinder Motoren

Kennern fällt die vergleichbare Optik der 500er Motoren von MV Agusta und Gilera mit den markanten Nockenwellen auf: Phil Remor hat beide entwickelt, zuerst für Gilera.

Der Motor gilt als Vorbild aller Serien-Vierzylindermotoren. Der Vorläufer aller quer eingebauten Vierzylinder ging 1923 von einer Initiative der italienischen Ingenieure Pietro Remor und Carlo Gianini aus. 1939 galt die Gilera 500 als schnellsten Motorrad der Welt.

Nach dem offiziellen Rückzug aus dem Rennsport von Gilera am Ende des Jahres 1957, wie Moto Guzzi und Mondial, begann die Ära von MV Agusta, die nicht nur die Konstrukteure von Gilera übernahm, sondern das Konzept weiterentwickelte und damit die Richtigkeit der Konstruktion von Vierzylinder-Motoren bestätigte.

7) MV Agusta 500 GP 4 Zylinder John Surtees - „MV Agusta Corse 500 Quattro Cardena“ (1952-1966)

1. WM-Sieg 1956, letzter 1966

Mit neun 500er Weltmeisterschaften belegt bis heute die MV Agusta 500 GP den ersten Platz der ewigen Hitliste. Im sechsten Rennjahr des Motorrads, 1956, gewann John Surtees mit dieser MV seine erste 500er Weltmeisterschaft, drei weitere Titel folgten 1958/1959/1960. 1961 war Gary Hocking, 1962 bis 1965 Mike Hailwood damit Weltmeister.

Hailwood gewann 1965 damit auch die TT in der 500er Klasse.

Heutzutage sind die MV Agusta-Rennmaschinen der 50er und 60er Jahre äußerst rar und von unschätzbarem Wert. Das markante Design und der einzigartige Sound sind nur noch selten auf Rennstrecken zu bewundern.



Eigentümer Holger Lange auf seiner „MV Agusta 500 GP 4 Zylinder - John Surtees-Weltmeistermaschine“ aus dem Jahr 1957.

Foto: Holger Lange

8*) **MV Agusta 350 und 500ccm mit 3 und 4-Zylinder (1966 – 1976)**

Bernd Wagner (D) ist Sammler von MV Agusta Werksrennmaschinen. Sein Prunkstück ist die 350/6 Zylinder (2023 beim Rupert Hollaus Rennen von Gianfranco Bonera pilotiert), daneben befinden sich 350 und 500ccm mit 3 und 4 Zylindern. Agostini wurde auf dieser Motorengruppe 13-mal Weltmeister. Den letzten WM-Titel auf MV Agusta errang 1974 Phil Read. Bei heutigen Oldtimerveranstaltungen sind die Fans besonders durch den brummenden, lautstarken Ton und dem schönen Design begeistert.



1966 löste der 3-Zylindermotor mit 4-Ventilen den 4-Zylinder mit 2 Ventilen ab und dominierten weiterhin die Weltmeisterschaft (der zwischenzeitlich entwickelte 6-Zylinder erwies sich als zu schwer und nicht geeignet, er wurde nie in einem WM-Lauf eingesetzt).

Der zu dieser Zeit aufstrebende Giacomo Agostini gewann 1966 schon das erste Rennen der Maschine in der 350er Klasse. Der auf 377ccm und später auf 474ccm aufgebohrte Motor verhalf im gleichen Jahr Ago zum Weltmeistertitel bei den 500ern.

Als 1973 Yamaha mit dem 4-Zylinder Zweitakter erfolgreich in die 500er Klasse einstieg änderte MV Agusta vom 3 auf den 4-Zylinder, blieb jedoch dem 4-Taktermotor treu. Der neue Motor erhielt fundamentale Merkmale des Vorgängers. Ingenieur Arturo Magni (ursprünglich Flugzeugingenieur, ab 1947 bei Gilera unter Pietro Rumor tätig und wechselte 1950 mit ihm zu MV Agusta) vertraute wieder auf Luftkühlung; ein mittig platzierter Zahnradsatz trieb die beiden obenliegenden Nockenwellen an. Sie betätigten über Tassenstößel je vier Ventile pro Zylinder. Mit diesem Motorrad wurden das Werksteam „Reparto corse“ von MV Agusta 1973 Markenweltmeister und Phil Read 1973 und 1974 Fahrerweltmeister in der Klasse bis 500ccm Hubraum.

Der Motor vertrug Dauerdrehzahlen von bis zu 15.000 U/min, das Fahrwerk wurde laufend akribisch verbessert. Die letzte Version der 500er hatte eine Leistung von 115 PS bei 14.500 U/min. Am Nürburgring fuhr 1976 Ago damit den letzten WM-Sieg für MV Agusta ein.

Foto: Alfred Pech

9*) **Packman & Poppe (P&P)**

P & P war ein britischer Motorradhersteller. Das von Erling Poppe und Gilmour Packman gegründete erste Motorrad wurde 1922 mit einem 250-ccm- Zweitaktmotor hergestellt. Es folgten 1923 eine 976 ccm große Seitenventilmaschine mit einem JAP -V-Twin-Motor und die Silent Three mit einem 350 ccm Barr-and-Stroud-Hülsenventilmotor. Packman & Poppe meldeten 1925 bei der Isle of Man TT drei Maschinen. Packman wurde bei einem Streit mit einem Verkäufer verletzt und starb. Im selben Jahr wurde die Packman & Poppe-Fabrik durch einen Brand zerstört und 1926 an John Wooler verkauft, der die Produktion bis zur Depression im Jahr 1930 aufrechterhielt.

Quelle: https://en.wikipedia.org/wiki/Packman_%26_Poppe_Motorcycles



Fotos: Gernot Schuh

Die Rennmaschine aus England, Baujahr 1924, von Gernot Schuh ist das einzige Sportmodell mit dem 350 ccm OHV-JAP-Motor, das überlebt hat. Insgesamt sind etwa 12 Motorräder dieser Marke bekannt. Sie hat eine einzigartige Rahmenkonstruktion, einen Doppelschleifenrahmen, bei dem das Hinterrad nicht im Rahmen verschiebbar ist und noch andere einzigartige Details.

10*) Saroléa 25D

Christian Gurtner präsentiert eine Saroléa 25D von 1924, ein faszinierendes Motorrad der Zwischenkriegszeit aus Belgien mit 1 Zylinder, 349ccm, SV, 3 PS, 3-Gang-Handschialtung ohne Kulisse, hinten Klotzbremse, Acetylen-Gaslicht vorne und hinten, V-max 88km/h.

Saroléa ist ein belgisches Unternehmen, das von 1850 bis 1973 in Herstal/Brüssel Waffen herstellte. Ab 1892 wurde auch Fahrräder hergestellt, Motorräder von 1900 bis 1967. Saroléa war in den 1920ern einer der größten Motorradhersteller der Welt.

Es begann mit Einzylinder-247ccm-Viertaktmotoren, ab 1906 gab es einen V-Twin-Motor mit 616ccm mit 5 PS sowie einen mit 726ccm und 6 PS. Nach England wurden sie unter den Namen „Kerry“ verkauft. 1914 erschien ein 546ccm Motor mit stehenden Ventilen. Später wurden vorwiegend 346 und 496 ccm Einzylindermotoren mit stehenden oder hängenden Ventilen produziert. Teile wie Vergaser, Ölpumpen und Getriebe kamen von England.

Auch im Rennsport war die Marke sehr erfolgreich. In den 1930ern gab es ein mit OHC-Maschinen ausgestattetes Werksteam, 1938 waren die Einzylinder-Königswellen-Motoren mit zwei oben liegenden Nockenwellen sehr schnell.

Von 1950 bis 1959 wurde ein Viertakt-Parallel-Twin mit 500, später mit 600ccm produziert. Bis 1960 wurden verschiedene Modelle auch mit Zweitaktmotoren, teils von Sachs ausgestattet.

Seit 2010 werden unter dem Namen Saroléa Elektromotorräder in Belgien produziert, welche auch bei der IOM TT Zero von 2014 bis 2016 starteten.

Quelle: www.sarolea.com



Saroléa Mod. 25 D, Bj. 1924, Einzylinder, 349ccm, SV, 3 PS

Besonderheit: Originaler Fahrzeugbrief 1924 (bestätigt 1937), für den öffentlichen Verkehr zugelassen, Acetylen-Gaslicht

Fotos: Christian Gurtner

11*) FN M67 (Fabrique Nationale d'Armes des Guerre, auch Fabrique Nationale Herstal oder kurz FN)

Das präsentierte Modell „M67 Comfort“ von Christian Gurtner aus dem Jahr 1924 hat einen 350ccm 1-Zylinder-Blockmotor, OHV, Handschialtung ohne Kulisse, vorne und hinten eine Klotzbremse, Zahnriemenantrieb und eine elektrische Lichtanlage von Bosch. Die luxuriöse „Comfort“-Version ist mit Ballonreifen ausgestattet.

FN wurde 1889 als Waffenproduzent in Herstal/Lüttich gegründet. In Belgien gab es zwischen dem 1. und 2. Weltkrieg viele Motorradmarken, FN war die bekannteste. Neben Waffen und Motorräder wurden früher auch Autos und Fahrräder produziert.

1901 begann die Motorradproduktion mit einem 133ccm Einzylinder Viertaktmotor von De Cosmo. 1905 entstand das erste 4-Zylinder-Reihen-Motorrad. Der Motor war längs eingebaut, hatte 362ccm, war kupplungs- und getriebefrei, der Antrieb erfolgte über eine Kardanwelle (anstatt des zu dieser Zeit üblichen Keilriemens). Dieser Motor wurde immer wieder verändert und bis 1926 gebaut, hatte zuletzt 748ccm und Kettenantrieb.

Ebenso populär waren die ab 1922 gebauten Einzylinder-Blockmotoren mit 350ccm. Parallel dazu wurde die sportliche 500 gebaut.

1923 erschien der 350ccm-Motor, eine völlig neue Konstruktion mit seitengesteuerten Ventilen und ein gemeinsames Gehäuse mit dem Getriebe. Die 350er war eine erfolgreiche neue Modellbaureihe in einer Zeit, in der schwere und teure Vierzylinder schnell an Bedeutung verlor.

Die M67 von 1929 hatte ebenso einen Blockmotor, war aber kopfgesteuert. Ihre beiden Ventile sind nicht gekapselt. Das Motorrad hatte 496ccm, 16 PS, Verlustschmierung und 135kg. 1945 wurde noch einige Modelle auf Basis der Vorkriegskonstruktionen gebaut, bis Mitte der 1960er, hauptsächlich Mopeds. Noch heute werden bei „FN Herstal“ Waffen von Weltruf hergestellt.

Im Rennsport war FN in den Jahren 1920 bis 1938 sehr erfolgreich.

Quellen: <https://www.wikidata.de-de.nina.az/FN-Motorr%C3%A4der.html>
<https://kradblatt.de/fn-m67/>



FN M67, Bj. 1924, 350ccm OHV
Besonderheit: das Motorrad ist heute noch für den öffentlichen Verkehr zugelassen.

Fotos: Christian Gurtner

***12) Hawker SV 550 (1923)**

Hawker-Motorräder wurden von 1920 bis 1924 von Harry Hawker und Tom Sopwith in der Sopwith-Fabrik in Kingston-upon-Thames, Surrey (GB), hergestellt, wo sowohl Ner-a-Car als auch ABC-Motorräder gebaut wurden. Der englische 545 ccm S.V. Blackburne Motor ist mit einem frei rotierenden Schwungrad (bei den Briten spöttisch als **soup plate** -Suppenteller- bezeichnet- einem abnehmbaren Zylinderkopf und einem Dreigang Burman-Getriebe ausgestattet.

1924 war ihr letztes Jahr der Motorradproduktion, danach setzte Firma **Hawker** mit Flugzeugen fort, bis hin zum heutigen Harrier.

Quelle: <https://cybermotorcycle.com/marques/hawker/>



Markantes Detail des 545er Blackburne-Motors ist das frei rotierende, außenliegende Schwungrad

Foto: Christian Gurtner

***13) Raleigh Super Sports Nr. 6 (Bj. 1924)**

Raleigh, Großbritanniens bekanntester Fahrradhersteller, stellte von ca. 1902 bis 1905 und von 1919 bis 1933 auch Motorräder her. Die Motoren wurden auch an verschiedene andere Hersteller geliefert.

In den 1920er Jahren wurde das Raleigh-Sortiment um Maschinen unterschiedlichster Kapazität erweitert, sowohl mit Seitenventil- als auch mit Überkopfventilmotor. Produziert wurden 175ccm-Leichtgewicht in Einheitsbauweise bis hin zu einem 699ccm Boxermotor oder einem kräftigen 998-cm³-V-Twin. Raleigh-Motorräder erlangten einen beneidenswerten Ruf für Ihre Zuverlässigkeit und Qualität.

1922 wurden hauptsächlich Einzylinder-Seitenventiler auf den Markt gebracht, die sich als Verkaufsschlager entwickelten.

Das zu sehende Modell aus dem Jahr 1924 war immer angemeldet und darf heute noch bei Tageslicht mit der Karbidlampe auf öffentlichen Straßen gefahren werden. Das Motorrad mit 348ccm und 3 PS mit 3-Gang-Getriebe und Klotzbremse befindet sich im Originalzustand und bereichert die Sammlung von Roland Großbichler, Präsident des Norton Owners Club Austria.

(www.noc-austria.at)



*Raleigh Super Sports Nr. 6 (1924)
mit Klotzbremse und Handschaltung*

Foto: Alfred Pech

***14) 75 Jahre Laverda**

Die Geschichte von Laverda Motorrädern ist ein beeindruckendes Beispiel für italienisches Design und Ingenieurskunst, sie beginnt in der Mitte des 20. Jahrhunderts. Die Laverda S.A.S wurde 1949 von Francesco Laverda und seinen beiden Söhnen Massimo und Piero in Breganze, Italien, gegründet. Ursprünglich (ab 1873) hergestellt wurden Landmaschinen, insbesondere Mähdrescher und Traktoren.

Das erste Motorrad von Laverda, die 75ccm, wurde 1950 eingeführt, um den Bedürfnissen der Nachkriegsitaliener nach kostengünstigen Verkehrsmitteln gerecht zu werden. Im Laufe der Jahre hat sich das Unternehmen jedoch schnell von den leichten, wirtschaftlichen Modellen zu den leistungsstarken, sportlichen Modellen weiterentwickelt, für die es heute bekannt ist.

Die 1960er Jahre markierten einen Wendepunkt für Laverda mit der Einführung der 650ccm im Jahr

1966, einem robusten und zuverlässigen Motorrad, das bald zu einem 750ccm-Modell weiterentwickelt wurde. Diese Modelle wurden schnell für ihre hohe Qualität, Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit anerkannt und stellten das Unternehmen auf die internationale Bühne.

In den 1970er Jahren folgten die legendären 1000ccm-Dreizylinder, die die Dominanz von Laverda in der Sportmotorradwelt festigten. Modelle wie die 3C und die Jota erlangten Kultstatus und sind noch heute bei Sammlern und Enthusiasten sehr begehrt. Laverda-Motorräder waren auch erfolgreich im Rennsport, insbesondere bei Langstreckenrennen.

Jedoch waren die 1980er Jahre eine schwierige Zeit für Laverda, gekennzeichnet von finanziellen Problemen und Veränderungen in der Eigentümerschaft. Die Produktion wurde zwischenzeitlich eingestellt und erst 1993 unter der Leitung von Francesco Tognon, einem italienischen Unternehmer, wieder aufgenommen.

In dieser Wiederbelebungsphase entstanden neue Modelle wie die Ghost, Strike und die 750S Formula. Diese Modelle stellten eine Rückkehr zu den Kernwerten von Laverda dar - die Herstellung von leistungsstarken, hochwertigen Motorrädern.

Doch trotz der Bemühungen konnte Laverda die finanziellen Schwierigkeiten nicht überwinden und wurde 1998 von Aprilia gekauft. Dies führte zu einer erneuten Unterbrechung der Produktion und zu einem weiteren Wechsel der Eigentümerschaft, als Aprilia 2004 von Piaggio übernommen wurde. Seitdem wurden die Laverda-Werke in Breganze geschlossen und die Produktion von Laverda-Motorrädern eingestellt.

Quelle: <https://octeam.de/de/laverda>

Links: <https://www.easymoto.at/geschichte-laverda-2/>
<https://octeam.de/de/laverda>
<https://asimusei.it/museo/museo-moto-laverda/>



*Beim Rupert Hollaus Rennen sind die orangenen Laverdas immer stark vertreten
Fotos: Erich Müllegger, Alfred Pech*

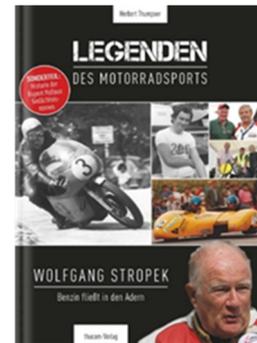
***15) Obmann Verein IGFC (IG Formel Classic) und Rennfahrerlegende Wolfgang Stropek**

Er ist einer von vier Personen weltweit, die sowohl als Fahrer in der Soloklasse als auch in der Seitenwagenklasse Weltmeisterschaftspunkte erreicht haben. Auch bei der Tourist Trophy auf der Isle of Man stand er mehrmals am Start (2018 - mit 73 Jahren - nochmals bei der Southern 100). 1966 österreichischer Staatsmeister, 1968 österreichischer Bergmeister auf Norton Manx 30M. Er fährt heute bei Klassikveranstaltungen eine Matchless G50 MK3 Seeley.

„Und er ist einer, ohne den die österreichische Classic- und Oldtimerszene um einiges ärmer wäre!“ Er war und ist Teil der Classic-Szene und veranstaltet mit seinem Verein IG Formel Classic (IGFC) seit mehr als 18 Jahren nicht nur das internationale Rupert Hollaus Gedächtnisrennen, sondern eine Vielzahl von Veranstaltungen für und mit der Oldtimerszene. Ob Giacomo Agostini, Luigi Taveri, Phil Read, Jim Redman, Freddie Spencer, Dieter Braun. Die Legenden kamen und kommen zu seinen

Veranstaltungen, tragen dazu bei, dass sich diese zu einer der herausragenden Motorsportevents in Europa entwickelten“ - beschreibt Herbert Thumpser 2020 in seinem Buch „Wolfgang Stropek – Benzin fließt in seinen Adern“ (www.thucom.at).

Infos: www.igfc.at, www.racingdays.at, Facebook, Instagram



Wolfgang Stropek auf Matchless G50 MK III Seeley, Österreichischer Staatsmeister 1966 und einer von 4 weltweit, die WM-Punkte auf Solo- und Seitenwagen erreichten. Er fuhr auch mehrmals die „TT Isle of man“.

Legendenbuch Wolfgang Stropek
Thucom-Verlag

Fotos: Erich Müllegger, Alfred Pech

Verfasser: Alfred Pech, alfred.pech@sbq.at, www.alfredpech-marketing.at, www.igfc.at
vorbehaltlich Änderungen und Fehler. Stand 17.4.2024