DRIFT

Klubnachrichten des 1. C.A.R.-Teams Ferlach

Ausgabe 2, Februar 2022

50 JAHRE

Der grosse Sprung vorwärts

ist noch nicht gelungen!

Foto: Harpagornis, Wikimedia Commons

Karawanken-Classic ist Lauf zur Österr. Classic-Staatsmeisterschaft

STAATSMEISTERSCHAFT 2022

ÖMVV

www.oemvv.at

Alpe-Adria-Classic-Challenge 2022 leider neuerlich verschoben auf 2023

AACC

Alpe Adria Classic Challenge

Nicht vergessen: 2. März Klubabend mit Heringsschmaus (nur für Mitglieder)

Liebe Motorsportfreunde,
liebe neue Leser unserer Klub-Zeitschrift DRIFT,

Eigentlich wollten wir das Neue Jahr damit beginnen, dass wir die Klubzeitschrift des 1. C.A.R. Teams Ferlach, den „DRIFT“ gleich mit der ersten Ausgabe im Jänner 2022 online stellen und ihn so allen Motorsportfreunden zur Verfügung stellen.

Aber wie so oft in diesen Zeiten, kommt es etwas anders als gewünscht! - Ein paar Probleme im IT-Bereich und schon war unser Termin nicht mehr haltbar.
Seid also nicht zu streng mit uns und vergleicht uns bitte nicht mit professionellen Motorsport-Ausgaben! - Der DRIFT wird von Laien in deren Freizeit gestaltet und soll vor allem Mitglieder des 1. C.A.R. Teams Ferlach über Klubgeschehen und Motorsport in Kärnten informieren. Wir hoffen aber auch (noch)Nichtmitglieder anzusprechen, die dabei zu unserem Klub und unseren zahlreichen Veranstaltungen finden.

Wie kam es überhaupt zum DRIFT?
Begonnen hat alles 1968. Kärnten war damals eher ein weißer Fleck im Motorsport. Nur die Semperit–Rallye und die Alpenfahrt führten durch unser Bundesland**.**
Eine kleine Gruppe begeisterter Kärntner Motorsportler hatte sich damals in Ferlach gefunden und gründete 1968 einen eigenen Motorsportverein, das »**1. C.A.R. Team Ferlach**«.
Der Vereinsname »1. C.A.R. Team Ferlach« lässt auf den ersten Blick unwillkürlich an das Englische »car« (Auto) denken! Ein willkommener Nebeneffekt, die Abkürzung steht aber für das » **1. Carinthian Amateur Racing Team**«.

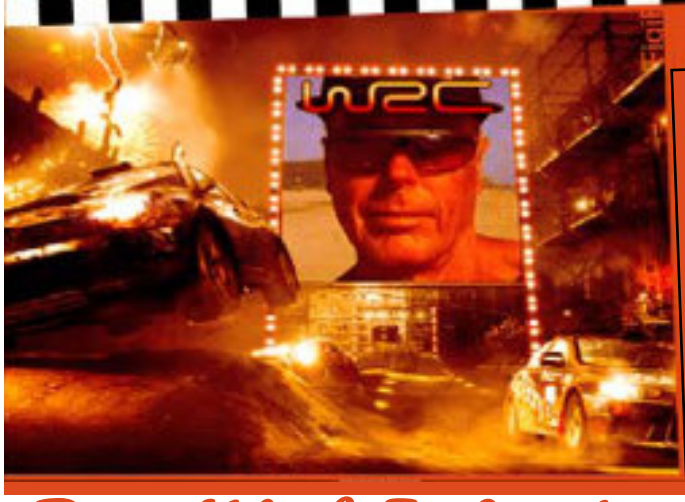
Schon früh wurde von den Klubmitgliedern die Idee einer eigenen Klub-Zeitschrift angeregt. Vor allem weil der junge Klub mit seinen Veranstaltungen sehr erfolgreich war. - „Autocross Hollenburg“, „TOTAL-Tank Rumwolf-Rallye“ (später bekannt unter dem Spitznamen „Karawanken-Safari“) sowie das Bergrennen „St.Urban - Simonhöhe“, waren bereits Bewerbe zur FIA-Europameisterschaft und zur Österreichischen Staatsmeisterschaft!
Unter dem Namen „**DRIFT**“ entstanden die ersten Ausgaben der neuen Klub-Zeitung, die damals noch mühsam händisch kopiert, sortiert, geheftet und versandt wurden, siehe o.a. Exemplare.
Mit wachsender Mitgliederzahl konnte das natürlich kein Dauerzustand bleiben - daher wurde der DRIFT bereits nach wenigen Jahren nur mehr gedruckt.

Mit dem Internet ist unser Klub auch auf dieses Medium umgestiegen und hat den Klub-Mitgliedern den DRIFT - erstmals in Farbe - per Email zusenden können.
Auf Anregung etlicher Mitglieder wagen wir jetzt den Schritt unseren Klubzeitschrift über unsere Homepage auch anderen Motorsport-Freunden zur Verfügung zu stellen >> https://www.carteamferlach.at/drift/

Wir wollen laufend Beiträge und Themen zu finden, die sowohl unsere Mitglieder als auch andere Motorsportler, egal ob Racer, Oldtimer-Fan, Kartfahrer, Slalom-Wedler etc., interessieren.
Reaktionen zu unserem DRIFT oder sogar Vorschläge für Beiträge sind daher willkommen (DRIFT-Redaktion >>> figurag@aon.at).
Herzlich willkommen heißen wir natürlich alle Fans, die Kärntens ältestem und nach wie vor aktivsten Motorsport-Klub beitreten möchten, s. https://www.carteamferlach.at/mitglied-werden/

Auf unserer Homepage https://www.carteamferlach.at findet Ihr alle Informationen über unseren Klub und seine Veranstaltungen. Auf Euren Besuch bei einem unserer Klubabende freut sich Euer Obmann

Gustl Mostetschnig,



FIGI´s ROADBOOK

INHALT

Vorwort des Klubobmann	Seite 2
Klubjahr 2022 startet am 2. März	Seite 3
KCC-Neuerungen 2022	Seite 4
Karawanken-Classic	Seite 5
Mit dem Puch in die Sahara	Seite 9
Classic-Shorttrack	Seite 10
Russia Northern Forest	Seite 11
Rallye Dakar, Blick ins Cockpit	Seite 13
Absage Alpe-Adria-Classic-Challenge	Seite 15
1085 PS und 4,7 Mio Minus	Seite 16
Angst vor Inflation	Seite 17
Socemag Gregoire	Seite 18
Beliebteste Oldtimer	Seite 20
Coloni-2 CV	Seite 22
Ken Blocks Hoonitron Elektrikhana	Seite 23
Kommende Veranstaltungen	Seite 25

Das Klub-Jahr startet am 2. März 2022

Wie wir Euch ja schon in unserem letzten DRIFT mitgeteilt haben, sollte Ihr Euch den 2. März ganz dick auf Euren Kalender vormerken. Denn das starten wir unser Klubjahr nach einer viel zu langen Pause neu!

Klub-Obmann Gustl Mostetschnig hat sich dazu ja etwas ganz Besonderes einfallen lassen, das es so in der über 50-jährigen Geschichte unseres Klub noch nicht gab, den

1. CTF-Heringsschmaus

Matjas hering salat ; Founder: Lawrence Lessig, Website: creativecommons.org; Wikimedia Commons

Als „besonderes Schmankerl" hat sich der Obmann auch noch eine einmalige Location ausgesucht, den **Landgasthof Plöschenberg**.

Der gemütliche, von Bergen umgebene Gasthof ist gerade mal 9 km vom Zentrum Klagenfurt entfernt. Es gibt also keine Ausrede, dass Ihr bei diesem ersten Klubabend des Jahres 2022 nicht dabei seid.

Parkplätze sind ebenfalls zur Genüge vorhanden, so dass Ihr schon bei der Ankunft den Panoramablick auf die umliegenden Berge und das Tal genießen könnt.

Adresse:
Landgasthof Plöschenberg
Plöschenberg 4,
9071 Köttmannsdorf

Zeitpunkt:
Aschermittwoch,
2. März 2022, ab 17 Uhr
Nur für Klub-Mitglieder mit einer Begleitperson!

Zu dem Heringsschmaus hat der CTF-Vorstand eingeladen und einige Überraschungen vorbereitet! Getränke muss aber jeder selbst begleichen!

Auf jeden Fall schon jetzt ein herzliches

DANKE !

Im Namen aller Mitglieder an unseren Vorstand für die nette Idee!

Die Wetter-Vorhersage ist gut, so dass wir uns auf ein nettes, erstes Zusammensein freuen!

Fotos: Daniel Fessl / Agentur Autosport.at

Kärntner-Classic-Cup mit etlichen Neuerungen

Die Ausschreibung des Kärntner-Classic-Cups 2022 (KCC) steht erst seit wenigen Wochen online, aber es haben sich schon einige interessante Piloten / Teams für diesen Cup angemeldet.

Generell ist das KCC-Reglement unverändert geblieben; aber es gibt doch kleinere Neuerungen.

Eigene KCC-Wertung
Die Teilnehmer des KCC werden bei jeder Veranstaltung in einer eigenen Wertung gereiht. Diese ist ein Auszug aus der jeweiligen Gesamtwertung.

Jeder KCC-Veranstalter erstellt eine eigene Wertung der KCC-Teilnehmer

Mehr, aber kleinere Events
Die Anzahl der Veranstaltungen ist gegenüber den Vorjahren von rund 6 vor 2019, auf 9 Tages-Veranstaltungen im Jahr 2022 gestiegen. Das bedeutet aber nicht, dass diese Serie damit wesentlich teurer geworden ist - im Gegenteil!
Denn der Großteil der neuen Veranstaltungen bewegt sich um unteren Bereich der Nenngebühren, da es sich um kleinere Tages-Veranstaltungen handelt, die primär auf den Nachwuchs im Classic-Sport zugeschnitten sind.

Geänderter Wertungsmodus
Dieser Trend wirkt sich natürlich auf den Wertungsmodus, sprich Punkte-Faktor der jeweiligen Veranstaltung, aus. Je sportlicher eine Veranstaltung ist, umso höhere Punkte können bei dieser Veranstaltung erzielt werden:

- **Trieste-Opicina Historic**
  02. April 2022
  Wertungs-Faktor 1,5
- **Classic-Shorttrack 1**
  09. April 2022
  Wertungs-Faktor 1,0
- **Kraigerberg 1**
  29. April 2022
  Wertungs-Faktor 1,0
- **FIZZERS-Karawanken-Classic**, Freitag-Etappe
  13. Mai 2022
  Wertungs-Faktor 1,5
- **FIZZERS-Karawanken-Classic**, Samstag-Etappe
  14. Mai 2022
  Wertungs-Faktor 2,0
- **SMS- Classic-Sprint**
  17. September 2022
  Wertungs-Faktor 1,0
- **Classic- Shorttrack 2**
  Termin offen / open
  Wertungs-Faktor 1,0
- **Kraigerberg 2**
  07. Oktober 2022
  Wertungs-Faktor 1,0
- **TAFRENT- Classic-Sprint**
  15. Oktober 2022
  Wertungs-Faktor 1,0

Ein Faktor bewertet die SP-Zahl und Anforderungen der KCC-Veranstaltungen

Streich-Resultat
Neu beim KCC 2022 ist auch die Möglichkeit für ein Streich-Resultat. Diese Möglichkeit ergab sich zwangsläufig wegen der, doch relativ großen Anzahl von KCC-Bewerben.
Von den oben angeführten bzw. von den tatsächlich durchgeführten Veranstaltungen wird eines, u.z. das mit den wenigsten Punkten, als Streich-Resultat gewertet.

Als Streich-Resultat können verwendet werden:

- Schlechtestes Ergebnis
- Ausfall bei einem Event
- Nicht angetreten.

Nennung zum KCC
Für die Teilnahme am Kärntner-Classic-Cup ist nach wie vor eine eigene Nennung notwendig, wobei das Nenngeld seit Jahren lediglich moderate 30 € beträgt.

Anmeldungen unter:
www.carteamferlach.at

Die Gewinner des Kärntner-Classic-Cups 2022 kamen übrigens aus der Steiermark. STOCKER Manfred und sein Co GRATZER Wolfgang (Foto oben) aus Aigen im Ennstal scheuten den weiten Weg nach Kärnten nicht um sich den Cup zu holen. Unterwegs war das Duo dabaie auf einem Porsche 911 Targa, Baujahr 1972.

Erstmals gibt es ein (1) Streich-Resultat beim Kärntner-Classic-Cup

Leicht wurde es den beiden freilich nicht immer gemacht, denn die beiden Kärntner MAIER Heribert / STRASSNIG Martin, (Foto unten) unterwegs auf einem BMW 3,0 CSI, Baujahr 1975 forderten die Cup-Gewinner.

Zuletzt ritterten die beiden Teams um den Sieg beim 2. Classic-Shorttrack. Auf die Hunderstel Sekunde idente Strafpunkte im alles entscheidenden Final-Lauf zwischen den beiden, machten ein neuerliches Stechen notwendig, das Die Steirer für sich entscheiden konnten.
Trost für die beiden Lavantaler BMW-Piloten - der beste Kärntner des Cups erhält den Titel eines „**Kärntner-Classic-Meisters**“

Wir können uns also 2022 auf eine spannende KKC-Saison freuen!

2022 wieder Staaatsmeisterschaft für historische Automobile, ...und die FIZZERS-Karawanken-Classis ist dabei!

Nach einer längeren Pause, schreibt der ÖMVV (Österreichischer Motor-Veteranen-Verband) für das Jahr 2022, wieder eine Staatsmeisterschaft aus.

Diese wurde mit der Austrian Motorsport Federation (AMF) abgestimmt und gilt für Veranstaltungen mit einem max. Schnitt von 50 km/h.

Um diese neue Serie auch für Veranstalter attraktiver zu gestalten, wurde das Reglement sehr verein-facht. Wesentliche Änderung ist, dass bei jeder Veranstaltung, die zur Staatsmeisterschaft zählt, **grundsätzlich die Durchführungsbestimmungen des jeweiligen Veranstalters** Gültig-keit haben.

Eine finanzielle Abgabe an den ÖMVV für die Durchführung eines Staatsmeisterschafts-laufes ist nicht erforderlich, denn der ÖMVV hat einen Sponsor gefunden, der die Pokale für die StaatsmeisterInnen zur Verfügung stellen wird.

Die ÖMVV-Staatsmeisterschaft für FahrerInnen und BeifahrerInnen wird in folgenden Kategorien vergeben:

- Automobile bis Baujahr bis 1949
- Automobile der Baujahre 1950 – 1970
- Automobile der Baujahre 1971 - 1992
- Beifahrerwertung jeweils auch für die oben angeführten Klassen
- Motorräder

Welche andere Classic-Veranstaltungen noch für die Österreichische Staatsmeisterschaft 2022 gewertet werden, steht derzeit noch nicht fest, soll aber bis 31. März 2022 entschieden werden.

Auf jeden Fall ist der Andrang ab Bewerbern schon jetzt sehr groß!
Die Vorbereitungs-arbeiten für die 13. FIZZERS-Karawanken-Classic laufen inzwischen planmäßig ab:
Obwohl der 1. Nennungsschluss erst am 21. März 2022 wirksam wird, haben sich bis jetzt bereits über 60 Teams angemeldet! Man merkt also dass nach der Pause von 2 Jahren den Oldtimer-Piloten die Spannung eines interessanten Bewerbes und die Geselligkeit mit gleichgesinnten Oldy-Fans fehlt.

Dass die FIZZERS-Karawanken-Classic nicht nur lokale Bedeutung hat, merkt man auch an den neuerlich sehr starken Nennungen aus dem Ausland.
Im letzten DRIFT konnten wir ja berichten, dass 3 Teams aus Litauen erstmals zu unserer Kärntner Classic anreisen werden. Inzwischen hat noch ein weiteres Team aus Litauen genannt.
Außer aus Litauen haben noch Teams aus Deutschland, Holland, Italien, Polen, Schweiz, Slowenien, Tschechischen Republik, Ungarn und natürlich Österreich genannt.
Das ist schon recht beachtlich!

Hinsichtlich der Streckenführung und der Sonderprüfungen hat „Road-Chief“ Harald Pirtscher bereits eine attraktive Strecke ausgedacht. Wir freuen uns schon darauf!

Die FIZZERS-Karawanken-Classic, 12. - 14. Mai 2022) ist eine der Traditions-Veranstaltungen die nicht nur die Tradition, sondern auch Abwechslung auf ihre Fahnen geschrieben hat.

Abwechslungsreiche Strecken, immer wieder neu erdachte Sonderprüfungen wie z.B. der schon historische „Parallel-Slalom“ in Ferlach, Rundstrecken-Sonderprüfungen auf verschiedenen Arealen sind Merkmale der „süßesten Classic“!

Dazu kommt Abwechslung auch bei Stationen bei denen der Tross der FIZZERS-Karawanken-Classic einkehrt. Das Kärntner Wahrzeichen, die Burg Hochosterwitz, wurde ebenso schon besucht wie die Burgruine Landskron, Burg Glanegg oder zuletzt Schloss Leonstain in Pörtschach am Wörthersee.

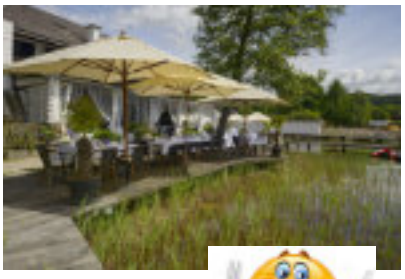
Für 2022 haben wir uns wieder etwas Neues ausgedacht:
Außer im Rallye-Zentrum, dem Parkhotel in Pörtschach sitzen die Teilnehmer der FIZZERS-Karawanken-Classic am Freitag, 13. Mai 2022 fußfrei erste Reihe direkt am Wörthersee im

See-Restaurant Kropfitsch

Unsere Ex-Obfrau und Leiterin der Gästebetreuung, Henny Bucher, hat für uns diesen idyllischen Platz direkt am Wörthersee ausfindig gemacht und bereits reserviert.
Dort, an einem der schönsten Plätze am Wörthersee wollen wir mit unseren Teilnehmern des Tages-Ausklang nach der ersten Tages-Etappe der FIZZERS-Karawanken-Classic feiern.

Ein erlesenes Buffet mit regionalen und internationalen Schmankerln wird garniert durch den Blick auf den See.

Das See-Restaurant in Krumpendorf ist ein nicht nur bei Familienfeiern und Hochzeiten beliebt, sondern auch bei Seglern und Motorbootfahrern, denn es verfügt über eine Marina und einen Steg zum anlegen.



Viel Spass!

Auto Bild berichtet über "eine zuckerlsüße Oldtimer-Rallye

13. Karawanken-Classic

Eine zuckerlsüße Oldtimer-Rallye

Die Nennliste ist bereits gut gefüllt, maximal 70 Fahrzeuge werden zum Start zugelassen. Nennschluss ist der 21. März

Mitte Mai ist Pörtschach der Treffpunkt für Fahrzeuge bis inklusive Baujahr 2001

Streckenkilometer in Angriff zu nehmen und Schnittprüferwertungen für Teams beachtet.

Lastkraftwagen oder Militärfahrzeuge sind im Starterfeld nicht zu finden. Ein Gala-Abend im Parkhotel Pörtschach schließt die Veranstaltung am Samstag ab. Alle Details unter:

www.cartearnferlach.at

In Kärnten werden Kindheitserinnerungen geweckt

MIT IHREM HAUPTSPONSOR weckt die vom 12. bis zum 14. Mai abgehaltene Fizzers-Karawanken-Classic Kindheitserinnerungen. Wahrscheinlich ebenso wie viele der maximal 70 Oldtimer, die sich für die Gleichmäßigkeitsveranstaltung in Pörtschach am Wörthersee treffen, um etwa 450

Die Nennliste ist bereits gut gefüllt, maximal 70 Fahrzeuge werden zum Start zugelassen. Nennschluss ist der 21. März

Revival endet mit Gala-Abend

Veranstaltet wird die Karawanken-Classic von einer Sektion des 1. C.A.R. Teams Ferlach als Revival der Internationalen Karawankenrallye, die von 1970 bis 1989 für Aufsehen im Süden von Kärnten sorgte. Sie zählt als Wertungslauf zur Alpe-Adria-Classic-Challenge 2022 und zum Kärntner-Classic-Cup 2022. Bis inklusive Fertigungsjahr 2001 werden Fahrzeuge an den Start gelassen.

Lastkraftwagen oder Militärfahrzeuge sind im Starterfeld nicht zu finden. Ein Gala-Abend im Parkhotel Pörtschach schließt die Veranstaltung am Samstag ab. Alle Details unter:

www.cartearnferlach.at

Wir möchten unseren Unterstützern Danke sagen

Ist Euch Sweet ‘n Fun schon aufgefallen?

Hier die Story dazu

Der Grundstein für den Erfolg von Sweet ‘n Fun wurde im Jahr 1949 mit der Gründung der Firma J.Gschwandtner Import GesmbH durch Josef Gschwandtner sen. gelegt.

Ziel war es, nach dem Krieg und den Hungerjahren danach das Leben wieder mit Süßwaren zu verschönern. Zu den ersten Produkten gehörten Kaugummis, populär gemacht durch amerikanische Soldaten, und die bekannten FIZZERS-Rollen.

Über viele Jahre wurde die Produktpalette ständig erweitert, wobei Produkte für Kinder bis heute im Mittelpunkt stehen.

2003 begann das erfolgreiche Unternehmen mit der Entwicklung einer eigener Handelsmarke namens **Sweet ‘n Fun**, welche sich schon bald als Dachmarke für unzählige Produkte entwickelte.

Neue Trends, aber auch Ostern, Sommer, Halloween und vieles mehr werden mit tollen Produkten abgedeckt, immer am „Zahn der Zeit“.

2014 übergab der Firmengründer das Unternehmen an seinen Sohn Josef Gschwandtner jr., der die Familientradition fortsetzt und das Unternehmen MSI in Tschechien gründete.
Seitdem wurden der Gruppe Vertriebsgesellschaften in Polen, der Slowakei, Rumänien, Bulgarien und anderen Ländern hinzugefügt.

Mit dem Eintritt in neue Märkte wurde es notwendig, die Wahrnehmung der Marke zu ändern. Das Logo wurde dabei geändert und verjüngt und die Marke **Sweet ‘n Fun** gleichzeitig weiter entwickelt.

Agentur Autosport.at - Partner der Karawanken Classic ab der ersten Stunde

Es ist schon äußerst eindrucksvoll wenn man im WWW einmal die Adresse **autosport.at/kwc-fotos** aufruft. Ein optische Rundreise durch Kärnten in nun schon 12 Akten wartet darauf bei allen Teilnehmern einer unserer Ausgaben der Karawanken-Classic Erinnerungen zu wecken.

Ein individuelle gestaltetes Fotobuch offeriert die Agentur den Teilnehmern der FIZZERS-Karawankken-Classic

Der Kopf der Wiener Agentur Autosport.at, Dirk Hartung, fühlt sich sichtlich wohl im Land der Kärntner. Mit seinen Kameras begleitet er nicht nur unsere jährliche Kärnten-Rundfahrt, auch das wilde Treiben beim GTI-Treffen schreckt ihn nicht ab.

Er ist unser verlässlicher Partner sowohl bei der Dokumentation der Veranstaltungen, und nun schon etliche Jahre auch für Gestaltung und Druck von Programmheften und Roadbüchern verantwortlich.

Für die 2022-er FIZZERS-Karawanken-Classic wird es von ihm ein besonderes Angebot an alle aktuellen und ehemaligen Teilnehmer geben. **- Ein persönliches Fotobuch mit individueller Zusammenstellung!** .

Mit dem Puch 500 durch die Westsahara
verkürzt die Wartezeit beim „Kraigerberg 1“

Fotos und Text Peter Pugganig

Für seinen „Kleinen Preis vom Kraigerberg“ am 29. April hat sich unser Klubmitglied Herbert Luttenberger wie immer mächtig ins Zeug gelegt.

Der „Kleine Preis 1“ zählt heuer wieder als Lauf zum Käntner-Classic-Cup und wird erstmals auch zur MX5-Trophy gewertet.
Um den Teilnehmern die Wartezeit auf die Ergebnisse zu verkürzen, soll ihnen heuer ein Vortrag von Gerhard Kastenhofer die Zeit verkürzen. Der bekan-nte St. Veiter war 1961 mit seinem Puch 500 DL unter extremsten Umständen auf Afrika-Expedition.

Dazu Kastenhofer:
Mit 18, als frischgebackener Führerscheinbesitzer, habe ich mir drei Jahre später den Steyr-Puch 500 DL gekauft. Der Neuwagen, Bau-jahr 1960, hat etwa 24.000 Schilling gekostet und ich habe ihn damals schon mit dem Ziel erworben, in die Sahara zu fahren. Zum Unterschied zu seinen Vorgängern war das Fahrzeug mit einem festen Dach ausgestattet und hatte statt 16, bereits 19,8 PS.

Ich wählte Marokko als Einreiseziel, obwohl ich von dortigen Kampfhandlungen gehört hatte. Bei 60°C konnte ich das Lenkrad nur mit Taschentüchern berühren, um mir nicht die Finger zu verbrennen. Es wurde so schlimm, dass ich von Halluzinationen geplagt wurde, z.B. von einem riesigen, mit Kühle beschlagenen Bierkrug, in den ich hineinspringen wollte, um mir Erleichterung zu verschaffen. .... Mehr wird hier nicht verraten; hört es Euch selbst an im GH Müller in Kraig am 29. April ca. 20 Uhr.
Gäste sind willkommen!

Der Puch brachte Kastenhofer verlässlich über Spanien, Portugal, Frankreich und Deutschland wieder nach Hause. Das brave Auto, überstand die gesamte Strecke praktisch unversehrt. Neben Instandhaltungsarbeiten wie Öl- und Filterwechsel, Ventil- und Zündkontrollen, Abschmieren usw. Gab es nicht die geringste Reparatur, von den mitgeführten Ersatzteilen wurde nur eine Glühbirne benötigt.

THEORIE INTENSIV-KURS mit Harald Pirtscher

Unser Klubmitglied Dipl.Ing. Harald Pirtscher, sicherlich einer der besten Kärntner Classic-Piloten, hat sich in den Dienst der guten Sache gestellt nachdem Klubmitglied Dieter Schelske zu diesem Datum verhindert ist. Harald wird am 23. April den 5-stündigen Theorie-Kurs von Herbert Luttenberger leiten.

Uhrzeit: 10:00 – 15:00 Uhr
Veranstaltungsort:
Hunnenbrunn – St. Veit / Glan

Dieser Kurs findet zusammen mit dem, im Anschluss stattfindenden Lichtschrankenkurs statt.

Auf Grund einiger Anfragen werden noch zusätzliche Anmeldungen
nur für den Theorie-Kurs!!
angenommen.

Die **Kursgebühr** beträgt **75 €** pro Person, inkl. Kaffee und Imbiss und ist sicherlich eine gute Investition für Neulinge bzw. ein Update für arriviertere Piloten.

Anmeldungen:
luttenberger@micros.at
(+43) 664 21 05 589

Homepage:
www.luttenberger-events.at

Classic-Shorttrack

Gibt es am 9. April 2022 erstmals einen Sieger aus Kärnten?

Traditionell startet der Kärntner-Classic-Cup (KCC) mit der „Trieste-Opicina-Historic“ direkt am Hafen von Triest, Italien. Im Süden ist es halt doch schon wärmer im April und so kann die Oldtimer-Sason schon ein wenig früher starten.

Die Trieste-Opicina-Historic läuft vom 2. bis 3. April 2022, wobei die Tages-Wertung des Samstags als Wertung zum KCC zählt.

Aber gleich danach sollte es in Kärnten richtig krachen, denn am Samstag, 9. April, ist der 3. Classic-Shorttrack auf dem ÖAMTC Fahrtechnik Zentrum in Mail, St. Veit an der Glan, geplant.

Bei unserem ersten Versuch dieses neuen Oldtimer-Bewerbs im Mai 2021 siegte das Team ZIMMERMANN/BACHER aus Salzburg. Und auch beim 2. Classic-Shorttrack im Herbst , gab es wieder einen „Ausländer“ aus der Steiermark als Sieger, STOCKER Manfred / GRATZER Wolfgang konnten sich im finalen Stechen vor den Kärntnern MAIER/ STRASSNIG durchsetzen.

Wie schon beim 1. Lauf im Jahr 2021, widmen wir diesen Event unserer Kärntner Motorsport-Legende Hermann Waldy sen. Auch heuer hat der Sohn des siebenfachen Österreichischen Berg-Staatsmeisters wieder schöne, originale Pokale für die Sieger zur Veerfügung gestellt. Dafür möchten wir uns bei unserem Klubmitglied und mehrfachen Österreichischen Staatsmeister Hermann Waldy jun. Recht herzlich bedanken.

Sieger des 1. Kärntner Classic-Shorttracks „In memoriam Hermann Waldy sen; ZIMMERMANN Klaus/BACHER Angelika

ÖAMTC Fahrtechnik Zentrum
https://www.oeamtc.at/fahrtechnik/fahrtechnik-zentren/zentrum-st-veit-glan-11004328

Unsere Botschaft in Slowenien hat Interessantes gefunden!

Längst ist unser Klubmitglied Miha Vrhunec nicht nur in Slowenien als Spezialist für Oldtimer und als Blogger ein Begriff. Auch bei uns besuchen immer mehr Petrol-heads sein Info-Portal
https://www.vrhunec.net.

Auch diesmal ist Miha auf eine Rarität gestoßen, den
Bremsmesser von Siemens.

Dieses Gerät aus dem Jahr 1966wurde von der Straßenpolizei verwendet. Es wird vor dem Beifahrersitz angebracht. Beim Bremsen liest der Beifahrer die erreichten Werte ab. Entsprechend der Betriebsanleitung werden die Bremswerte für Fahrzeuge unter max. 20 bzw. über 20 kmh ermittelt.

Willi Singer, unser Mann bei FIA und OAMTC

Dipl.Ing Wilhelm Singer ist nicht nur jahrzehntelanges Klubmitglied des 1. C.A.R. Teams Ferlach, sondern auch Vorsitzender der Rallyekommission der AMF und Mitglied der FIA Rally Commission.

Als Mitglied der FIA ist Willi sowohl bei internationalen Rallyes, als auch bei Formel 1 Rennen als Sportkommissär tätig. Heuer führte ihn sein erster Einsatz ins tief winterlich und leider auch trübe Russland, nach St.Petersburg.

Willi Singer, rechts, mit seinen Kollegen vom FIA Technical Team aus Slowenien, Frankreich und Litauen

Das ehemalige Leningrad war über 200 Jahre lang die Hauptstadt des russischen Zarenreichs, ehe die Bolschewiki ihre Regierung nach Moskau verlegten. Dementsprechend hat die Stadt so viele Sehenswürdigkeiten, dass man natürlich mehrere Tage dort verbringen könnte…

Foto Wikimedia commons:OgreBot/Watercraft/2019_November_3

Dafür blieb Willi natürlich keine Zeit, der allein schon von der Größe der Stadt überrascht wurde. St. Pe3tersburg ist nicht nur die zweitgrößte Stadt Russlands, sondern auch mit 5,3 Millionen Einwohnern die viertgrößte Stadt in Europa.

Nur eben Moskau, Istanbul und London haben mehr Einwohner als die Stadt an der Newa.

Nach dem Flug von Laibach / Ljubljana, Slowenien ging es aber für den FIA-Kommissar gleich weiter, denn er wurde schon als FIA-Beobachter der **Baja Russia Northern Forest** erwartet.

- Die Baja Russia ist:
  Der erste Bewerb des FIA World Cups für Cross-Country Bajas.
- Zugleich auch der erste Lauf der Russian Cross-Country Championship
- Und der erste Lauf zum Eurasia Cup für cross country rallyes

Die Russia-Northern-Forste fand vom 10. Bis 13. Feber, 2022 statt.

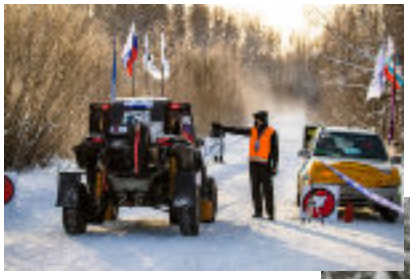
Das Rallye-Zentrum mit dem „Bivouac“ befand sich im Bereich der neuen Formel 1 Rennstrecke „IGORA DRIVE", ungefähr 60 km nördlich von St. Petersburg.
Dorthin soll übrigens 2023 der Grand Prix von Sotchi verlegt werden.

Vom Rallyezentrum wurden dann 600 km, davon etwa 390 km als Sonderprüfungen in den Wäldern nordöstlich vom Bivouac, gefahren.

Das Wetter war zwar schlecht, aber strahlenden Sonnenschein erwartet man um diese Jahreszeit in Russland sowieso nicht.

Es gab daher überall richtig viel Schnee, wie bei uns in Kärnten vor Jahrzehnten. Dazu hat es noch jeden Tag mehrere Stunden geschneit, garniert mit richtigem arktischem Schneesturm.

Weil der Schnee überall teilweise über 1,5 m hoch war, wurde ausschließlich auf einer Schneefahrbahn gefahren.



Hilfreich dabei die seitlichen „snowbanks“, die man entweder als Hilfe für „anlehnungs-bedürftige“ Piloten oder als Abflug-Schanze benutzen konnte.

Die zur WM zählende Baja war natürlich gut vorbereitet, hätte sich aber mehr Starter verdient, das liegt aber am etwas unglücklichen Kalender… aber zu den 24 WM-Startern kamen noch etwa 60 nationale Fahrzeuge in verschiedenen Klassen dazu.

Nach der technischen und administrativen Abnahme begann das Spektakel mit einem rund 16 km langen Prolog, bei dem es um die Vergabe der Startnummern ging; da wurde natürlich schon kräftig gebolzt und es gab auch bereits die ersten Abflüge.

Mit dem Einstimmungs-Video auf die Baja Russia Northern Forest bekommt man schon mal einen Einblick, was die Teilnehmer aus 10 Nationen, darunter Argentinien, Polen, Saudi Arabien, Spanien usw. erwarten würde, s. Video:

https://www.facebook.com/northernforestbaja/videos/nf2022-announcing-the-dates/918415295438739/

Während nach Tag 2 eine polnische Mannschaft, Tomasz Bialkowski mit Co-Pilot Dariusz Baskiewicz führte, setzten sich am 3. Tag, die heimischen Piloten durch. Den Sieg holten sich die Russen Vladimir Vasilyev und Oleg Uperenko vor drei weiteren Teams aus Russland. Die Damen-Mannschaft Anastasia Nifontova und Ekaterina Zhadanova belegten den dritten Rang! Beste Ausländer wurden die Argentinier Fernando Alvarez / Jose Luis.

Ein sehenswertes Video findet Ihr auf:

https://bajarussia.com/en/video-2/

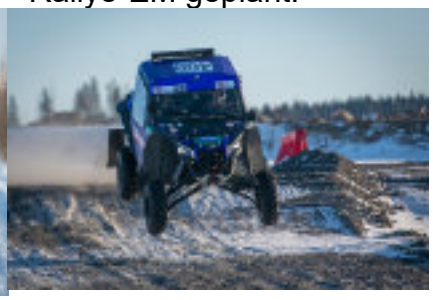
Alle Fotos: Press releases Baja Russia

Unser Klubmitglied Willi Singer ist 2022 als FIA-Steward wieder ziemlich beschäftigt - Willi ist einer der beiden permanenten

Vorsitzenden im FIA Cross Country World Cup mit geplanten Einsätzen in Polen, Spanien und Dubai.

Vorläufiger WM-Höhepunkt ist die Ernennung zum Chairman of the Stewards beim 2. Lauf des „FIA World Rally-Raid Championship“ nach der Dakar, der „Abu Dhabi Desert Challenge“, die am 4. März 2022 startet.

Dazu sind weitere Einsätze als Sportkommissar der Rallye-EM geplant.



Dakar und der Blick ins Cockpit in ein Hightech-Kontrollzentrum der anderen Art

Quelle: Autosport.at / Audi Communications

Foto: Wikimedia Commons: Rally Dakar organization

In unserer letzten DRIFT-Ausgabe haben wir über die, in Saudi-Arabien organisierte Rallye-Dakar berichtet. Erstmals lockte die neue „Dakar Classic“ nicht weniger als 24 Fahrzeuge aus der Zeit vor dem Jahr 2000 an.Für 2023 erwartet der Veranstalter ein noch weit stärkeres Teilnehmerfeld. Doch was spielt sich im Cockpit eines Dakar-Fahrzeugs ab? - Wir stellen das Hightech-Kontrollzentrum des Audi RS Q e-tron bei der Dakar vor.

Audi spricht davon dass seine 3 RS Q e-tron Modelle bei der Rallye Dakar ihre Feuertaufe mit Bravour bestanden haben. Das Ziel erreichten alle Piloten, Matthias Ekström sogar Gesamt-Platz 9. Der bislang komplexeste Rennwagen mit 4 Ringen konnte bei dem Wüstenabenteuer 2022 vier Tagessiege einfahren. Audi war so freundlich und hat uns einen tieferen Blick in ihre neuartigen Hightech-Cockpits gewährt...
Ein Blick in den Innenraum des Audi RS Q e-tron dürfte an ein Flugzeug-Cockpit erinnern: Über die gesamte Breite der Instrumententafel sind Bildschirme und Anzeigen verteilt. Nur mit ihrer Hilfe können Fahrer und Beifahrer Tausende von Kilometern in der Wüste schnell und erfolgreich bewältigen.

Ursprünglich gab es im Marathon-Rallyesport eine klare Aufgabenteilung: Der Fahrer fährt, der Beifahrer navigiert. Längst haben sich diese Rollen verändert: Das einstige Roadbook aus Papier für die Strecke ist heutzutage digital. Und der Audi RS Q e-tron verteilt mit seinem Bedienkonzept verschiedene Funktionen zwischen Fahrern und Beifahrern neu.
Lenken, Beschleunigen und Bremsen sind die Hauptaufgaben für die Fahrer, die sich voll aufs Gelände konzentrieren. Die Gänge müssen sie nicht mehr wechseln, denn der elektrische Antrieb im Audi RS Q e-tron benötigt kein Schaltgetriebe mehr. Zentral im Cockpit ist der gekröpfte Handbremshebel aus Aluminium. Er ist mit dem innovativen Brake-by-wire-System gekoppelt, das die hydraulische Bremse mit einem Rekuperationssystem kombiniert. Ein Zug an der Handbremse hilft also ebenso wie die Betätigung der Fußbremse, um Energie zurückzugewinnen. Der wesentliche Zweck der Handbremse im Rallyesport aber besteht darin, den RS Q e-tron vor Kurven „anzustellen“. Das kurzzeitige Blockieren der Hinterräder zwingt das Auto in einen Drift.

Unmittelbar vor dem Fahrer sind auf dem Lenkrad acht Bedienknöpfe zu finden. Sie steuern die Hupe, Scheibenwischer und Dateneinträge in der Software, falls der Fahrer eine Auffälligkeit mit zeitlicher Markierung im Speicher hinterlegen will. Auch lässt sich der Tempobegrenzer aktivieren für Zonen, in denen eine Höchstgeschwindigkeit vorgeschrieben ist. Hinter dem Lenkrad sitzt ein Display direkt im unteren Sichtfeld des Fahrers.
Es informiert über die Reifenluftdrücke, die Fahrtrichtungswahl des stufenlosen Elektroantriebs (vorwärts, rückwärts oder neutral) und über das aktuelle Tempo. Ebenso enthält es wichtige Warnungen, damit der Fahrer beispielsweise bei einem bevorstehenden System-Shutdown oder einer Abschaltung der Hochvoltbatterie sofort reagieren kann. Oberhalb und in Richtung der Windschutzscheibe angebracht rücken zwei kleine Anzeigen ganz wesentliche Informationen ins Sichtfeld: Die Kompassrichtung und rechts das gefahrene Tempo.

Ein zentrales Display genau in der Mitte zwischen Fahrer und Beifahrer enthält Angaben zu Reifendrücken, zur gewählten Bremsbalance, zum Brake-by-Wire-System und zu vielen weiteren Funktionen. Die Angaben sind grün hinterlegt, wenn eine Funktion oder ein System einwandfrei arbeitet, oder rot, wenn ein Fehler auftaucht.

Unterhalb befindet sich ein Switchpanel. Auf den 24 frei belegbaren, aber vordefinierten Flächen hat Audi verschiedene Funktionen hinterlegt: zum Beispiel vorgewählte Höchstgeschwindigkeiten, die in Tempobegrenzungszonen üblich sind, oder die Klimaanlagen-Betätigung. Auf den hinteren Seiten sind seltener genutzte Funktionen abrufbar, z.B. im Fall von Schäden einzelne Systeme abschalten („fail safe“), um das Etappenziel in einem Notmodus zu erreichen.
Die Betätigung dieses Switchpanels liegt beim Beifahrer, der Fahrer äußert nur noch entsprechende Wünsche. All dies muss bei Geschwindigkeiten bis zu 170 km/h über Stunden möglichst fehlerfrei vonstatten gehen. Damit übernimmt der Copilot eine hohe Verantwortung neben seiner ursprünglichen Hauptaufgabe, dem Orientieren. „Nur noch die Hälfte meiner Energie verbringe ich mit der Navigation, die andere Hälfte mit der Bedienung des Autos“, sagt der Beifahrer von Stéphane Peterhansel.

Die Route der bevorstehenden Etappe wird erst 15 Minuten vor dem Start der Etappe bekannt gegeben. Diese kurzfristige Information und der Wechsel auf ein digitales Roadbook stellen große Herausforderungen dar. Um sich im Gelände zu orientieren und zugleich die vorgeschriebene Route einzuhalten, blicken die Beifahrer auf zwei Tablet-Bildschirme, die die früheren Papier Roadbooks ersetzen. Ihre Betätigung erfolgt mit Fernbedienungen, die über Kabel verbunden sind. Auf dem Schirm links weist das Roadbook den Weg durchs Gelände. Nur wenn dieses Tablet ausfallen sollte, dürfen die Crews das versiegelt ausgelieferte Roadbook in Papierform öffnen und benutzen, sonst droht eine Strafe. Das Tablet rechts enthält die GPS-Navigation und digitale Wegmarkierungen (Waypoints), die der Teilnehmer anfahren muss.

Der größte Unterschied zu einem Navigationssystem im Serienauto: Während das Gerät im Straßenverkehr hilft, Ziele möglichst präzise zu finden, soll die Navigation bei Marathon-Rallyes eine sportliche Herausforderung bleiben. Sie entscheidet neben der fahrerischen Leistung über Erfolg und Niederlage. Somit gibt der Veranstalter im Roadbook nur Kompassrichtungen, Distanzen, Piktogramme, Besonderheiten und Gefahrenhinweise. Zugleich dient die Anlage dem Veranstalter als Kontrollinstrument ob Route und Tempo in Speed Control Zones eingehalten wurden.

AUTOSPORT.AT www.autosport.at

Alpe-Adria-Classic-Challenge neuerlich abgesagt

Noch in unserer letzten DRIFT-Ausgabe waren die Veranstalter Alpe-Adria-Classic-Challenge (AACC) optimistisch hinsichtlich Machbarkeit der inter-

nationalen Challenge.
Inzwischen hat sich das Blatt leider etwas gewendet und die AACC 2022 musste neuerlich abgesagt werden:
So haben unsere Kollegen vom Italienischen Klub „Club dei Venti all'Ora" zwar bereits laut über eine neuerliche Verschiebung ihrer Veranstaltung „**Trieste-Opicina-Historic**" in den Herbst nachgedacht. Letztlich hat man aber doch an dem ursprünglichen Termin 2. bis 3. April fest gehalten.
Als erste Veranstaltung des Kärntner-Classic-Cups 2022 sind also Nennungen für diese 2-Tages-Veranstaltung bereits möglich:
www.clubdeiventiallora.org

Unsere Freunde der zweiten, Italienischen AACC-Veranstaltung in Görz, haben ihre 2-Tagesveranstaltung „**Colli Goriziani Historic**" zwar nicht abgesagt, aber doch auf nur einen Tag reduziert.
Nach unbefriedigenden Teilnehmerzahl im Vorjahr, wird nur am 24. April gefahren.

Die Veranstaltung zählt NICHT zum Kärntner-Classic-Cups 2022

Leider ganz schlimm hat es unsere AACC-Mitveranstalter in Kroatien getroffen. Die beiden AACC-Veranstaltungen „**Croatian Classic Marathon**" im Frühjahr und die "**Croatioan Adriatic Tour**" im Herbst, wurden komplett abgesagt.
Grund sind die, noch immer nicht behobenen schweren Erdbebenschäden der Jahre 2020 und 2021. - Trotzdem sind die Veranstalter positiv dass es 2023 zur Neuauflage der beiden AACC-Events kommt.

Unsere beiden Österreich-Veranstaltungen der Alpe-Adria-Classic-Challenge, die **FIZZERS-Karawanken-Classic** vom 12. bis 14. Mai 2022 bzw. der **TAFRENT-Classic-Sprint** am 15. Oktober sind im Terminplan.

Der Ausfall von 50 % der geplanten AACC-Veranstaltungen führte zur Absage des AACC 2022.

SIGNUM SIEBDRUCK
www.signum-siebdruck.at

Bemühungen um die Jännerrallye 2022 waren umsonst

Presse-Aussendung vom 07.02.2022

Die letzte Auflage dieses Rallyeklassikers liegt bereits mehr als zwei Jahre zurück. Nicht weniger als 120.000 Besucher wurden dabei gezählt.

Foto-Credit: Harald Illmer / http://www.rallye-oem.at

Nachdem die Rallye 2021 pandemiebedingt ausfallen musste, sollte sie im Mühlviertel von 6. bis 8. Jänner mit dem Zentrum in Freistadt ausgetragen werden.

Mit steigenden Fallzahlen im Herbst entschloss man sich, die Jännerrallye auf den Termin 25. bis 27. Februar zu verschieben. Aber auf Grund der verordneten Zuschauerbeschränkungen für den Outdoorbereich ist der Rallye-Club Mühlviertel gezwungen, den auch den verschobenen Termin abzusagen.

Foto-Credit: Harald Illmer / http://www.rallye-oem.at

Es bleibt nur zu hoffen, dass andere Veranstaltungen bessere Bedingungen vorfinden, damit Teilnehmer und Zuschauer wieder Rallyesport erleben können.

1085 PS und 4,7 Millionen Minus

Es ist jetzt ziemlich genau 3 Jahre her dass uns unser Klubmitglied Hans Robin diese Fotos von der Präsentation des neuen Hispano Suize zugeschickt hat.

Hier in Kärnten, in Villach sollte der Luxus-Carbonsportwagen gebaut werden und sich in der Klasse von Bugatti, Lamborghini & Co bewegen.

1.085 PS und ein Kaufpreis von 2,2 Mio EUR waren für den Superboliden vorgesehen. 50 Stk sollten produziert werden.

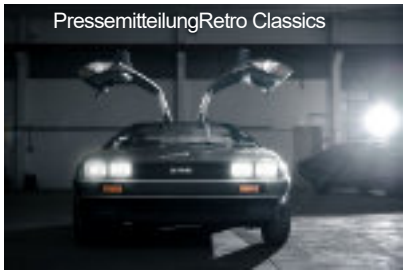
Zu mehr als einem Prototypen kam es allerdings nicht. Jetzt wurde vom Landesgericht Klagenfurt das Konkursverfahren wegen 4,7 Millionen Schulden eröffnet. Damit kann der Traum einer Kärntner Autoproduktion zu den Akten gelegt werden.

RETRO CLASSICS

Stuttgart verschoben auf 21.-24. April 2022

Mit der 21. Ausgabe der Stuttgarter RETRO CLASSICS® sollte die Klassiker-Szene bereits Mitte März in die neue Saison starten. Nun wird die weltgrößte Messe für Fahrkultur sicherheitshalber um einige Wochen verschoben. Neuer Termin ist vom 21. bis 24. April 2022.

Besuchen Sie die RETRO CLASSICS®, den weltweit größten und schönsten Treffpunkt für Liebhaber automobiler Legenden aus längst vergangenen Tagen ebenso wie Oldtimer-Preziosen von morgen.
Erleben Sie Nostalgie und Eleganz mit allem, was dazu gehört:
erstklassige Sonderschauen, großer Teilemarkt und ein rasantes Rahmenprogramm.



Die Stuttgarter RETRO CLASSICS® wagt einen spannenden Blick in die Zukunft der individuellen Mobilität: Im Mittelpunkt der Sonderschau „Classic Cars–Future Heartbeat“ steht der e-Lorean, ein Prototyp-Elektro-Klassiker und futuristische Version des legendären DeLorean DMC-12.

Wir müssen uns von einem unserer treuesten Mitglieder verabschieden - Anton Kaiser. geboren am 05.09.1949 ist am 30.01.2022 in Klagenfurt nach schwerer Krankheit verstorben.

Anton ist unserem Klub im Jahr 2008 bei getreten und hat seitdem bei jeder Karawanken-Classic, aber auch bei unseren vielen anderen Veranstaltungen immer geholfen.
Zusammen mit unserem Kassier Atschi Kölz kannten ihn alle Piloten als verlässlichen Funktionär, sei es bei einer Passier- oder Zeit-Kontrolle oder auch als Leiter einer Sonderprüfung.

Mit seiner unaufgeregten, aber stets zuverlässigen Art werden wir Anton nicht nur vermissen, sondern auch stets in guter Erinnerung behalten.

Danke, Anton!

Angst vor wachsender Inflation: Sind Oldtimer ein gutes Investment?

Auszug aus OCC-Newsletter Jänner 2022

In unsicheren Zeiten wollen die Menschen Stabilität. Dass Sachwerte der beste Schutz vor einer Inflation sind, ist bekannt. Neben Immobilien und Edelmetallen (Gold, Silber) werden neuerdings auch klassische Liebhaberfahrzeuge als Wertanlagen genannt.

Ja: Der Oldtimerindex (OTX) zeigt eine Steigerung von 452,16 % seit 2005 – der DAX nur 222,33 %. Auch beim Vergleich mit deutschen Staatsanleihen (+64,33 %) macht der Oldtimerindex eine gute Figur.

Auch der Oldtimer-Index (DOX) des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) weist eine ähnlich gute Performance auf. Er erreichte im Jahr 2020 einen Zuwachs von 2,9 % im Vergleich zum Vorjahr. Seit 1999 (1000 Punkte) ist er um 177 % auf 2770 Punkte gestiegen.

Zusammenfassung lt. „Classic Studie Young- und Oldtimer 2020:
„Aktuell sind keine Entwicklungen absehbar, dass der Markt stagniert oder eine rückläufige Tendenz zeigt.
Ein Blick auf die Youngtimer, insbesondere die 20 bis 29 Jahre alten Fahrzeuge zeigt, welche Modelle das Potenzial zum echten Oldtimer haben und somit nachrücken können und werden. So ist ein Wachstum im wertigen Bereich sehr wahrscheinlich… … Allerdings können strengere Umweltgesetze und zunehmende Diskussionen um Verbrennermotoren die zukünftige Entwicklung begrenzen.“

Eher nicht! Der Anteil der historischer Liebhaberfahrzeuge an der jährlichen Fahrleistung aller Pkw liege bei etwa 0,5 %, Oldtimer spielten also für die Erreichung von Klima- oder Emissionszielen keine nennenswerte Rolle. Zudem besitzen automobile Klassiker Bestandsschutz und es sei juristisch schlicht rechtswidrig, eine einmal erteilte Betriebserlaubnis für einen Oldtimer zu widerrufen.

Kulturgut ja, aber Investment?
Um das richtige Exemplar zu finden, braucht man sehr viel Ahnung, sonst wird es teuer. Im schlimmsten Fall verliert man viel Geld. Denn auch der Markt für Oldtimer unterliegt Schwankungen… So folgte dem Porsche-Boom aus den Jahren 2015/16 bei einige Modellen eine starke Preiskorrektur nach unten.

Generell gilt:
Fahrzeugmodelle mit Kultcharakter (VW Käfer, Citroen 2CV) und besonders Fahrzeuge in gutem Zustand, geringer Stückzahl oder Originalität sind weiterhin gefragt und erzielen überdurchschnittliche Preise.

Und auch der Szene-Nachwuchs, der jetzt 40 oder 50 Jahre alt ist und gut verdient, sucht verstärkt nach den Autos seiner Kindheit. PS-starke Typen aus 90-ern/ Anfang der 2000-er, ziehen im Preis an.
Zu den Fahrzeugen, deren Werte steigen, gehören Toyota Supra, Mazda RX7, Mercedes G 500 Cabrio, Audi RS4 Avant, BMW Z3 M Coupé, BMW M3 CSL, VW Golf IV R32, BMW M3 E30 und Mercedes 190 E 2.5-16V. Unabhängig vom Alter sind Muscle Cars aus Ende der 60-er und Anfang der 70-er Jahre beliebt.

Achtung:
Risikofreudige Anleger, die auf große Renditen spekulieren, sollten mindestens 100.000 € pro Fahrzeug investieren.

Was ist beim Kauf eines Oldtimers unbedingt zu beachten?
Unabdingbar ist es, Vorgeschichte oder Vorbesitzer des Fahrzeuges zu kennen bzw. ob der Wagen von einem seriösen Händler stammt. Fahrzeuge mit geringer Stückzahl, besonderer Originalität, Historie, besonderem Zustand und sehr gutem Wartungsstatus sind über alle Altersklassen immer gefragt.
Zu einem Besichtigungstermin immer einen Klassiker-Experten mit nehmen, der Marke oder Modell gut kennt. Vier Augen sehen immer mehr als zwei.

Wer die Tipps beherzigt, hat mit einem Oldtimer ein neues Hobby gefunden und mit Investment glücklich sein.

OCC Wir versichern Klassiker.

Um 1950 galt die Gasturbine als Antrieb der Zukunft für Automobile. Nachdem Rover in England sowie Chrysler und General Motors in den USA erste Turbinen-Autos gebaut hatten, wollten auch die Franzosen sich an der neuen Antriebstechnik versuchen. Initiator des Projekts war die "Compagnie Électro-Méchanique" (CEM), die Generatoren, Elektromotoren und Transformatoren sowie Dampfturbinen herstellte. Zu CEM gehörte auch die "Société de Constructions et d'Équipements Mécaniques pour l'Aviation" (SOCÉMA), die für Luftfahrttechnik zuständig war und somit Erfahrung im Bau von Gasturbinen hatte.

SOCÉMA entwickelte eine kleine, rd. 120 Kilogramm schwere Turbine, die ca. 100 PS leistete statt der in Flugzeugen üblichen mehreren tausend PS. Dieses "Cématurbo"-Triebwerk sollte als Versuchsträger für Lastwagen-Turbinen dienen. Da sowohl SOCÉMA als auch CEM auf dem Gebiet der Automobilkonstruktion völlig unerfahren waren, beauftragten sie den Ingenieur und Aerodynamiker Jean-Albert Grégoire mit dem Bau einer Hülle für die kleine Turbine. Grégoire begann 1950 mit der Entwicklung für den neuen Turbinen-Wagen.

"Cématurbo"-Triebwerk. Obenauf der 24V-Anlasser, daneben die oberen beiden Brennkammern

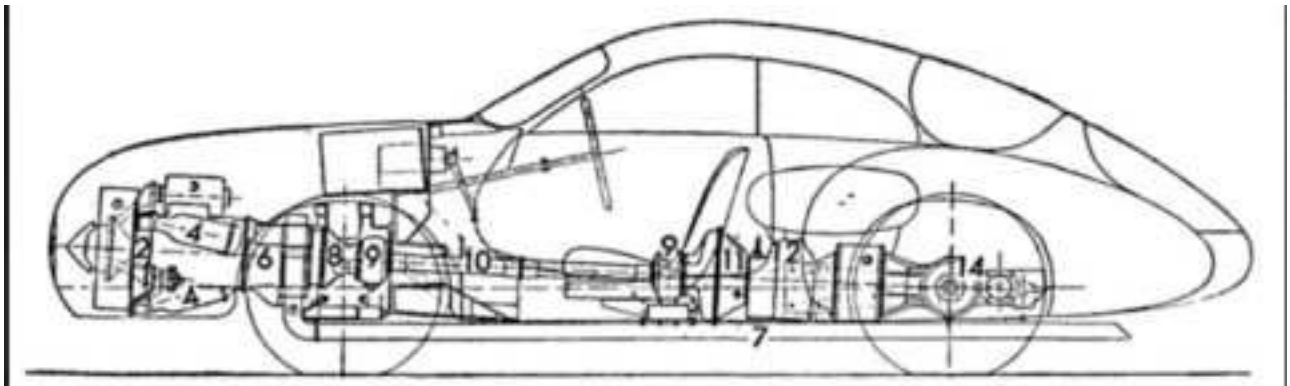
Nachdem Grégoire ein Modell seines Turbinen-Prototyps im Windkanal getestet und einen Luftwiderstandsbeiwert von 0,196 ermittelt hatte, beauftragte er den Bau des lebensgrossen Wagens. In Saint-Denis entstanden zwei Fahrgestelle: eines, das für die Erprobung des Fahrwerks und des restlichen Antriebs mit einem Flathead-V8 von Ford France ausgerüstet wurde, und eines, auf dem schon einmal die Karosserie aufgebaut wurde und das später die Cématurbo-Turbine erhalten sollte.

Laut Grégoire wurden mit dem V8-Fahrgestell rund 10.000 Kilometer zurückgelegt, während die Cématurbo in einem Ford-Lastwagen erprobt wurde. Nur für eine kurze Demonstration wurde die Gasturbine einmal ins Versuchs-Chassis montiert. Währenddessen entstand die Aluminiumkarosserie des SOCÉMA-Grégoire genannten Wagens. Da sie fast nur aus Leichtmetall bestand, wog der fahrfertige Prototyp nur 1275 Kilogramm.

1952 debütierte das Coupé auf dem Pariser Salon. Der SOCÉMA-Grégoire mit seiner Flugzeug-artigen Stromlinienform und seinem riesigen Ansaugluftschlund sah extrem futuristisch aus.

SOCEMA-Grégoire (1952) – Auf dem Pariser Salon

Nicht minder beeindruckend waren die Fahrleistungen: Schnell kursierte eine Höchst-geschwindigkeit von 200 km/h – zu Zeiten, in denen der Citroën 15-Six mit 135 km/h Spitze als "Königin der Straße" galt.
Die Cématurbo besteht aus zwei einzelnen Turbinen, die nicht miteinander verbunden sind. Die heißen Abgase der vorderen Arbeitsturbine mit drei Brennkammern, die mit bis zu 45.000 UpM rotiert, treiben die hintere Nutzturbine an, die sich bis zu 25.000 mal in der Minute dreht. Von der wird die Kraft über ein Reduktionsgetriebe auf die Kardanwelle weitergegeben. Angeworfen wurde das Aggregat von einem 24-Volt-Anlasser.



JÜNGSTER GASTURBINENWAGEN
Im Schnitt durch den Socema-Versuchswagen bedeuten: 1 = Ansaugluftfilter; 2 = Zentrifugalgebläse; 3 = Anlasser; 4 = Brennkammern; 5 = Treibstoff-Einspritzpumpe; 6 = Gehäuse der beiden Turbinenläufer; 7 = Auspuff; 8 = Reduktionsgetriebe; 9 = Lager; 10 = Antriebswelle; 11 = Kupplung; 12 = Cotal-Getriebe; 13 = Elektrische Telma-Bremse; 14 = Hinterachsantrieb.

SOCÉMA-Grégoire hat Hinterradantrieb, da die Bauform der Cématurbo nichts anderes zuließ. Da eine Turbine keine "Motorbremse" hat wie ein Hubkolbenmotor, befindet sich vor der Hinterachse eine elektromagnetische Telma-Bremse, die auf die Kardanwelle wirkt, sobald man das Gaspedal loslässt. Natürlich hat der SOCÉMA-Grégoire auch reguläre, über ein Fußpedal betätigte Trommelbremsen an den Rädern.

SOCÉMA plante nie den Turbinen-Wagen in Serie zu bauen. Vielmehr solle er als "fahrender Prüfstand" für die Erprobung von Gasturbinen dienen. Doch dazu sollte es nicht mehr kommen. Als Anfang 1953 die Geschäftsführung von CEM wechselte, starb das Projekt quasi über Nacht.

Heute steht der noch immer unrestaurierte SOCÉMA-Grégoire im "Musée des 24 Heures" in Le Mans. Der Wegstreckenzähler im Tacho zeigt 27 Kilometer an. Laut Grégoire ist der Wagen nur ein einziges Mal gefahren bei einer zweistündigen Überlandfahrt über 100 Kilometer mit ihm am Steuer. Ob das nun stimmt, sei einmal dahingestellt. Aber wer würde an einem Museumsfahrzeug schon den Kilometerstand manipulieren?

Die geheime Hitliste von OCC: Welche Oldtimer sind am beliebtesten?

Der eine spult, ohne zu Murren, hunderttausende Kilometer ab, mit dem anderen macht man auf jedem Boulevard der Welt eine Top-Figur. Mercedes W 123, Mercedes-Benz SL oder Porsche 911?

Welcher Oldtimer ist der beliebteste in Deutschland?

Der OCC, Marktführer für Versicherung von klassischen Fahrzeugen, hat erstmals eine Hit-Liste erstellt. Mit den Daten der Zulassungen vom Kraftfahrtbundesamt und den beim OCC versicherten Oldtimern (mehr als 120.000) kann nun gesagt werden, welche Fahrzeuge hoch im Kurs stehen.

Platz 1: VW Käfer
Der von 1938 bis 2003 gebaute Dauerbrenner hat sich tief in die Herzen der Fans gefahren. 21 Mio. Exemplare liefen insgesamt vom Band. 39.758 Exemplare sind noch beim Kraftfahrtbundesamt mit einem H-Kennzeichen registriert. Knapp 20 % davon sind bei OCC versichert.

Platz 2 Porsche 911
Die Sportwagen-Ikone aus Zuffenhausen, schwäbische Wertarbeit, stark und schnell, begehrt in der ganzen Welt. Der Wagen mit der unverwechselbaren Silhouette. Stabiler Wert, nicht gerade günstig. 18.985 dieser 911er haben ein H-Kennzeichen, über 35 Prozent stehen unter dem Schutz von OCC.

Platz 3 Mercedes R 107
Der Wagen zum Entschleunigen, kraftvolle Motoren, elegante Linien.

Als SL (steht für „super-leicht“) bezeichnete Mercedes-Benz diese Roadster. Sehen und gesehen werden.
Als Motoren kamen Sechszylinder (im 280 SL, 185 PS) oder Achtzylinder (stärkstes Aggregat in Europa der 500 SL mit 245 PS) zum Einsatz. 21.320 R 107 besitzen ein H-Kennzeichen. Fast jeder dritte ist bei OCC versichert.

Platz 4 Mercedes W 123
Der Inbegriff von Solidität. Mehr als 2,7 Mio. Exemplare liefen zwischen 1975 und 1986 vom Band.

OCC Wir versichern Klassiker.

Audi 100 Coupé mit 50 kW Elektromotor

Das 240 D-Taxi mit 72 nagelnden Diesel-PS ist als Dauerläufer bekannt (Laufleistung von mehr als einer halbe Mio. Kilometer keine Seltenheit). Die T-Modelle sind heute sehr rar. 22.667 Mercedes-Benz W 123 haben laut Kraftfahrtbundesamt ein H-Kennzeichen.

Platz 5 Mercedes W116/126
Offizielle Geburtsstunde der S-Klasse ab 1972. S steht für Sonderklasse. Superlative am laufenden Band. Größter Motor, der damals in deutsches Serienfahrzeug eingebaut wurde (450 SEL 6.9), weltweit erster Turbodiesel (300 SD). Nie gekannter Fahrkomfort und zukunftsweisende Fahrsicherheit (erste ABS weltweit ab 1978). 9.474 Mercedes W116/126 rollen noch mit H-Kennzeichen auf deutschen Straßen (etwa jeder dritte ist bei OCC versichert).

Platz 6 Mercedes W113 (Pagode)
Den Namen Pagode erhielt das zweisitzige Cabrio wegen seines zusätzlich lieferbaren, nach innen gewölbten Hardtops. Drei Motorversionen waren verfügbar. 230 SL (1963–1967), 250 SL (1967) und 280 SL (1968–1971). Die Sechszylinder leisteten zwischen 150 und 170 PS (Höchstgeschwindigkeit 200 km/h). Von insgesamt 48.912 produzierten Exemplaren sind in Deutschland noch 4.598 Pagoden zugelassen.

Platz 7 VW Bus T3
Deutschlands beliebtester Campingbus, aber auch Arbeitstier, Pritschenwagen, Krankenwagen, Polizeibus usw. usw.…
Von 1979 bis 1992 produziert, der letzte Transporter mit Heckantrieb. Ganz frühe T 3 bis Ende 1982 hatten wie ihre Vorgänger noch luftgekühlte Motoren. Aufbauformen waren neben Bus auch Kombi, Pritsche, Kastenwagen, Hochdach und Doppelkabine. Synchro- und Multivan-Modelle stehen bei Sammlern hoch im Kurs.

Platz 8 Ford Mustang Serie1
Für relativ wenig Geld (ab 25.000 € in Zustand 2) gibt es hier noch relativ viel Oldtimer-Fahrspaß als Cabrio oder Coupé mit kleinen Sechszylinder oder Achtzylinder-Motoren (120 – 195 PS). Vom Ur-Mustang entstanden 1,1 Mio. Exemplare. In Deutschland wurde der Ami bis 1979 als Ford T 5 verkauft, weil der Name „Mustang“ von den Firmen Kreidler und Krupp markenrechtlich geschützt war. Der Import-Mustang kostete damals als Hardtop-Version 16.100 D-Mark (nach heutigem Wert ca. 34.000 €)

Platz 9 Golf I Cabrio
Beim Karosserie-Spezialisten Karmann in Osnabrück liefen von 1979 bis 1993 insgesamt 389.000 VW Golf Cabrio auf Basis des Golf 1 vom Band. Wegen seines charakteristischen Überroll-Bügels wurde er auch Erdbeerkörbchen genannt.
Die Motoren: 70 – 112 PS. Im vorletzten Produktionsjahr 1992 gab es den Wagen auf Wunsch auch mit Fahrerairbag - damit war er der erste VW mit Airbag. Preise im Zustand 2: 9.300 bis 17.200 €.

Platz 10 Alfa Spider 2000
La Dolce Vita auf der Straße. Der Alfa Romeo Spider 2000 Veloce ver-führte mit seinen Formen und ließ seine Besitzer von Bella Italia träumen. Natürlich in der Farbe Rot. Vierzylinder-Motoren mit bis zu 131 PS sorgten bei Bedarf für zügiges Vor-wärtskommen. Gute Exem-plare des von 1971 bis 1983 gebauten Italieners liegen bei etwa 20.000 €.

OCC

Der Citroën 2CV war selbst mit seiner Karosserie im Vorkriegs-Stil ein sehr sparsames Auto. Aber auch die im Prospekt angegebenen 5,4 Liter Normalbenzin auf 100 Kilometern ließen sich noch deutlich unterbieten, wie Luigi Colani im Sommer 1981 bewies. Dem Karlsruher Designer Luigi Colani, 2019 im Alter von 91 Jahren verstorben, waren eckige Formen ein Graus und eine strömungsgünstige Karosserie das höchste Ziel der Automobil-Entwicklung.

Also packte er das Chassis eines fabrikneuen 2CV in eine Kunststoffhülle, die seinen Vorstellungen der idealen Karosserieform entsprach. Das Resultat sah aus wie eine Cyberpunk-Version eines Jaguar-Leichenwagens, dessen technische Basis nur noch anhand der charakteristischen Räder zu identifizieren war.

Wie Recht Colani mit seinen Theorien über die Rückständigkeit des Karosseriedesigns von Serien-Automobilen hatte, bewies sein Kunststoff-2CV wenig später auf der Kreisbahn der Contidrom-Teststrecke. Mit speziellen Leichtlaufreifen von Goodyear ausgerüstet, benötigte die Stromlinien-Ente auf 100 Kilometern nur 1,7 Liter Benzin und stellte so einen neuen Weltrekord für den niedrigsten Kraftstoffverbrauch eines Automobils auf.

Colani war ein Designer mit klaren Vorstellungen und er machte Nägel mit Köpfen und gestaltete Alltagsgegenstände, Flugzeuge, Autos, Motorräder und sogar Fotokameras, die modernen Canon EOS etwa.

1971 baute der Freund runder und bionischer Formgestaltung einen Lamborghini Miura in einen rasenden Pantoffel um.

Schon vorher, Mitte der Sechziger, war mit dem auf dem Käfer basierten Colani GT eine kleine Serienfertigung gelungen.

1972 gestaltete er den Formel-1-Monoposto Eifelland 01 . Sein mutiger Entwurf, funktionierte allerdings nicht wirklich.

Der Kalifornier Ken Block aus Long Beach ist wohl jedem Motorsport-Fan als Rallye- und Rallycross-Fahrer, vor allem aber als Driftsportler bekannt. Mit seiner unglaublichen Fahrzeugbeherrschung lässt er in seinen Gymkhana-Videos die Herzen höher schlagen. - Nun bereitet der Drift-Master ein neues Video vor und hat sich dazu den „Audi S1 e-tron quattro Hoonitron“ nach dem Vorbild des Audi Sport Quattro S1 gewählt.

Mit dem legendären Audi Sport quattro S1 sind die Vier Ringe einst den berühmten Pikes Peak hinaufstürmt. Der Audi S1 e-tron quattro Hoonitron, wurde als Einzelstück exklusiv für den US-Driftkünstler entwickelt und ist rein elektrisch:
Zwei Elektromotoren, Allradantrieb, Leistung im Überfluss, ein Chassis aus Kohlefaser – das sind die reinen Zahlen des Fahrzeugs. „*Audi hat mir die Möglichkeit gegeben, das Auto in Deutschland zu testen*“, berichtet Ken Block. „*Ich kenne viele Autos mit Verbrennermotor und Getriebe, aber hier musste ich vieles neu lernen. Es ist eine völlig neue Erfahrung, vom Stillstand direkt in einen Donut mit 150 km/h zu kommen – nur mit dem rechten Fuß.*“

Die Entwicklung und Technologie des S1 Hoonitron entstand bei Audi Sport in Neckarsulm. Für die Gestaltung zeichnet das Audi Design in Ingolstadt verantwortlich. „*Als wir zum ersten Mal von diesem Projekt gehört haben, war das ganze Team sofort begeistert: Wir hatten die Chance, ein Auto zu entwickeln, das eine Ikone unserer Marke mit der Zukunft verbindet*“, sagt Audis-Chefdesigner. „*Es ging darum, eine moderne, rein elektrische Interpretation des S1 Pikes Peak zu erschaffen. Der Zeitplan war enorm eng, denn wir hatten von der ersten Zeichnung bis zum fertigen Design nur vier Wochen Zeit*.“

Wie gut dem US-Star das neue Video gelingt, können die Fans bald selbst erleben. Arbeitstitel: **Elektrikhana**. „Die Zusammenarbeit mit Audi ist für mich eine ganz besondere Partnerschaft. Die Marke und ihre Leidenschaft für Motorsport hat mich in den Rallyesport gebracht," sagt Ken Block. „Damit, dass Audi jetzt für mein Team und mich dieses Auto entwickelt hat und uns bei unserem nächsten Projekt begleitet, wird für mich ein Traum wahr.“ Eine Zukunftsstory, auf die sich schon jeder freuen kann!

AUTOSPORT.AT www.autosport.at

Gewinnen Sie mit Ihrem Einkauf 1 Jahr gratis ARBÖ-Schutz für 2023

Ihr Einkauf beim ARBÖ lohnt sich. Und jetzt sogar ganz besonders. Denn mit ein bisschen Glück macht Sie Ihre ARBÖ-Rechnung* zum Gewinner! Sie fragen sich wie das gehen soll?
Wir haben die Antwort! Am 30. April 2022 feiern wir unseren 123. Geburtstag, ein Jubiläum, das ganz im Zeichen des ARBÖ-Pannen-Notrufs 123 steht. Passend dazu verlosen wir 1 von 123 Mitgliedschaften für 2023 unter allen Mitgliedern, die mit Ihrer Rechnung am Gewinnspiel teilnehmen.
Ja, sie lesen richtig - mit ein bisschen Glück genießen Sie den vollen ARBÖ-Schutz 2023 komplett gratis*.

So nehmen Sie am Gewinnspiel teil:

- Vom 1. Februar bis 30. April 2022 im ARBÖ-Prüfzentrum einkaufen und Rechnung* mitnehmen,
- zu Mein ARBÖ anmelden oder registrieren,
- Rechnungsnummer und -datum im Formular eintragen und am Gewinnspiel teilnehmen.
- Schon haben Sie die Chance 1 von 123 Mitgliedschaften für '23 zu gewinnen.

Alternativ zur Anmeldung zu Mein ARBÖ können Sie uns bei gleicher Gewinnchance natürlich auch eine Postkarte mit Rechnungsnummer und -datum und dem Kennwort "Meine Rechnung" an ARBÖ, Johann-Böhm-Platz 1, 1020 Wien schicken.

* Die Gratis-Mitgliedschaft 2023 entspricht der Mitgliedschaft 2022 des/der Gewinners/in. Beispiele: Gewinner/innen mit bezahlter Autofahrer-Mitgliedschaft 2022, erhalten diese zwischen 1. Jänner und 31. Dezember 2023 gratis. Gewinner/innen mit bezahlter Rad- und Freizeit-Mitgliedschaft 2022, erhalten diese zwischen 1. Jänner und 31. Dezember 2023 gratis. Der Gewinn ist nicht in bar ablösbar und nicht übertragbar. In den Folgejahren gelten die regulären Mitgliedstarife, das heißt die Mitgliedschaft ist ab 1. Jänner 2024 zahlungspflichtig.

Rechnungen über den Mitgliedsbeitrag und die Prämie von Sicherheits-Pass und/oder Rechtsschutz - jeweils in allen Varianten - sind von der Teilnahme ausgeschlossen.

Die Teilnahme am Gewinnspiel ist möglich von 1. Februar bis 30. April 2022. Die Gewinner werden im Laufe des Mai 2022 schriftlich verständigt.

Die Teilnahme am Gewinnspiel ist nur für zu Mein ARBÖ angemeldete Mitglieder möglich. Bitte nutzt direkt den u.a. Link:

https://www.arboe.at/mein-arboe/?origin=%252F123gewinnspiel%252Fmeine-rechnung%252F#/login

STERNENKLAR www.sternenklar.at

Kommende Veranstaltungen des 1. C.A.R. Teams Ferlach und befreundeter Klubs:

02.03.2022
1. Clubabend des 1. C.A.R. Teams Ferlach im Jahr 2022
Ort: Landgasthof Plöschenberg, Plöschenberg 4, 9071 Köttmannsdorf
Beginn: 17 Uhr

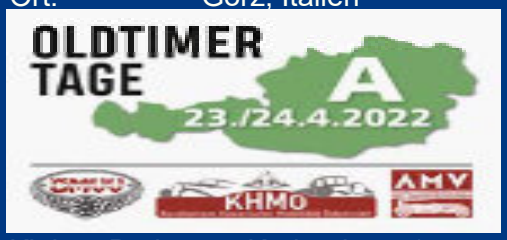
01.04.2022
2. Clubabend des 1. C.A.R. Teams Ferlach
Ort: GH Kanonenhof, Lambichl, 9071 Köttmannsdorf
Beginn: 19 Uhr

02.-03.04.2022
Trieste-Opicina-Historic
Ort: Triest, Italien
Zählt zu: Kärntner-Classic-Cup

09.04.2022
3. Classic-Shorttrack
Ort: ÖAMTC-Fahrtechnikzentrum Mail
Beginn: 16 Uhr
Zählt zu: Kärntner-Classic-Cup

22. – 24.04.2022
„Alpe-Adria Classic Legends“, Oldtimer – Messe
Ort: Klagenfurt

24.04.2022
Colli Goriziani Historic
Ort: Görz, Italien



29.04.2022
Kleiner Preis vom Kraigerberg 1
Ort: Kraig
Zählt zu: Kärntner-Classic-Cup, MX-5 Trophy

01. 05.2022
44. Landes-Oldtimertreffen des KMVC
Ort: Dullach

06.05.2022
Oldy-Stammtisch der Sektion Karawanken-Classic des CTF
Ort: GH Schaidabauer, 9170 Ferlach
Beginn: 19 Uhr

10.05.2022
FIZZERS-Karawanken-Classic
Ort: Gasthof Schaidabauer, Ferlach
Materialausgabe für Funktionäre

13. & 14.05.2022
FIZZERS-Karawanken-Classic
Ort: Pörtschach am Wörthersee
Zählt zu: **CLASSIC-STAATSMEISTERSCHAFT** des ÖMVV
Kärntner-Classic-Cup