



## Rennfahrerlegende Hubert Hahne ist Artega-Repräsentant

Hubert Hahne wurde erst vor wenigen Wochen zum offiziellen Botschafter des Nürburgrings ernannt. Nun ist er auch Repräsentant von Artega, mit Sitz am Nürburgring, der berühmtesten Rennstrecke der Welt, auf der Hahne Renngeschichte geschrieben hat. Sein erstes Rennen fuhr

Hubert Hahne im Jahr 1960 - als 25-jähriger - zusammen mit einem Freund beim 6-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring. Das Ergebnis war für ihn enttäuschend, weil das im vorderen Drittel platzierte Mannschaft wegen eines falschen Fahrerwechsels disqualifiziert wurde. 1963 erzielte er seinen ersten großen Erfolg, als er auf einem BMW 700 die Europapokalwertung für Tourenwagen gewann. 1964 beherrschte Hahne mit einem ►►

## Racing legend Hubert Hahne is an Artega ambassador

Just a few weeks ago, Hubert Hahne was named official ambassador of the Nürburgring. Now he is also a representative of Artega, with an office at the Nürburgring, the world's most famous racetrack where Hahne himself made racing history. Hubert Hahne drove his first race in

1960 at the age of 25. He and a friend took part in the Six-Hour Race on the Nürburgring race track. But the results were disappointing because although they placed in the top third, the team was disqualified for an unsanctioned change of drivers. Hahne's first major success came in 1963 when ►►



►► BMW 1800 Ti die Deutsche Rundstreckenmeisterschaft, er siegte 14-mal in 16 Rennen. 1966 wurde er Europameister. Außerdem umrundete er in einem Rahmenrennen zum Großen Preis von Deutschland am 6. August 1966 mit einem BMW 2000 Ti als erster in einem Tourenwagen die Nürburgring-Nordschleife in unter zehn (genau genommen 9:58,9) Minuten. Außerdem gewann er zusammen mit Jacky Ickx das 24-Stunden-Rennen in Spa-Francorchamps.

1966 begann Hahnes Wechsel vom Tourenwagen in die Formel 2. Einen Tag nach seinem Rundenrekord startete er mit einem Matra MS6-B.R.M. der Tyrrell Racing Organization beim Großen Preis von Deutschland und wurde Zweiter in der Formel-2-Wertung hinter ►►

►► *he won the European Trophy for Touring Cars driving a BMW 700. In 1964 Hahne dominated the German Circuit Championship with a BMW 1800 Ti, winning 14 of 16 races. He was European champion in 1966. Driving a BMW 2000 Ti in a support race for the Grand Prize of Germany on August 6, 1966, Hahne became the first touring car driver to complete the northern loop (Nordschleife) of the Nürburgring track in under ten minutes (9:58.9, to be precise). And he triumphed together with Jacky Ickx in the 24-hour race in Spa-Francorchamps.*

*In 1966 Hahne began the transition from touring cars to Formula 2 racing. On the day after he set his touring car record, he sat behind the ►►*

Auf dem Autosalon in Genf wurden die Weichen gestellt: Hubert Hahne (mitte) mit seinem Sohn (rechts) im Gespräch mit Benedikt Altrogge (links)

*Artega set the course on the International Motoshow in Geneva: Hubert Hahne (centre) with his son (right) and Benedikt Altrogge (left)*

▶▶ Jean-Pierre Beltoise. Ab 1967 fuhr er für BMW (zunächst mit Lola-Fahrgestell), schied beim GP von Deutschland aber mit Aufhängungsschaden aus. 1969 wurde er Zweiter in der Formel-2-Europameisterschaft. 1970 beendete Hahne seine Karriere als Rennfahrer. Hubert Hahne hat seine ersten Gedanken über den Artega GT für Sie zu Papier gebracht. ◀◀

▶▶ *wheel of a Matra MS6 - B.R.M., driving for the Tyrrell Racing Organization in the Grand Prize of Germany, and finished second in the Formula 2 ranking behind Jean-Pierre Beltoise. Beginning in 1967 he drove for BMW (initially with a Lola chassis), but dropped out of the Grand Prize of Germany due to a defect in the suspension system. In 1969 he came in second in the Formula 2 European Championship. Hahne ended his racing career in 1970.*

*This is what Hubert Hahne had to say about the Artega GT:*



## Der Miura im Zeitalter erneuerbarer Energien

**M**anchmal ist man geneigt, attraktive Autos mit hübschen Menschen zu vergleichen, zumeist natürlich mit dem schönen Geschlecht. Irgendwann entwickelt aus den ersten Liebeleien die erste große Liebe – bei Frauen. Bei Autos ebenso. Meine erste „heißblütige Geliebte“ war der Lamborghini Miura. Bereits nach der ersten Probefahrt in Sant'Agata Bolognese wollte ich am liebsten gar nicht mehr aussteigen. Es musste mich jedenfalls keiner überreden, diesen faszinierenden Sportwagen spontan zu kaufen. Das gleiche „Schicksal“ ereilte mich, als ich auf dem Wege von der VW-Autostadt Wolfsburg zum Nürburgring unterwegs war. In der Kleinstadt Delbrück legte ich einen Zwischenstopp ein, um der Einladung von Artega-Manager Benedikt Altrogge zu folgen, einen Artega GT zu testen. Niemals hätte ich gedacht, dass ich mich in meinem fortgeschrittenen Alter noch einmal in einen Sportwagen verlieben kann, so sehr, dass ich nach der Testfahrt gegenüber Benedikt mein Fahrerlebnis folgendermaßen darstellte: „Am liebsten würde ich überhaupt nicht mehr aussteigen. „Dann bleiben Sie doch sitzen“, meinte er mit geradezu provokanter Gelassenheit. Ob ihr es glaubt oder nicht, von diesem Zeitpunkt an pilotiere ich fast alltäglich einen Artega, Farbe: Rosso da corsa. Dieser Sportwagen verkörpert ein fast ausgestorbenes Wesen, das urwüchsige Sportgerät für asketische Motorsport-Enthusiasten mit ausgeprägten fahrtechnischen Qualitäten. Puristisch wie ein Rennwagen mit Straßenzulassung. Plötzlich ist das Radio eine Belästigung, denn der Motorsound macht die Musik. Der Federkomfort ist Nebensache, da das Gespür für die Straße vorrangig ist. Letztlich ist auch das Kofferraum-Volumen völlig ausreichend, da intelligente Sportler nicht unbedingt einen

Kasten Bier oder einen Sack Kartoffeln transportieren wollen. Als Lamborghini-Importeur habe ich mir einmal die Mühe gemacht, alle Kleidungsstücke und das Reisegepäck für zwei Wochen, neben einem Miura im Autosalon zu präsentieren und siehe da, es war mehr als genug. Allerdings, bei der Ankunft in Saint Tropez hatte mein Smoking unendlich viele Bügelfalten, denn der Kofferraum war ein Teil des Motorraums. Das ist beim Artega GT unmöglich, denn der Kofferraum ist, sozusagen luftgekühlt, in der Frontpartie des Fahrzeugs untergebracht.

Hubert Hahne, Nürburgring

## *The Miura in the age of renewable energy*

*It's sometimes tempting to compare attractive cars with beautiful people – admittedly, usually those of the fairer sex. An initial flirt eventually turns into one's first big love affair. That's the way it is with women, and it also goes for cars. My first "hot-blooded lover" was the Lamborghini Miura. After my first test drive in Sant'Agata Bolognese, I didn't want to get out of the car. No one had to talk me into buying that fascinating sports car. I "suffered" the same fate again while driving from the VW Autostadt in Wolfsburg to the Nürburgring race track. I made a stopover in the little town of Delbrück, having been invited by Artega manager Benedikt Altrogge to test drive the Artega GT. At my advanced age, I never would have thought I could fall in love with a sports car again to the extent that I described my test drive to Benedikt with the following words: "I really don't even want to get out of this car."*

*"Then stay behind the wheel," he said, with a calmness that was nearly exasperating. Believe it or not, from that moment on I've been driving an Artega nearly every day – color: rosso da corsa. This vehicle is a species that's nearly extinct. It's a lusty sports car for fans of aesthetically appealing racing cars, and features outstanding technical qualities for a superior driving experience. It's virtually puristic, like a race car licensed for normal traffic. Suddenly I find the radio annoying, because it distracts from the music of the engine. The shock absorption is irrelevant; the feel for the road is paramount. Ultimately the size of the trunk is quite sufficient, since clever drivers will not necessarily want to transport a case of beer or a sack of potatoes with this vehicle. As a Lamborghini importer, I once went to the trouble of displaying all my clothing and luggage for a two-week*

*trip next to a Miura at an auto show and what do you know – it was more than enough. Although I must admit my tuxedo was full of wrinkles when I arrived in Saint Tropez, as the luggage storage compartment was part of the engine compartment. You won't have that problem with the Artega GT because the trunk is located at the front of the vehicle and gets plenty of air circulation.*

*Hubert Hahne, Nürburgring*