fahr(T)raum

DIE FERDINAND PORSCHE ERLEBNISWELTEN

4. Motorrad *Classic* Sonderschau

Adrenalinrausch auf zwei Rädern

„Renngeschichte von 1930 bis zur Gegenwart"

05. Oktober 2019 - 29. Februar 2020

Informationen zur Sonderschau in den *Ferdinand Porsche Erlebniswelten fahr(T)raum* mit allen technischen Details der ausgestellten Motorrad-Gespanne.

fahr(T)raum

DIE FERDINAND PORSCHE ERLEBNISWELTEN

4. Motorrad *Classic* Sonderschau

Adrenalinrausch auf zwei Rädern

„Renngeschichte von 1930 bis zur Gegenwart"

05. Oktober 2019 - 29. Februar 2020

Zusammenstellung der Sonderschau durch Karl Holzner & Team

INFOS: +43 (0)6217 552 32 | OFFICE@FAHRTRAUM.AT | WWW.FAHRTRAUM.AT/VERANSTALTUNGEN

TÄGLICH GEÖFFNET VON 10:00 BIS 17:00 UHR | PASSAUER STRASSE 30 | 5163 MATTSEE | AUSTRIA

Impressum

Gesamtleitung der Sonderausstellung: Jakob Iglhauser, Geschäftsführer fahr(T)raum
Organisation und Zusammenstellung der Motorrad-Gespanne: Karl Holzner und Team.

Texte und Bildarchiv: Peter Krackowizer, Public Relations - Presse – Fotografie
Bildlizenzen: © Motorrad-Literatur- und Bildarchiv Prof. Dr. Helmut Krackowizer.

Konzeption, Grafiken, ect. : Mag. (FH) Juliane Sampl, Marketing & PR fahr(T)raum;
Werkstatt22 - Alexander Schierl, Bernhard Adelsberger, Stefan Lechner.

Quellen:
Motorrad-Literatur- und Bildarchiv Prof. Dr. Helmut Krackowizer,
Peter Krackowizer;

Vorwort

Der Herbst wird in den Ferdinand Porsche Erlebniswelten fahr(T)raum mit der 4. Motorrad Classic Sonderschau eingeläutet. Die diesjährige Ausstellung widmet sich unter dem Motto „Adrenalinrausch auf zwei Rädern“ der Renngeschichte von 1928 bis zur Gegenwart.

Highlight der Herbst- und Wintersaison

Insgesamt 19 historische Rennmaschinen, werden präsentiert. Ausgewählt und zusammengestellt wurden die Exponate von Karl Holzner – vormals technischer Kommissar bei Motorrad-WM-Läufen am Salzburgring – und seinem Team.

Ausgehend vom „Großen Preis von Europa“ 1905, bei dem der Österreicher Eduard Nikodem auf einer Puch den Titel holte, über den ersten „Grand Prix d'Europe“ 1924 bis zu den ersten Weltmeisterschaften 1949 wird die Geschichte rund um die Rennmaschinen und deren Fahrern bei der Ausstellung erzählt. Einzigartige WM-Helden leben wieder auf, wie z.B. der bis heute einzige österreichische Solomotorrad-Weltmeister Rupert Hollaus, dem der Titel 1954 aufgrund eines tödlichen Unfalls bei einem Training in Monza erst posthum verliehen wurde.

Während es ab 1949 nur die Weltmeisterschaften für Straßenmotorräder gab, entwickelte sich ab 1988 die Superbike-WM und ab dem Jahr 2000 zusätzlich die MotoGP mit speziell für Rennen entwickelten Prototypen.

Von der Europameisterschaft für Straßenmotorräder zur Motorrad-Weltmeisterschaft

Thoms auf Alcyon, Sieger des „Kriteriums des Viertelliters“, 1904

Die „Coupes Internationales“ der 1900er-Jahre

Der Startschuss zu Meisterschaften fiel bereits 1903 mit so etwas ähnlichem wie einer Motorradmeisterschaft. Vom 16. bis 20. September fand das „Criterium des Viertelliters“ in Paris (Frankreich) auf der Prinzenpark-Radrennbahn statt. 1904 folgte ein „Coupe Internationale“, ebenfalls in Frankreich ausgetragen. An diesem sehr schlecht organisierten Wettrennen nahmen fünf europäische Nationen teil. Es folgte am 25. Juni 1905 ein weiterer „Coupe Internationale“, wesentlich besser organisiert und mit zwölf Fahrern aus vier Nationen am Start. Der Sieger hieß Vaclav Vondřich aus (Alt-) Österreich. Er gewann auf einer Laurin & Klement das Rennen. Der dritte „Große Preis von Europa“ fand dann im Land des Siegers von 1905 statt, in Österreich. Laurin & Klement verzichtete jedoch auf einen Start. Der Österreicher Eduard Nikodem auf Puch wurde nach 03:13,45 Std. Sieger des Rennens mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 77 km/h, gefolgt auf Platz 2 von einem weiteren Österreicher, Obruda, ebenfalls auf Puch.

Der Beginn der Europameisterschaften

Zwischen 1924 und 1937 sowie 1947 und 1948 wurde die Motorrad-Europameisterschaft für Straßenmotorräder jeweils als ein Rennen, dem Grand Prix von Europa, gefahren. In den Jahren 1938 und 1939 sowie seit der Wiederaufnahme 1981, zähl(t)en dann mehrere Rennen mit Punktevergaben zur Motorrad-Europameisterschaft. Von Beginn der Europameisterschaft an waren die englischen Rennfahrer stark vertreten - von 1926 bis 1939 gingen die meisten Europameistertitel nach England. Österreicher waren nie unter den Europameistern, jedoch mit der Motorradmarke Puch fuhren zwei Österreicher und ein Schweizer ganz vorne mit. Im Herbst 1924 beim „Großen Preis von Europa“ in Monza, Italien, belegten die beiden Puch-Werksfahrer Hugo Höbel und Rupert Karner die Plätze zwei und drei. 1931 blieb der Schweizer Werksfahrer Toricelli auf Puch Kompressor mit 18 PS beim „Großen Preis von Deutschland“ am Nürburgring siegreich vor den damals als unschlagbar geltenden Engländern.

Bekannte Gewinner von Europameisterschaften vor dem Zweiten Weltkrieg waren die Engländer Jimmie Simpson, Graham Walker und Jimmy Guthrie, zwei Italiener Tazio Nuvolari, der später als Automobilrennfahrer sehr bekannt wurde und Piero Taruffi, dem 1937 ein Weltrekord mit einer 500-cm³-Gilera gelang (272,8 km/h), der wenige Tage später vom Deutschen Ernst Henne als letzter Rekord vor Ausbruch des Zweiten Weltkriegs, auf NSU gebrochen wurde (277,6 km/h).

In den Jahren 1938 und 1939 dominierten die Deutschen Ewald Kluge, Heiner Fleischmann (beide auf DKW) und Georg Meier (auf BMW), die Europameisterschaft.

Die Europameisterschaft nach dem 2. Weltkrieg

Die Europameisterschaftstitel 1948 und 1949 teilten sich die Engländer mit drei und die Italiener mit vier Titeln. 1949 fand dann erstmals die Motorrad-Weltmeisterschaft statt und die Europameisterschaften wurden eingestellt. Es gab nochmals 1961 (50-cm³-Klasse) sowie 1975 und 1976 (Formel 750) einzelne Europameisterschaften. Erst 1981 lebte sie wieder auf, die Italiener schlossen mit drei von fünf möglichen Titeln an ihre „früheren Zeiten" an. Doch dann wechselten sich Fahrer und Nationen ab.

Österreichische Europameister nach dem 2. Weltkrieg

1986 wurde Hans Lindner auf einer österreichischen Rotax Europameister in der Klasse bis 250 cm³. Philipp Eitzinger auf Honda konnte 2006 den Europameistertitel in der 125 cm³ Klasse gewinnen. Auf einer KTM gelang Lukas Wimmer 2012 der Europameistertitel im „European Junior Cup".

Die Weltmeisterschaft für Straßenmotorräder

Der Zweite Weltkrieg war gerade zu Ende, die „Fédération Internationale de Motocyclisme" (FICM) sah sich angesichts von Treibstoffmangel sowohl bei der Quantität als auch bei der Qualität gezwungen, einschränkende Reglement-Bestimmungen zu erlassen. Dabei wurde auch die Verwendung des Kompressors als Mittel zur Leistungssteigerung verboten. Aber immerhin, 1949 konnte mit sechs „Großen Preisen" erstmals wieder Weltmeisterschaftsrennen veranstaltet werden.

Der Engländer Geoffrey Duke wurde zum ersten Doppelweltmeister der Motorsportgeschichte gekrönt: 1951 auf der 350-cm³- und auf der 500-cm³-Norton „Federbett". Im selben Jahr machte ein Italiener aus Bergamo auf sich aufmerksam. Carlo Ubbiali wurde Dritter in der WM auf Mondial in der Klasse bis 125 cm³. Bei den Seitenwagen war der Engländer Eric Oliver 1949, 1950, 1951 und 1953 unschlagbar und wurde vierfacher Weltmeister. Die 50er waren die Jahre der Vorherrschaft der Italiener, die mit Gilera und Moto Guzzi eines der interessantesten Kapitel der Motorrad-Renngeschichte schrieben.

1954 gewann der sympathische Niederösterreicher Rupert Hollaus posthum den Weltmeistertitel in der Klasse bis 125 cm³ - er kam am 11. September 1954 bei einem Trainingslauf zum „Großen Preis von Italien" in Monza ums Leben. Er sollte bis heute der einzige Solomotorrad-Weltmeister Österreichs bleiben.

Und noch ein gebürtiger Österreicher muss hier genannt werden: Friedrich Hillebrand kam 1917 in Weißbach bei Lofer in Salzburg zur Welt. Hillebrand und sein Beifahrer Manfred Grunwald standen 1957 schon vorzeitig als Weltmeister in der Beiwagenklasse fest. Ende August im Training zum spanischen ‚Großen Preis von Bilbao' streiften sie mit ihrem

Verfolgsungjadt auf Solitude-Rennstrecke in Stuttgart, Deutschland, 1954. Damals erlebten die begeisterten Zuschauermassen die Rennen noch hautnah und ohne Sturzräume mit.

BMW-Gespann in einer Kurve einen Kilometerstein. Mit einer Geschwindigkeit von 150 km/h wurden beide an einen Laternenpfahl geschleudert. Hillebrand war auf der Stelle tot, Grunwald kam mit leichten Verletzungen davon.

Die 1950er-Jahre wurden zu den erfolgreichen Jahren der Motorradmarken Norton, Mondial, Moto Guzzi, Gilera und MV Agusta. Carlo Ubbiali gewann vier Mal die Weltmeisterschaft auf MV Agusta in der 125 cm³-Klasse. Bei den nicht zur Weltmeisterschaft zählenden 1. Mai Rennen in Salzburg-Liefering war Ubialli zu sehen (1957 und 1958 jeweils zwei Mal Sieger in der Klasse bis 125 cm³ und 250 cm³).

Doch Anfang der 1960er-Jahre begann die große Zeit der Japaner mit Honda und Yamaha, denen nur der italienische Motorradhersteller MV Agusta Parole bieten konnte. Der Italiener Giacomo Agostini eilte zunächst auf MV Augusta, zuletzt auf Yamaha, von 1963 bis 1977 von Weltmeistertitel zu Weltmeistertitel. Mit insgesamt 15 WM-Titeln geht Agostini in die Geschichte des Motorsports als einer der ganz Großen ein. Sein erbitterter Gegner wurde der anfängliche englische Teamkollege Mike Hailwood, der 1966 zu Honda wechselte. Agostini, Hailwood und auch der mit Yamaha fahrende Engländer Phil Read lieferten sich über Jahre hinweg spannende Duelle.

Die Deutschen Max Deubel und Emil Hörner gewannen in den 1960er-Jahren vier Mal die Weltmeisterschaft. Klaus Enders wurde zwischen 1967 und 1974 mit den Beifahrern Ralf Engelhardt und Wolfgang Kalauch, auf BMW insgesamt sechsmal Seitenwagen-Weltmeister und damit zu einem der herausragendsten Motorrad-Beiwagenrennfahrer zweier Jahrzehnte.

Mit seinem ersten WM-Titel 1978 läutete der Amerikaner Kenny Roberts in der Königsklasse", der 500-cm³-Klasse, die Ära der amerikanischen Weltmeister in der Straßenmotorrad-WM ein. Freddie Spencer, Eddie Lawson und Wayne Rainey folgten. Der Spanier Ángel Nieto war in den Klassen bis 50 cm³ und 125 cm³ der dominierende 13fache Titelgewinner zwischen 1969 und 1984. Sein Landsmann Jorge Martínez und der Schweizer Stefan Dörflinger wurden in den 1980er-Jahren jeweils vier Mal Weltmeister.

Klingende Namen ab 1990 waren die Italiener ,der vierfache Weltmeister Max Biaggi, der dreifache Weltmeister Loris Capirossi und der ebenfalls dreifache Weltmeister Luca Cadalora. In der Königsklasse war es der fünffache australische Weltmeister Mick Doohan.

1997 in der 125-cm³-Klasse, 1999 in der 250-cm³ und im letzten Jahr der Straßenweltmeisterschaft, 2001, in der 500-cm³-Klasse zeigte dann der Italiener Valentino Rossi sein Können. Von 2002 bis 2005 sowie 2008 und 2009 gewann er die MotoGP und zählte mit neun Weltmeisterschaftstiteln zu den erfolgreichsten Motorradrennfahrern. Und noch

einmal freute sich Österreich über einen Weltmeister: 2001 gewannen Klaus Klaffenböck und Christian Parzer die Seitenwagen-WM. 2002 löste die MotoGP die 500-cm³-Klasse ab, 2010 wurde aus der 250-cm³-Klasse die Moto2 und 2012 folgte die Moto3 für die 125-cm³. Für die 350-cm³-Klasse gab es nur mehr Europameisterschaften. Die 50-cm³-Klasse war bereits 1989 ersatzlos gestrichen worden.

Von der Straßenmotorrad-Weltmeisterschaft zur Moto GP

46, Valentino Rossi, (ITA), Yamaha, MotoGP 2017 Niederlande, 25 Juni 2017 / Quelle: © Shutterstock

Von 1949 bis Anfang der 2000er-Jahre gab es die Motorrad-Weltmeisterschaft für Straßenmotorräder. Seit 1988 hatte sich parallel zur Motorrad-WM die Superbike-Weltmeisterschaft etabliert, bei der mit seriennahen Motorrädern fast so schnell gefahren wurde wie mit den noch leistungsstärkeren und leichteren 500-cm3-Grand-Prix-Maschinen. Zur Saison 2002 wurde auf Druck der japanischen Hersteller, insbesondere Honda, die seit 1949 bestehende 500-cm3-Klasse als höchste Rennklasse innerhalb der Motorrad-Weltmeisterschaft durch die MotoGP ersetzt.

Analog zur Formel 1 müssen diese MotoGP-Maschinen speziell für Rennen entwickelte Prototypen sein, die wegen der Abgrenzung zu den Superbikes nicht von Serienmaschinen abgeleitet sind. In der MotoGP treten die leistungsstärksten Motorräder an den Start. Seit ihrer Einführung als Rennklasse wurde das Reglement mehrmals abgeändert. 2019 dürfen die Maschinen max. 157 Kilogramm inkl. aller Flüssigkeiten wiegen, haben Viertakt-Saugmotoren mit maximal vier Zylindern, 1000 cm3 Hubraum und 81 mm Bohrung. Erlaubt sind Tanks mit max. 22 Liter Tankinhalt, kein Boxenstopp bzw. Nachtanken während Rennen erlaubt. Pro Fahrer und Saison dürfen maximal sieben Motoren zum Einsatz kommen.

Die ersten vier Jahre der MotoGP dominierte der Italiener Valentino Rossi.
Ab der Saison 2010 wurde die 250-cm3-Klasse, in der Zwei- und Viertakter bis 250 cm3 zugelassen waren, von der Moto2-Klasse abgelöst, in der Viertaktmaschinen bis 600 cm3 an den Start gehen. Zur Saison 2012 löste analog dazu die Moto3-Klasse mit ihren 250er-Viertaktern die 125-cm3-Klasse ab. Außerdem wurde der maximal zulässige Hubraum der MotoGP-Klasse auf 1000 cm3 erhöht.

In der Saison 2019 waren Werksteams von Aprilia, Ducati, Honda, KTM, Suzuki und Yamaha im Teilnehmerfeld. Daneben gibt es sogenannte “Satelliten-Teams”, die Werksmaschinen der vorgenannten Hersteller aus vergangenen Saisonen verwenden.

Moto2

Die zweithöchste Prototypen-Rennklasse innerhalb der FIM-Motorrad-Weltmeisterschaft des Straßenrennsports löste 2010 die seit 1949 bestehende 250-cm³-Klasse als zweithöchste Kategorie innerhalb der Motorrad-WM ab. In dieser Klasse kommen Viertaktmotoren mit 600 cm³ zum Einsatz.
Der in der MotoGP erfolgreiche Marc Márquez gewann 2012 auf Suter, einer Schweizer Motorradmarke, in dieser Klasse die Weltmeisterschaft. Lediglich der Franzose Johann Zarco konnte in dieser Klasse zwei Mal Weltmeister werden, 2015 und 2016 auf Kalex, einem deutschen Unternehmen mit Sitz in Bobingen.
Am Red Bull Ring in der Steiermark feierte im August 2019 der Südafrikaner Brad Binder seinen vierten Sieg in dieser Klasse und zugleich seinen ersten Sieg für das in Finnland beheimatete Team Red Bull KTM Ajo. Red Bull KTM Ajo hatte 2018 die Konstrukteursweltmeisterschaft in der Moto2 gewonnen. Von 18 Moto2-Teams in der Weltmeisterschaft 2019 fahren fünf mit Material von KTM.

Moto3

Moto3 löste in der Saison 2012 die 125-cm³-Klasse der Motorrad-WM ab. Bei den verwendeten Saugmotoren handelt es sich um Viertakt-Hubkolbenmotoren mit einem maximalen Hubraum von 250 cm³ und einem Zylinder. Die Motoren erreichen etwa 50 PS.
In dieser Weltmeisterschaftsklasse feierte KTM bereits drei Mal den Fahrerweltmeistertitel, 2012 mit dem Deutschen Sandro Cortese, 2013 mit dem Spanier Maverick Viñales und 2016 mit dem Südafrikaner Brad Binder sowie vier Mal den Konstrukteursweltmeistertitel (2012, 2013, 2014 und 2016).
Der Brite Danny Kent wurde 2015 auf Honda Weltmeister, 2017 Joan Mir und 2018 Jorge Martín (beide Spanier auf Honda).

Der Salzburgring und die Motorrad-Weltmeisterschaft

Start zum WM-Lauf der 50 cm³ Klasse 1973 am Salzburgring.

Der Bau des Salzburgrings war ein Wettrennen mit der Errichtung des Österreichrings. Die StAMKSektion Knittelfeld in der Steiermark, rund um Dr. Gustav Tiroch, wollte für die Formel-1-Rennen die bis dahin am Flugplatz in Zeltweg veranstaltet wurden den Österreichring bauen. Der legendäre „Herr Direktor" Willy Löwinger, langjähriger Präsident des Österreichischen Automobil-Sport-Clubs (ÖASC), wollte den Salzburgring für Automobil- und Motorrad-Weltmeisterschaften errichten. Verschiedene Überlegungen führten zur Planung des Salzburgrings bei Thalgau. Jedoch zogen nach bereits bestehenden Vorverträgen einige Grundbesitzer ihre Zustimmung wieder zurück. Löwinger musste umplanen und fand dann kurzfristig den heutigen Standort im Nesselgraben, der zum größten Teil zur Gemeinde Koppl, zu einem kleineren Teil zur Gemeinde

Plainfeld gehört. Das Wettrennen der Eröffnung gewann durch diese Umplanung der Österreichring. Nachdem dieser im Mai 1969 eröffnet wurde und für zehn Jahre die Zusage zur Durchführung eines Automobil-Weltmeisterschaftslaufs der Formel 3 erhalten hatte, wurde der Salzburgring am 20. und 21. September 1969 mit einem Rennwochenende eröffnet. 1969 fand auch das Gaisbergrennen zum letzten Mal statt.

Doch Motorrad-Weltmeisterschaftsläufe am Salzburgring mussten noch warten. 1970 ging das legendäre 1.-Mai-Rennen erstmals nicht mehr auf einem Autobahnabschnitt um Salzburg, sondern am Salzburgring veranstaltet. Dieser erste „Große Preis von Österreich" am 26. April 1970 bei miserablen Wetterbedingungen fiel sprichwörtlich ins Wasser. Ein Jahr später, am 9. Mai 1971 ging die Premiere der Motorrad-Weltmeisterschaftsläufe am Salzburgring über die Bühne.
In den folgenden zweieinhalb Jahrzehnten begeisterten bei Motorrad-Weltmeisterschaftsläufen bis zu 80.000 Zuschauer, unter anderem Motorrad-Asse wie Giacomo Agostini, Massimiliano „Max" Biaggi, Luca Cadolora, Loris Capirossi, Mick Doohan, Jack Finlay, Wayne Gardner, Fausto Gresini, Eddie Lawson, Randy Mamola, Toni Mang, Ángel Nieto, Alfonso „Sito" Pons, Phil Read, Wayne Rainey, Dirk Rauis, Kenny Roberts, Jarno Saarinnen, Kevin Schwantz, Freddie Spencer, bei den Seitenwagen Rolf Biland, Klaus Klaffenböck, Rolf Steinhausen, Egbert Streuer, Steve Webster .

Auch Österreicher waren bei Weltmeisterschaftsläufen am Salzburgring zu sehen, darunter Karl Auer, August Auinger, Thomas Bacher, Harald Bartol, Manfred Baumann, Ernst Fagerer, Josef „Mandy" Fischer, Josef Hutter, Gerd Kafka (Sieger 1985 der 80-cm³-Klasse beim Grand Prix der Niederlande und WM-Dritter in diesem Jahr) Stefan Klabacher, Mike Leitner, Hans Lindner (1986 Motorrad-Europameister in der Klasse bis 250 cm³ auf Rotax), Manfred Magnus, Siegfried Minich, Engelbert Neumair, Andy Preining, Eduard „Edi" Stöllinger (er gewann 1979 den WM-Lauf der 250cm³-Klasse beim Großen Preis von Belgien) und andere.
Sogar in der „Königsklasse", der Klasse bis 500 cm³ standen Österreicher am Start, wenngleich natürlich nicht mit Chancen auf vordere Plätze: Dietmar Marehard, Andy Mecklau, Karl Truchsess, Josef Ragginger, Rudolf Zeller und andere; in der Gespannklasse Wolfgang Stropek mit Hans Peter Demling und Herbert Pruegl mit Christian Parzer (1987, dem späteren Beiwagen des österreichischen Gespann-Weltmeisters Klaus Klaffenböck).

Der schwärzeste Tag in der Motorradrenngeschichte des Rings war der 1. Mai 1977. Nach wenigen Runden des ersten Rennens, der 350-cm³-Klasse, kam der Italiener Franco Uncini in Folge eines Kolbenreibers zu Sturz und verwickelte mehrere ihm folgende Fahrer darin. Momente später rutschte der Schweizer Hans Stadelmann auf einem Ölfleck aus und krachte unkontrolliert in die vor ihm liegenden Fahrer und Maschinen. Stadelmann erlag noch an Ort und Stelle seinen schweren Verletzungen.
Der letzte Motorrad-Weltmeisterschaftslauf fand 1994 statt, später noch einmal ein Seitenwagen WM-Lauf. Zwischen 1971 und 1994 fiel der Motorrad-Grand-Prix nur zwei Mal aus: 1980 durch einen dramatischen Wintereinbruch Ende April, der die Rennstrecke in eine Loipe verwandelte. Und 1992, als der Traditionsveranstalter ARBÖ aus finanziellen Gründen auf die Ausrichtung des Weltmeisterschaftslaufs verzichtete.

Honda RS 250 NF5 (von Hans Lindner)

Leihgabe: Eugen Swoboda

Technische Daten	
Baujahr:	**1987**
Motorbauart:	**membrangesteuerter 2 Zylin-**
	der, 2-Takt Motor
Hubraum:	**250 ccm**
Leistung:	**ca. 80 PS**
Kraftübertragung:	**Trockenkupplung und Kette**

BMW R 57 Kompressor

Leihgabe: Paul Schwab

Technische Daten	
Baujahr:	1928
Motorbauart:	2 Zylinder / Boxer 4 Takt OHV Kompressor
Hubraum:	500 ccm
Leistung:	54 PS am Hinterrad
Kraftübertragung:	4 Gang Handschaltung über Kardanwelle

BMW R 57 Rennmaschine

Leihgabe: Paul Schwab

Technische Daten	
Baujahr:	1928
Motorbauart:	2 Zylinder / Boxer 4 Takt OHV Kompressor
Hubraum:	500 ccm
Leistung:	54 PS am Hinterrad
Kraftübertragung:	4 Gang Handschaltung über Kardanwelle

Norton Manx 500

Leihgabe: Eduard Kranawetvogl

Technische Daten	
Baujahr:	1953
Motorbauart:	1 Zylinder / 4 Takt DOHC Königswelle
Hubraum:	500 ccm
Leistung:	ca. 40 PS
Kraftübertragung:	4 Gang Fußschaltung über Kettenantrieb

Puch 250 TFS Wettbewerbsmodell

Leihgabe: Josef Maier

Technische Daten	
Baujahr:	1954
Motorbauart:	1 Zylinder / 2 Takt Doppel-kolben, 2 Vergaser
Hubraum:	250 ccm
Leistung:	ca. 15 PS
Kraftübertragung:	4 Gang Fußschaltung über Kettenantrieb

BSA Goldstar 500

Leihgabe: Ferdinand und Eduard Kranawetvogl

Technische Daten	
Baujahr:	1955
Motorbauart:	1 Zylinder / 4 Takt OHV
Hubraum:	500 ccm
Leistung:	ca. 40 PS
Kraftübertragung:	4 Gang Fußschaltung über Kettenantrieb

Yamaha TZ 750 / OW 31 / Rennmaschine

Leihgabe: Robert Maschner

Technische Daten	
Baujahr:	1974
Motorbauart:	4 Zylinder/2 Takt Reihenm.
Hubraum:	750 ccm
Leistung:	ca. 115 PS
Kraftübertragung:	6 Gang Fußschaltung über Kettenantrieb

Morbidelli 125 - Produktions Racer

Leihgabe: Ernst Fagerer

Technische Daten	
Baujahr:	1976
Motorbauart:	2 Zylinder / 2 Takt
Hubraum:	125 ccm
Leistung:	ca. 42 PS
Kraftübertragung:	6 Gang Fußschaltung über Kettenantrieb

Honda 600 Super Sport Rennmaschine

Leihgabe: Karl Faschang

Technische Daten	
Baujahr:	2003/2004
Motorbauart:	4 Zylinder /4 Takt Reihenmotor / DOHC
Hubraum:	600 ccm
Leistung:	ca. 125 PS
Kraftübertragung:	6 Gang Fußschaltung über Kettenantrieb

Kettl AJS 500 / R10 Werksrennmaschine

Leihgabe: Willi Linzer

Technische Daten	
Baujahr:	1930
Motorbauart:	1 Zylinder / 4 Takt / OHC
Hubraum:	500 ccm
Leistung:	ca. 30 PS
Kraftübertragung:	4 Gang Fußschaltung über Kettenantrieb

Ducati 350 Desmo-Racer

Leihgabe: Herbert Schoßleitner

Technische Daten	
Baujahr:	1969
Motorbauart:	1 Zylinder /4 Takt Königswellenmotor / OHV
Hubraum:	350 ccm
Leistung:	ca. 35 PS
Kraftübertragung:	5 Gang Fußschaltung über Kettenantrieb

Sunbeam M95 RTT Productions Racer

Leihgabe: Anton Bögl

Technische Daten	
Baujahr:	1934
Motorbauart:	1 Zylinder / 4 Takt / OHV
Hubraum:	500 ccm
Leistung:	ca. 30 PS
Kraftübertragung:	4 Gang Fußschaltung über Kettenantrieb

Honda 750 RC 30, Super Bike Rennmaschine

Leihgabe: Robert Maschner

Technische Daten	
Baujahr:	1988
Motorbauart:	4 Zylinder / V4 - 90° / 4 Takt / DOHC
Hubraum:	750 ccm
Leistung:	ca. 125 PS
Kraftübertragung:	6 Gang Fußschaltung über Kettenantrieb

Yamaha TZ 250 Production - Racer

Leihgabe: Theo Winkler / Wolfgang Palusetti

Technische Daten	
Baujahr:	1989
Motorbauart:	2 Zylinder / 2 Takt
Hubraum:	250 ccm
Leistung:	ca. 75 PS
Kraftübertragung:	6 Gang Fußschaltung über Kettenantrieb

Kawasaki ZXR 750 R Super Bike

Leihgabe: Johann Wieder

Technische Daten	
Baujahr:	1991
Motorbauart:	4 Zylinder / 4 Takt
Hubraum:	750 ccm
Leistung:	ca. 130 PS
Kraftübertragung:	6 Gang Fußschaltung über Kettenantrieb

NSU 501SS „BULLUS“

Leihgabe: Gerhard Weinzettl

Technische Daten	
Baujahr:	1930
Motorbauart:	1 Zylinder /4 Takt Königswellenmotor / OHC
Hubraum:	500 ccm
Leistung:	ca. 30 PS
Kraftübertragung:	3 Gang Fußschaltung über Kettenantrieb

KTM 1195 RC 8R / IDM Super Bike

Leihgabe: KTM Motohall, Mattighofen

Technische Daten	
Baujahr:	2011
Motorbauart:	2 Zylinder / V2 / 4 Takt / DOHC
Hubraum:	1195 ccm
Leistung:	190 PS
Kraftübertragung:	6 Gang Fußschaltung über Kettenantrieb

Aermacchi 350 Ala d´Oro Produktions-Rennmaschine

Leihgabe: Anton Bögl

Technische Daten	
Baujahr:	1968
Motorbauart:	1 Zylinder / 4 Takt Stoßstangenmotor
Hubraum:	350 ccm
Leistung:	ca. 38 - 40 PS
Kraftübertragung:	6 Gang Fußschaltung Schaffleitner Getriebe

Super Moto Rennmaschinen (diese befinden sich noch im Renneinsatz)

Leihgabe: Josef Frauenschuh

Technische Daten	
Baujahr:	2008
Motorbauart:	1 Zylinder / 4 Takt OHC/ Einspritzung
Hubraum:	796 ccm
Leistung:	ca. 85 PS / 90 Nm.
Kraftübertragung:	6 Gang Fußschaltung über Kettenantrieb

Technische Daten	
Baujahr:	2015
Motorbauart:	1 Zylinder / 4 Takt OHC / Einspritzung
Hubraum:	796 ccm
Leistung:	ca. 98 - 106 PS / 97 - 104 Nm.
Kraftübertragung:	6 Gang Fußschaltung über Kettenantrieb

fahr(T)raum

DIE FERDINAND PORSCHE ERLEBNISWELTEN

„Eine Zeitreise zu den
Meilensteinen der Mobilität“

Ferdinand Porsche Erlebniswelten fahr(T)raum | Passauerstr. 30 | 5163 Mattsee bei Salzburg
Täglich geöffnet 10:00 - 17:00 Uhr | +43 (0) 6217 592 32 | office@fahrtraum.at
www.fahrtraum.at