

PRESSEINFORMATION

24.07.2022

Ennstal-Classic

Ennstal-Classic erreicht Kultstatus



Dreißig Jahre Ennstal-Classic und dreißig Jahre Tradition mit einem dreißig Jahre alten Versprechen. Die Ennstal-Classic ist mit ihrem internationalen und doch familiären Charakter weit mehr als nur eine Classic-Veranstaltung und hat spätestens jetzt im „letzten automobilen Paradies“ Kultstatus erreicht.

Gröbming. Viel hatten sich die Macher der Ennstal-Classic Michael Glöckner und Helmut Zwickel für ihre Jubiläumsveranstaltung vorgenommen. Neue Ideen entwickelt, bewertet und auch zum Teil wieder verworfen. Die Racecar-Trophy wiederbelebt. Mit der Großglocknerrunde eine neue Herausforderung für die Teilnehmer geschaffen. Doch am Ende ist die Ennstal-Classic, der Dino unter allen Classic-Veranstaltungen das geblieben was sie schon immer war. Eine internationale, familiäre Classic-Veranstaltung mit echtem Kultstatus.

Ein Versprechen gehalten

Ob es der Ardennen Nebel oder schlicht der damalige Formel1-Frust der beiden Ennstal-Protagonisten war, ist aus heutiger Sicht nicht mehr so wichtig. Jedenfalls haben sie mit ihrer Idee, „Motorsport zum Angreifen“ zu schaffen eine Veranstaltung aus der Taufe gehoben, deren Patenschaft kein geringerer als Walter „der Große“ Röhrl war. Und heute, dreißig Jahre später, ist die Ennstal-Classic als fixer Bestandteil aus der Classic-Szene nicht mehr wegzudenken. Ein Classic-Event, dass sich immer weiterentwickelt hat, aber seinem Markenkern stets treu geblieben ist.



TEAM FÜR MARKETING-ERFOLGE

So auch in ihrer dreißigsten Auflage, die an diesem Wochenende zu Ende gegangen ist und Teilnehmern und Besuchern wieder alles geboten hat.

Die Hatz durch praktisch drei Klimazonen

Hitzeschlacht im Ennstal, neblig-kühles Hochalpin-Wetter auf der Großglockner Hochalpenstraße und nasses, schwüles Wetter bei der Zielankunft in Schladming. Der erste Tag: Kein wirklich attraktives Cabrio-Wetter für die Teilnehmer der Ennstal-Classic bei der Glocknerrunde. Und dass die Ennstal-Classic kein Blumenkorso ist, ist den meisten Teilnehmern bekannt. Denn schon allein die zu fahrende Strecke von fast 1.000 km ohne moderne Fahrzeugtechnologie, wie Servolenkung, ABS oder auch Klimaanlage ist schon eine Herausforderung. Auch gehören Pässe, wie der Sölkpass zwischen Mur- und Ennstal, mit seinen knapp 1.800 Metern Höhe zum Standardprogramm der Ennstal-Classic. Spürt man seine 26 km Anfahrt und knapp mehr als 1.000 Meter Höhenunterschied nicht wirklich, ist die Großglockner Hochalpenstraße schon ein anderes Kaliber. Führt doch die insgesamt 48 km lange Passstraße mit 36 Kehren auf den knapp über 2.500 Meter liegenden höchsten Punkt der Edelweißspitze. Eine Herausforderung für Mensch und Maschine. Besonders für Fahrer der Vorkriegsmodelle von Bentley oder Lagonda mit ihren drei Metern Radstand und einem gefühlten Wendekreis von über 12 Meter. Doch nicht nur das. Bergsteiger wissen, wie schnell im Hochalpinen Raum das Wetter umschlagen kann. Schnee gab es zwar keinen, doch mit zunehmender Höhe hatten die Teilnehmer das Gefühl, tatsächlich in die Wolken zu fahren. Spätestens hier, hoch oben im Zentrum des größten Nationalparks Österreichs, wurden die Sorgen wegen heiß laufender Motoren oder sonstiger Hitzeschäden weggewischt, da der einsetzende Regen nicht nur das Ennstal wohlthuend kühlte.

Marathon und Porsche Design Grand Prix bei versöhnlichem Sommerwetter

Am zweiten Tag führte die Marathon-Etappe den Ennstal-Tross bei traumhaftem Sommerwetter von Gröbming ins malerische Pürgg, dem "Kripperl der Steiermark" und weiter in den wichtigsten Wallfahrtsort Österreich Mariazell. Nach der traditionellen Mittagsrast am pittoresken Steyr Hauptplatz ging es zurück zum Alpenflugplatz in Niederöblarn, wo es die Teilnehmer bei der Sonderprüfung noch einmal richtig krachen lassen konnten.



TEAM FÜR MARKETING-ERFOLGE

Doch auch bei der 30. Ausgabe der Ennstal-Classic wurde am dritten Tag nach einer weiteren Bergwertung am Stoderzinken das Ardennen-Versprechen (Motorsport zum Anfassen) der Ennstal-Protagonisten eingelöst. Im Zentrum von Gröbming ging der Porsche Design-Grand Prix über die Bühne. Mit dabei: Zwei Le Mans-Autos, ein Formel 1-Bolide und ein Cooper Formel Junior, den einst Jochen Rindt pilotierte. Am Steuer: Renn-Legenden wie Hans-Joachim Stuck, Richard Lietz, Dieter Quester oder Arturo Merzario, sowie die Stars Rudi Roubinek oder Richy Müller.

Übrigens, einen Sieger der Ennstal-Classic gab es auch: Zum fünften Mal in der Ennstal-Geschichte sicherten sich Friedrich Radinger & Thomas Wagner die Ennstal-Sieger-Trophäe und krönten sich damit zu den unangefochtenen Königen der Ennstal-Classic.

(622 Wörter – 4.562 Zeichen)

Für weitere Informationen wenden Sie sich bitte an:

Agentur TME

Herr Robert A. Thiem

Tel.: 0043 (0)5223 56839

Mobil: 0043 (0)699 1729 7314

info@tme.at
