

Rallye Finland, 3.-6. August



spektakulär wie immer!

Foto: press release toyotagazooracing

Gelungener Klubabend in "Gustl's Garage"



AHOI für die Funktionäre der Karawanken-Classic



SMS-Classic-Sprint am 16. September 2023 ... und vieles mehr



In eigener Sache Vorwort der Redaktion

Liebe Klubmitglieder,
liebe Leser unserer Klubzeit-
schrift DRIFT,

unser letzter DRIFT, bereits
Nr. 6 in diesem Jahr, ist
etwas umfangreicher
ausgefallen als bisher. Es
gab ja auch sehr viel zu
berichten! Die Reaktionen
darauf waren aber für mich
sehr überraschend, denn
ein so großes und vor allem
positives Echo darauf gab
es bisher noch nicht.

Für mich ist das natürlich ein
Ansporn, auch bei den
kommenden Ausgaben des
DRIFTs das bisherige
Konzept bzw. Mix unserer
Klubzeitschrift beizubehalten:

- **Berichte aus dem
Klubgeschehen**

In einer Klubzeitschrift hat
natürlich das Klub-
geschehen und die
Berichte der
Klubmitglieder Priorität.
Natürlich sind wir dabei
abhängig von unseren
Mitgliedern bzw. von den
Lesern - nur wenn wir
informiert werden, können
wir auch berichten! - Logo!

Unser letzter Drift hat
erfreulicherweise dazu geführt,
dass diesmal auch mehr
Informationen als Beiträge für
den DRIFT in der Redaktion
eingetroffen sind, die wir
natürlich gerne weitergeben.
Zur Sicherheit geben wir hier
nochmals unsere Kontaktdaten
an:

Email: figurag@aon.at
Tel.: +43-664-73243750

Besonders dankbar sind wir,
wenn den Berichten Fotos (für
die wir auch eine Freigabe
benötigen) beigefügt sind!



Die Infos selbst können aus
Stichworten bestehen; die Story
darum „basteln“ wir dann schon
dazu!

Oder Ihr erzählt uns Eure Erleb-
nisse einfach am Telefon

- **Berichte über Motorsport-
veranstaltungen,**

Auch hier haben vor allem
Veranstaltungen im näheren
Umkreis / Kärnten Vorrang.
Aber wir freuen uns auch
über Berichte unserer
Mitglieder von darüber

hinausgehenden Veran-
staltungen. Auch da hoffen
wir auf möglichst viele
Beiträge unserer Leser!

- **Technische Berichte im
und um das Automobil,**

inklusive Infos über eher
unbekannte Automarken /
Exoten.

- **Ratgeber und Informa-
tionen zum Thema
Automobil,**

Hier geben wir gerne
Ratschläge der großen
Autofahrerklubs wie
ÖAMTC, ARBÖ, ÖMVV
oder ADAC weiter, da nicht
alle Klubmitglieder Zugriff
auf deren Medien haben.

- **Hinweise auf Rabatt-
Aktionen oder Gewinn-
spiele.**

Auch diese Aktionen
verschiedener Veranstalter
geben wir gerne an unsere
Leser weiter

Wie Ihr seht, ist es ein breites
Spektrum, das wir mit unserer
Klubzeitschrift DRIFT ab-
decken möchten. Aber - wie
schon vorhin erwähnt - kann uns
das nur mit Eurer Hilfe gelingen.
Daher nochmals die Bitte:

Informiert uns über Eure
Erlebnisse oder Themen, die
Euch wichtig sind!!!

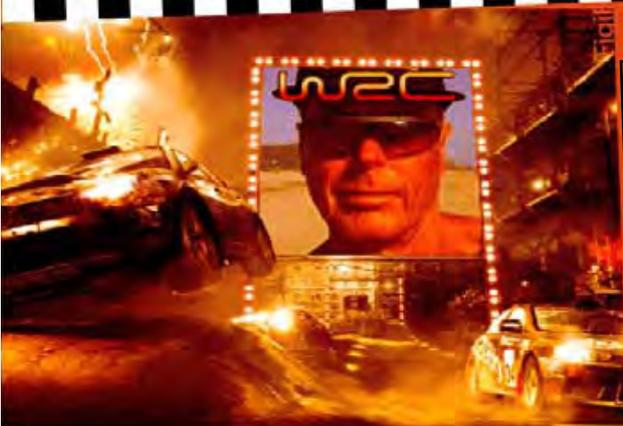
Danke!
Euer

Figi

DRIFT

Redaktion DRIFT

**Fast 10.000 Klicks/Monat auf DRIFT & Homepage
Hier könnte Ihre Werbung stehen!**



FIGI's ROADBOOK

Vorwort der Redaktions	Seite 2
Klubabend am 7. September	Seite 3
Klubabend in „Gustl's Garage“	Seite 4
FIZZERS-Karawanken-Classic	Seite 6
Schiffahrt für KC-Funktionäre	Seite 9
Bericht Bergstaatsmeister Stephan Ogris	Seite 10
Bericht „Blacky“ Schwarz aus Assen, NL	Seite 12
Bericht Transylvania Classic, RO	Seite 14
Feuerschutz	Seite 16
Vorschau auf komm. Veranstaltungen	Seite 18
Kunterbuntes	Seite 25
Das stärkste Auto der Welt	Seite 31
Der Fiat, den kaum einer kennt	Seite 34
Kommende Veranstaltungen	Seite 36

INHALT

Nächster Klubabend am Donnerstag, 7. September, im Kanonenhof

Nach einer hoffentlich sehr schön verbrachten Urlaubszeit wollen wir die, zuletzt sehr geselligen Klubabende, auch im Herbst an jedem ersten Donnerstag des Monats fortsetzen.

berichten gibt, dann gibt es wohl auch genügend Stoff für „Benzin-Gespräche“ beim Klubabend am 7. September!.

Dazu stehen noch ein paar Veranstaltungen nur wenige

Zum Klubabend sind sowohl Mitglieder, als auch Motorsport-Interessierte herzlich eingeladen!

Das nächste Beisammensein, findet wieder im altbekannten Kanonenhof in Lambichl statt.

Hoffentlich spielt das Wetter mit so dass wir im gemütlichen Gastgarten des Kanonenhofs die bekannt gute Balkanküche des Restaurants genießen können..



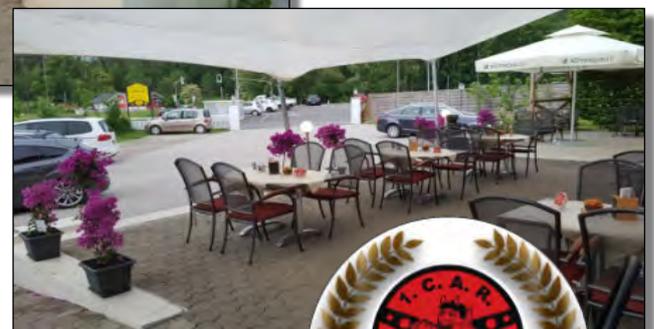
*Wir freuen uns darauf am
DONNERSTAG
07.09.2023 um 19 Uhr*

*Dich beim Klubabend
im Restaurant
„Kanonenhof“
in Lambichl
Begrüßen zu dürfen!*

Routenplaner / Navi
einstellen auf:
[Restaurant „Kanonenhof“](#)
In Lambichl

Es gibt ja genug zu bereden, wie man nicht nur aus diesem, sondern auch aus dem letzten DRIFT sieht, die beide - dank der nun doch umfangreicheren berichte unserer Mitglieder - ausführlicher ausgefallen sind als früher! Na und wenn es schon im DRIFT so viel zu

Tage danach vor der Tür wie z.B. die „Rosental Classic“ am Samstag, 09. September und der SMS-Classic-Sprint am 16. September 2023. - Vielleicht verrät Fahrleiter Gustl schon ein paar Details darüber, was die Teilnehmer erwartet? Es soll ja nicht nur eine neue, interessante Strecke geben, sondern auch sonst einige Neuheiten.



*Der Vorstand des
1. C.A.R. Teams Ferlach*



Lente, Ihr habt etwas versäumt: Klubabend in Gustl's Garage am 3. August

Fotos: Figura, Pexels

• Heftige Regenfälle in Kärnten als Vorbote der folgenden Unwetter-Katastrophen, hielten über 20 Klubmitglieder und Freunde des Motorsports nicht davon ab, sich am 3. August in „Gustl's Garage“ in Klagenfurt zu treffen. - Und alle waren begeistert, denn



*Der nächste Klubabend findet am
Donnerstag, 7. September im Kanonhof in Lambichl statt*

... dass Obmannstellvertreter Mark Strohecker nicht nur auf der Piste beim Kartrennen in der Pole-Position steht, bewies er einmal mehr bei diesem Klubabend. Trotz Dauerregen und Regen von hinten und Gluthitze von vorne ließ sich Mark nie aus der Ruhe bringen und verteidigte seine Position bis zur letzten Runde.

Obmann Gustl gab den perfekten Gastgeber ab und kredenzte vom Feinsten auf, frei nach dem Motto „hie4r bedient Sie der Chef persönlich“. Und was Gustl auftischte konnte sich wirklich sehen (und schmecken) lassen:

- Steaks
- Grillwürstel
- Hendl-Spieße
- Halumi
- Gegrillte Zucchini
- Maiskolben etc.



Dazu hatte unsere Schriftführerin Vroni noch für die köstliche Zubereitung von Salaten und Gemüse gesorgt! Als krönenden Abschluss gab es einen herzhaften Apfelstrudel von Christl. - **Danke an Euch alle!!!**

Zu guter Letzt fanden auch noch die beiden Veranstalter dieses gelungenen Klubabends, Gustl & Mark, selbst Zeit ihre eigenen Köstlichkeiten zu genießen. Das hatten sie sich auch mehr als verdient! Dass der Klubabend unter diesen Umständen und bei netten Gesprächen viel länger als üblich dauerte, werden die beiden sicher tolerieren!

Einige Reaktionen von Teilnehmern im Internet:

- „Ein sehr netter Clubabend, leider im Regen. Vielen Dank für die guten Speisen!“
- „👍 👍 👍“



Abschluss-meeting Karawanken-Classic

Alle Fotos autosport.at



Wie jedes Jahr nach der Karawanken-Classic traf sich des nunmehrige Ex-Organisationsteam um gemeinsam das „Dankeschön“ für die Funktionäre zu erörtern. Es ist schon Tradition, dass wir uns bei unseren Helfern mit einem Ausflug für die Mitarbeit bei der Karawanken-Classic bedanken. Floss-, Schiffs- und diverse Busfahrten standen in der Vergangenheit auf dem Programm.



Ebenfalls Tradition ist es, dass dieses Meeting im Gasthof Schaidabauer in Ferlach, bekannt für seine bodenständige und reichliche Jause, statt findet.

Interessant, mit welcher Wehmut sich die Ex-Funktionäre an die, nunmehr auf 2025 verschobene KC erinnern:

Allgemeine Heiterkeit erzielte dabei KR Hugo Rom, als er mitteilte, dass er sich als Fahrleiter für die KC zur Verfügung stellen würde. Er wies dabei auf seine langjährige Erfahrung, vor allem aus dem letzten Jahrtausend, hin:

Hugo Rom: „I war ja scho Rennleiter beim Kart-Rennen und Slalom in Minimundus“ (Anm.d.Red.: um 1974 auf dem Minimundus-Parkplatz in Klagenfurt; heute undenkbar), *beim Autocross Hollenburg, bei da Karawanken-Rallye und beim Bergrennen Simonhöhe.*“

Dieter Jessenitschnig: „Du hast vergessen dass Du a Rennleiter bei den Wagenrennen im alten Rom warst!“



Da war die Ansage des Streckenchefs Harald Pirtscher schon ernster zu nehmen, der sich den Job des Fahrleiters ebenfalls vorstellen konnte, aber Wer macht die Arbeit VOR der Veranstaltung?

Die hat bisher der Ex-Fahrleiter Figi Figura normalerweise im September begonnen; im Oktober wurden Ausschreibung und Homepage aktualisiert, und ab November trafen bereits die ersten Nennungen ein. Danach begann das Business as usual, praktisch als full time Job.

Jedenfalls hielt sich bei den Anwesenden das Andrang um diesen Teil der Veranstaltung, d.h. die Arbeit bevor die Startflagge fällt, in sehr überschaubaren Grenzen mit Tendenz in Richtung „Null“!

Aber es kam trotzdem ein wenig Wehmut bei diesem Treffen auf, wenn auch die Erinnerung an die vergangenen, erfolgreichen Veranstaltungen überwog. Zahlreiche Erlebnisse bei und um die FIZZERS-Karawanken-Classic machten die Runde und die Zeit verging wie im Flug.



Aufbruch durch KR Hugo Rom „weil I muass mein Hund wieda zum Deckn bringen!“

Dieter Jessenitschnig: „Du hast ja schon die Siegerehrung der Karawanken-Classic heuer im Mai auslassen, weilst den Hund zum Decken bringen wolltest!“

Hugo: „ Is scho richtig, Aber viermal im Jahr derf I ehrm legal zum Decken bringen und zahlt krieg I a no dafür!“

Dieter: „Da muass der arme Hund dafür sorgen, dass Dei Pension aufbessert wird?“

Hugo: „Ja, aber des letztemal hat er auslassen!“

Dieter: „Und da muast dann Du decken und einspringen?“

Es war also ein sehr unterhaltsames Meeting. Wir informieren Euch über den geplanten Ausflug mit unseren KC-Funktionären natürlich in diesem DRIFT und laden alle KC-Helfer dazu herzlich ein!



Bericht aus der Ferlacher Gemeindezeitung Nr. 2:

Ferlach im Rallye-Fieber: 14. Karawanken Classic rockt die Straßen

Die 14. Ausgabe der „Fizzers Karawanken-Classic“ fand im Mai statt und brachte Oldtimer- und Rallye-Fans zum Jubeln. Unter der Leitung des „I. C.A.R Teams Ferlach“ nahmen rund 70 Teilnehmer an der Veranstaltung teil.



Die Gesamtstrecke von etwa 400 Kilometer wurde mit Roadbook und Stoppuhr bewältigt. Besonders herausfordernd waren die zahlreichen Sonderprüfungen. Ein Höhepunkt der Veranstaltung war der Stadt-Grand-Prix in Ferlach, bei dem die engen Straßen und malerische Umgebung der Stadt die perfekte Kulisse für aufregende Rennen bildeten. Prominente Gäste wie Rallyeweltmeister Stig Blomquist und Euro-Nascar-Pilotin Alina Loibnegger bereicherten das Teilnehmerfeld. Die Gewinner der Rallye waren Klaus Zimmermann und Angelika Bachmann aus Salzburg in der Hauptkategorie sowie Alina Loibnegger und ihre Mutter in der Rookie-Klasse. Die Veranstaltung endete am Monte-Carlo-Platz in Pörschach am Wörthersee, wo sowohl der Start als auch der Zieleinlauf stattfanden. Die 14. „Fizzers Karawanken-Classic“ war ein unvergessliches Erlebnis für alle Beteiligten, die ihre Leidenschaft für historische Fahrzeuge und packende Rennen teilen.

Reaktionen zur „Auszeit“ der -Karawanken-Classic



Bekanntlich haben der Fahrleiter der FIZZERS-Karawanken-Classic, D.Ing. „Figi“ Gerd Figura und das komplette Team ihren Rücktritt bekannt gegeben. Im letzten DRIFT informierte uns der Klubobmann des 1. C.A.R. Teams Ferlach, Gustl Mostetschnig über die weiteren Pläne für diese Veranstaltung.

Dabei brachte Gustl zum Ausdruck, dass die Klubleitung 2024 die Karawanken-Classic aussetzen und 2025 mit einem neuen Konzept durchstarten will.

Von den vielen, positiven Reaktionen sind wir überrascht:

Gerhard Riedl:

Sehr schade - Pause machen, sich sammeln und mit einem neuen Konzept neu aufstellen kann funktionieren. Ich wünsche es Euch auf jeden Fall! Ob die anvisierte Zielgruppe aufspringt wird sich zeigen; es ist auf jeden Fall schade um die Mehrtages-Veranstaltung. Danke an Gerd, Harald und Henny!!!! Wir waren zwar nicht immer einer Meinung, aber haben doch immer eine Gesprächsbasis gefunden. Liebe Grüße



Joschi Weithaler

Franz Pintarich, ich oder wir können uns nur anschließen; wir werden die Karawanken-Classic vermissen! Michaela und Joschi

Fritz Jirowsky

Kann mich nur anschließen. Danke an Gerd Figura, Harald Pirtscher und Henny Bucher. Die Karawanken war eine meiner

Liebblingsveranstaltungen; schade darum ... 😞



Werner Uly

Nur 1 Tag und „weniger sportlich“? Da wird man wohl auf neue Teilnehmer aus sein. Für uns lohnt sich dann die Anreise nicht mehr. Schade - es war eine tolle Veranstaltung bisher.



Franz Pintarich

Danke an das gesamte Organisationsteam der Karawanken-Classic. Ihr werdet uns fehlen 😞 war immer eine tolle Veranstaltung 🙌🙌🙌🙌 Danke 🍷🍷 Uschi & Franz



Veronika Holly-Berger

Liebblingsveranstaltungen; schade darum 😞



Dirk Hartung

Vielen Dank dem C.A.R. Team Ferlach für diese Karawanken Classic



Alina Loibnegger

Danke an die Organisatoren der FIZZERS-Karawanken-Classic

Chris und Michael Bernhard, Vielen Dank für die tolle Organisation in den vergangenen Jahren. Eure Nachfolger treten in große Fußspuren. Hoffentlich treffen wir uns mal wieder.

Liebe Grüße



Die schweren Unwetter in den ersten Augusttagen haben auch auf der Strecke der FIZZERS-Karawanken-Classic 2023 ihre Spuren hinterlassen.

So informierte uns Bürgermeister Harald JANNACH - selbst Teilnehmer der Karawanken-Classic - von schweren Straßenschäden in seiner Gemeinde Frauenstein.



Zufahrt Schloss Frauenstein

Die Zufahrt zum Schloss Frauenstein, Aussichts-Straße und zugleich Sonderprüfung bei der Karawanken-Classic, trug schweren Schäden



Aber auch die Straßen in die Wimitz, Zweiner und Mellacher Straße waren sehr stark betroffen.



Alle Foto: Wörthersee-Schifffahrt / pexels

Es ist ja schon eine alte Tradition, dass wir uns jedes Jahr bei den Funktionären und Helfern der FIZZERS-Karawanken-Classic mit einem kleinen Ausflug bedanken. In der Vergangenheit haben wir bereits bei Lavamünd mit einem Floss befahren, besuchten ein Oldtimer-Museum in Feistritz, veranstalteten ein Scheibenschießen in der Büchsenmacherstadt Ferlach, enterten ein Schiff in Völkermarkt etc. etc.

Da es für das Management-Team unserer Classic der letzte offizielle Auftritt ist, haben wir natürlich versucht wieder einen schönen Abschluss für unsere KC zu organisieren. Wir hoffen, es ist uns gelungen?

Wir hoffen auf einen schönen Herbst und haben daher bei der eines der beiden großen Schiffe gechartert.



WÖRTHERSEE SCHIFFFAHRT

Eingeladen sind alle Funktionäre der „Karawanken-Classic“ der Jahre 2012 bis 2023 mit Begleitung

Treffpunkt:
Check in:

Anlegestelle „Metnitzstrand“, 9020 Klagenfurt
Sonntag, 24. September 2023, 10.45 Uhr



Abfahrt:
Dauer:

11.00 Uhr
ca. 3 Stunden; ein Brunch wartet auf Euch on Board!

Anmeldung:

Henny Bucher

Tel.: 0680-3048151

Email: c.a.r.team.ferlach@aon.at



Es gibt auch andere Prioritäten als Motorsport

alle Fotos Stephan Ogris

Im Frühjahr haben uns der amtierende Berg-Staatsmeister Stephan Ogris und sein Papa Gottfried - beide Mitglieder des 1. C.A.R. Teams Ferlach - einen Einblick in ihre Speed-Garage gewährt. Damit haben sie zugleich einen wahren Boom ausgelöst, da uns auch bei den nächsten Klubabenden einige unserer Klubmitglieder Zutritt zu ihren automobilen Schätzen gestatteten.

Inzwischen haben wir schon längere Zeit nichts mehr von dem schnellen Duo gehört. Es war daher notwendig nach zu fragen was sich bei den Vater-/Sohn Racern heuer abspielt oder bereits abgespielt hat. Hier unser Interview:

DRIFT:

In der AMF-Staatsmeisterschaft findet man Euch beide nicht wie gewohnt ganz vorn. Was ist da los?

Stephan:

Bei mir hätte es heuer zahlreiche Terminüberschneidungen gegeben und die familiären Verpflichtungen kommen halt an erster Stelle. Deshalb hab ich mich entschlossen heuer die angesetzten Staatsmeisterschaftsläufe hinten anzustellen und fahre in erster Linie heuer nur mehr ausgewählte Rennen die ich gerne bestreite. Dazu ein paar selektierte Abenteuer bei denen ich schon immer gerne einmal starten wollte!

Was hat Dich 2023 besonders interessiert und konntest Du bei solchen Veranstaltungen dabei sein?

Ja! Und so kam es, dass mich mein erstes Bergrennen heuer ins ungefähr 550 km entfernte Borno, Italien, verschlug wo ich bei der Trofeo Vallecamonica teilnahm und diese in der Klasse mit zwei

Passagen aber danach geht es auf die Highspeedstrecke mit der Fahrt durch die Ortschaft Ossimo.



Ab der Ortschaft Malegno führt die Strecke mit einer Länge von 8,5 km in zahlreichen Kehren, insgesamt drei Schikanen und sehr schnellen Abschnitten durch Ossimo bis nach Borno wo dann das Ziel auf einen wartet.

Die Ortsdurchfahrten mit Geschwindigkeiten jenseits von 100 km/h haben es mir so angetan, das ich im Ziel sofort wusste, das es nicht das letzte Mal war das ich hier am Start stehen werde!

Vor allem auch aus dem Grund, dass ich die Strecke bei insgesamt vier Durchgängen nur einmal, im ersten Training, auf komplett trockener Strecke fahren konnte; im Rennlauf gab es wegen der Länge der Strecke immer irgendwo nasse Stellen die eine zusätzliche Herausforderung wegen der profillosen Slicks waren.

!

Streckenrekord 2023:
3:44.52 durch Simone Faggioli (ITA)
auf Norma M20FC Zytex

Topzeiten locker gewinnen konnte. Das Rennen war vor allem alleine schon durch die Strecke eine richtige Herausforderung!

Die Trofeo Vallecamonica in Malegno gilt als eines der anspruchsvollsten Rennen in Italien. Im unteren Bereich gibt es zwar langsamere





Die Trofeo Vallecamonica und der italienische Flair hat Dich sichtlich begeistert. Gab es auch noch andere Rennen in anderen Ländern?

Nach Italien bestritt ich mein Lieblingsrennen im Slowenischen Gorjanci (Novo Mesto) wo mich vor allem die dortige Kulisse fasziniert! Zwar gibt es dort eine relativ schlechte Asphaltdecke jedoch liegt das mir und dem Alfa ziemlich gut.

So beendete ich das Rennen mit seinen teilweise sehr spektakulären Kurven auf Platz 2 in der Klasse. Aber schon dicht dahinter folgte unser zweiter Alfa, der von meinem Vater Gottfried Ogris auf Platz 3 pilotiert wurde!

Da kann man wirklich nur gratulieren! Vor allem die Leistung des „alten Herren“ im Vergleich zu den vielen jungen Heiss-Sporne ist bemerkenswert.

Da kam danach aber endlich die Zeit um eine Reise in das wunderschöne, kulturell und historisch sehr bemerkenswerte Gubbio in Umbrien, Italien, zu machen um einmal bei der legendären Trofeo Luigi Fagioli dabei zu sein!

Die Trofeo Luigi Fagioli in Gubbio gibt es ja bereits in der 58. Ausgabe. Dieses prestigeträchtige Rennen wird auf einer, für italienische Verhältnisse kurzen, nur knapp über 4 km langen Strecke gefahren?

Ja, aber was soll ich sagen, jeder Kilometer der 653 km langen Anreise in das „Monte Carlo“ der Bergrennen in Italien hat sich gelohnt!

Wir feierten mit unseren zwei Alfa Romeo einen grandiosen doppelten Klassensieg und



das mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von an die 130 km/h auf der sehr schnellen Strecke!

Abgesehen vom Rennen war eines der I-Tüpfelchen wohl das Fahrerlager, das direkt entlang der historischen Stadtmauer lag; s. großes Foto auf der vorigen Seite). Dazu gab es im direkten Umfeld des Fahrerlagers zig Lokale, die mit ihren kulinarischen Künsten nicht nur die Piloten, sondern auch die zahlreichen Zuseher verwöhnten.

Das Rennen fand ja nicht nur bei hochsommerlichen Temperaturen, sondern auch mit einem Rekord-



Starterfeld von über 300 Fahrzeugen statt!

Umso höher schätze ich die Leistung meines Vaters Gottfried ein. Mit einer fehlerfreien Leistung am Steuer des Alfa Romeo 147 GTA Cup konnte er sich als Sieger bei den E1 Boliden bis 2l Hubraum feiern lassen. Gesamt standen bei den E1 Boliden die Plätze 11 und 15 für uns zu Buche.

Leider kam es dann so, dass genau wenn es am schönsten ist, uns das Wetter in Kärnten einen Strich durch die Rechnung machte und uns die Unwetter mit tausenden Festmetern Holz eindeckten. Dadurch sind jetzt meine nächsten Rennen ein bisschen in den Hintergrund gerückt, da wieder mal mein zweites Hobby, das Holzfahren, im Vordergrund steht. Das wird wahrscheinlich noch länger so bleiben .. nichts desto trotz will ich heuer seit langem wieder mal in Cividale Castelmonte (Udine, 7. - 8. Oktober 2023) am Start stehen und das eine oder andere Rennen vielleicht auch zuvor ... lasst euch überraschen ... ich mich nämlich auch ;-)





Alle Fotos:SMW-Media

Während des Qualifyings bei BOSS GP wurde am zweiten Tag des JACK'S Racing Day die schnellste Rundenzeit aller Zeiten auf der TT-Strecke in Assen, Niederlande, gefahren. Der Österreicher Ingo Gerstl vom Team Top-Speed aus Elsbethen in Salzburg brannte am Samstag, 12. August 2023, mit seinem Toro Rosso F1 STR1 - Cosworth TJ V10 mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 216,15 Stundenkilometern eine Rundenzeit von 1:15,861 auf den Asphalt.



Damit erzielte Gerstl einen neuen absoluten Streckenrekord; noch nie wurde in der „Kathedrale der Geschwindigkeit“ schneller gefahren. Der Rundenrekord verspricht also einiges für den Sonntag, wenn die schnellste Rennklasse Europas zwei Rennen austrägt.

Wir hatten ein "saageiles" Wochenende am TT-Circuit in Assen. Ingo Gerstl nach seinem Rundenrekord im Qualifying am Sonntag in Rennen 1 mit 1:18.076 einen neuen offiziellen Rundenrekord auf, den er am Nachmittag in Rennen 2 nochmals auf 1:17.109 verbesserte.

Ich war auch an diesem Wochenende in Assen nicht an der Boxenmauer, sondern, so wie immer, draußen an der Strecke - und am Samstag im Qualifying die o.a. 1:15.861 – das Gefühl lässt sich nicht in Worte fassen, wenn man es direkt am Pistenrand miterlebt hat – und ich kann mit ruhigem Gewissen sagen, bei meinen knapp 59 Jahren im Motorsport, habe ich mehr als ein oder zwei Piloten beobachtet, wenn sie schnell unterwegs waren – allerdings sind die heutigen überbreiten Retortenstrecken mit ihren endlos weiten Sicherheitszonen kein Vergleich zum schmalen und superschnellen Asphaltbandl auf dem niederländischen TT Circuit in Assen - Fazit:

Es war absolutes Gänsehaut-Feeling.



Gerstls Renningenieur, hatte nach der Rekordrunde die Daten bei Ingos STR1 ausgelesen und analysiert - bei RAMSHOEK, der Kombination der Streckenpunkte 13, 14 und 15, fuhr er an der "langsamsten" Stelle 313,2 km/h und auf der Rückseite des Kurse hin zu RUSKENHOEK war die Spitzendrehzahl 21.118 U/min. So hoch hatte er in all den Jahren nie gedreht.

Ingo Gerstl



BOSS GP - Race 2, Assen / NL





Zwei Ex-F1 Piloten waren ebenfalls in Assen dabei - Antonio Pizzonia (BR, links) und Nick de Vries (NL, rechts)

Der burgenländische Teamboss Michael Hascic stellte dem Ex-F1 Piloten Nick de Vries kurzfristig das Ersatzauto für ein paar Demorunden für das Mittags-Showprogramm am Samstag und am Sonntag in Assen zur Verfügung.

Die Crew von HS Engineering baute in Windeseile das Fahrzeug für den Niederländer um (Sitz- und Pedalpositionen). Nick de Vries war von der Performance des World Series Boliden sehr überrascht. Speziell am Samstag, wo es stark regnete, schwärmte er vom Grip an der Vorderachse.



Es gab bei den JACK'S RACING DAY auch eine Ausstellung von Rennfahrzeugen - und wir hatten einiges an hochkarätigem Zeug im Gepäck - wie z.B. den original Ferrari von Michael Schumacher aus dem Jahr 1997 - Siegerwagen vom F1-GP in Monaco.....

...und auch zwei La Ferrari. Diese durften in Assen hinter unserem eigenem BOSS GP Leading- und Safety-Car (FANATEC Mc Laren 620R) ein paar Runden drehen.



Links unser BOSS GP Leading- und Safety-Car: FANATEC Mc Laren 620R

Beim Show-Programm am JACK'S RACING DAY in Assen wurde allerlei aufgeboten, was motorisiert war - von PS-starken Zweirädern am Asphalt bis hin zu vierrädrigen Monstern und Spaßfahrzeugen....



...und einer weiteren, sehr attraktiven Vorführung am Boden....

..und in der Luft.



Ergebnisse

Race 1

1. Ingo Gerstl Toro Rosso STR1
2. Antonio Pizzonia Dallara
3. Simone Colombo Dallara

Race 2

1. Ingo Gerstl Toro Rosso STR1
2. Antonio Pizzonia Dallara
3. Simone Colombo Dallara



Fotos: WikimediaCommon - Mimoooh / Marooni © TransylvaniaClassic.com / Figura

Nachdem ich das Thema „Karawanken-Classic“ mit einem lachendem und einem weinenden Auge abgeschlossen habe, bleibt nun endlich mehr Zeit den Hobbies zu fröhnen; dazu zählt für mich definitiv das Reisen.



Meine jüngste Fahrt mit dem Wohnmobil führte mich nach Rumänien, dem Land, das man bei uns besser als Transylvanien kennt und automatisch mit Graf Dracula, und Spuk-Schlössern verbindet. Den sogenannten „wilden Osten“ hatte ich noch aus der Ceaușescu-Ära in ungueter Erinnerung. Aber zum Glück hat sich die damalige Atmosphäre komplett zum Positiven verändert! Heute ist Rumänien eine Reise wert!



Jedenfalls erfuhr ich bei meinem Stopp in Sibiu / Hermannstadt dass dort am nächsten Tag die „Transylvania Classic“ gestartet wird (10.-12. August 2023).

Als Ex-Fahrtleiter der Karawanken-Classic war das für mich natürlich ein Grund meine Reisepläne zu ändern. - Ist ja mit dem WoMo kein Problem und man ist ja nie zu alt doch noch

etwas dazu zu lernen!
Die Transylvania Classic ist eine Gleichmäßigkeitsfahrt für historische Fahrzeuge. Primär wird mit Youngtimern gefahren, aber fast 50 % der Teilnehmer fahren auch mit Elektroautos.



Noch ein Schluck Strom vor dem Start!

Diesen Ansatz halte ich aus mehreren Gründen für recht interessant:

- Da die Teilnehmerzahlen bei Oldtimer-Veranstaltungen schrumpfen, wird so ein neuer Teilnehmerkreis angesprochen.



- Man entspricht dem Trend der Zeit - „weg von fossiler Energie“, egal wie man persönlich dazu steht.



- Da es sich bei der Transylvania, aber auch bei der Karawanken-Classic, um einen sportlichen

Bewerb handelt, stehen sowohl die Oldies, als auch die E-Piloten vor den gleichen Aufgabe, werden aber natürlich getrennt gewertet.



- Schließlich können Autohändler Firmen und leichter als Sponsoren gewonnen werden, wenn auch moderne, umweltfreundliche Fahrzeuge zugelassen sind.



Durch die Fußgängerzone zum ansonsten verkehrsfreien Hauptplatz

Gerade mit diesem letzten Punkt dürften die Veranstalter sehr gut gepunktet haben.



Sibiu / Hermannstadt ist mit rund 135.000 Einwohnern zwar etwas größer als unser Klagenfurt in Kärnten, aber doch vergleichbar. Abgesehen davon, dass es in Klagenfurt kaum möglich wäre den „Neuen-Platz“ und die Fußgängerzone komplett zu sperren, zeigt der Startbereich der Transylvania, welches Werbe-Potential in diesem Konzept steckt.



Eine Startrampe, eine aufwändige Beschallung mit Moderator, zwei Video-Walls - eine für Direkt-Übertragung von der Startrampe, die andere mit laufend wechselnder Werbung - Beach-Flags, Air-Bögen und jede Menge Transparente sorgten für Stimmung wie bei

einem F 1 Grand Prix. Natürlich war auch das lokale Fernsehen vor Ort.

Zusätzlich wird der Bewerb von der Stadt Sibiu und dem Kreisrat von Sibiu (vergleichbar mit unseren Bundesländern) und einem Hauptsponsor(Orange) mitfinanziert.



Für die Transylvania Classic hatten 66 Crews genannt, von denen fast die Hälfte in der Kategorie Transylvania Electric gemeldet waren.

Laut Veranstalter ist mit der Entwicklung der Elektromobilität auch die Zahl der Teilnehmer mit E-Autos gestiegen. Waren es zuletzt noch 19, ist deren Zahl heuer auf 27 angewachsen.

Vertreten war so ziemlich alles, was es derzeit auf dem Markt gibt - BMW i3, BMW iX3, Citroën E-C4, Hyundai Ioniq 5, Hyundai Ioniq 5, Kia Niro EV, Mazda MX-30, Nissan Leaf, Peugeot e-208, Renault Zoe, Renault Megane E-Tech, Skoda Enyaq iV 80, Tesla Model 3, Tesla Model Y LR, VW iD3 und VW e-Up - um nur einen kleinen Auszug zu nennen..

Am Start waren, trotz FIA-Status, leider nur relativ wenige Ausländer - 3 Teams aus Bulgarien, je eines aus Deutschland und Griechenland. Das ist allerdings nicht verwunderlich, denn die Anreise ist nicht zu unterschätzen.

Alles was sich nach der Startnummer 66 noch zeigte, waren reine Show-cars, die lediglich über die Startrampe fuhren.

Dazu zählt neben einem Oldy aus dem Jahr 1920 auch ein Lamborghini jüngster Bauart. Der Pilot genoss die Aufmerksam-

keit für seinen Boliden durch Zuschauer und TV sichtbar.



Für den Lamborghini wurde Auf- und Abfahrt der Rampe zum Problem

Ein Lambo ist als Wettbewerbs-Fahrzeug bei einer Classic zum vergessen; aber zur allgemeinen Begeisterung ließ der Pilot die Muskeln - äh das Gaspedal - spielen. Leute, ein Sound! Einfach geil! Da kommt kein E-Auto ran!



Upps! Verfahren? - Nein, retour vom Wendepunkt

Die Route führte durch die wunderschöne Bergwelt um Sibiu. Eine der schönsten alpinen Straßen, die „Transfăgărășan“ mit einer Höhe von über 2.000 Metern stelle ich Euch im nächsten DRIFT vor. Eine geile Kurven-Orgie die die Reise nach Rumänien wert ist!

p.s.: Gesamtsieger wurde ein E-Auto, Hyundai Ioniq 5

Feuer unter der Motorhaube



Unser Klubmitglied Miha Vrhunec aus Laibach / Ljubljana, Slowenien ist in unserer

Classic-Gemeinde sowohl als sehr fleißiger Blogger (<http://www.vrhunec.net>), als auch als versierter Experte bei Oldtimern bekannt. Diesmal berichtet uns Miha über seine Erfahrungen mit Fahrzeug-Bränden:

der Karawanken-Classic - seinen Austin Healey in einer nahe gelegenen Straße parkte.

Die Sonne brannte. Wir standen in der Nähe und sprachen über die Veranstaltung und welche Gefühle sie bei uns als Oldtimer-Fans hervor rief. Plötzlich und völlig unerwartet sahen wir feurige Zungen aus dem Spalt zwischen Motorhaube und Karosserie hervorzüngeln.

war, vom Ruß des brennenden Benzins geschwärzt.

Wie sich heraus stellte war der Motor gänzlich unbeschädigt. Das Glück spielte in diesem Fall also eine entscheidende Rolle.

Später stellte Andrejs Mechaniker fest, dass sich die Schrauben an beiden Vergasern erheblich gelockert hatten; in der Folge trat Benzin aus den Schwimmtanks neben den Vergasern aus, primär verursacht durch den heißen Motors und die heiße Witterung. - Dadurch war es zu einem Hitzestau unter der Motorhaube gekommen. Dabei wurden die Dichtungen an den Vergasern undicht und das austretende Benzin verdampfte. Die heißen Auspuffrohre direkt neben dem Motorkopf entzündeten in der Folge das dampfförmige Benzin.



Bereits dreimal musste ich Fahrzeug-Brände miterleben. Da diese Ereignisse sehr ähnliche abliefen, können wir daraus lernen, wie man mit einem Oldtimer, aber auch mit einem modernen Auto, bei einem Brand im Motorraum sinnvoll vorgeht bzw. Brände vermeidet:

Zum ersten Mal erlebte ich einen Autobrand am Etappenziel der transkontinentalen Rallye Peking – Paris in Ljubljana, als unser örtliches Codelli-Klubmitglied VIDMAR Andrej - er war auch Teilnehmer

Verständlich dass es in der Hektik nicht mehr Fotos gibt!

Andrej nahm in aller Ruhe den Feuerlöscher, der direkt vor dem Beifahrersitz im Auto platziert war, und sprühte, ohne die Motorhaube zu öffnen, Feuerlöschschaum durch den offenen Spalt vor dem Motor.

Kurz darauf ging das auch schon Feuer aus. Dann hob er vorsichtig die Motorhaube. - Es gab definitiv kein Feuer mehr, nur noch Rauch. Die Motorhaube war entlang der Schlitze, durch die das Feuer nach außen gekommen



Ein weiterer, ähnlicher Vorfall ereignete sich, als mein Cousin Boris und ich bei der Karawanken-Classic mit ausgeschaltetem Motor in der heißen Sonne vor dem Start zu einer Sonderprüfung warteten.

Boris roch Benzin in seinem Alfa. Er öffnet die Motorhaube und sieht, dass beide Vergaser fast völlig mit Benzin bedeckt sind. Ich wischte daraufhin zuerst den Vergaser ab und zog dann mit einem Schraubenzieher und einem Schraubenschlüssel alle nicht festgezogenen Schrauben am Vergaser und den nahe gelegenen Anschlüssen der Kraftstoffleitung fest.



Nach ein paar Kilometern Fahrt überprüfte ich den Zustand nochmals. Die Vergaser waren jetzt gut abgedichtet.

Da hatten wir beide also noch einmal Glück gehabt!



Einen weiteren, bereits dritten Fall erlebte ich im Juni dieses Jahres bei großer Hitze auf dem guten Fahrtrainingsgelände in Vransko:

Beim British Rally Classic Marathon 2023 (organisiert von Hero – Era) fand dort ein Geschicklichkeitstest statt. Ich selbst war als örtlicher Kampfrichter an der Ziellinie zuständig und habe dort unter anderem das Parken der Fahrzeuge geregelt, während die Teilnehmer im Gebäude die Startkarten stempelten.

Plötzlich begann unter der Motorhaube eines Fahrzeugs dicker weißer Rauch aufzusteigen.

Eine der Teilnehmerinnen rannte um die Hilfe von ihrem Mannes zu holen. Ich selbst lief zum Gebäude des Trainingsgeländes, weil ich wusste, dass sich an der Wand direkt hinter der Tür ein handelsüblicher Wandfeuerlöscher (10 kg) befand.

Inzwischen hatte sich die Motorhaube durch die Hitze auf einer Seite um mehr als 5 cm gehoben. In diesen Spalt habe ich die Düse des Feuerlöscher hinein gehalten und mit vollem Strahl gelöscht. Als die Flammen unter der Motorhaube kleiner wurden und schließlich kein Rauch mehr zu sehen war, hoben wir die Motorhaube an.

Die Schalldämmung an der Unterseite der Motorhaube war komplett verbrannt und hing nur mehr wie verkohlte und zerrissene Lumpen herunter. Der gesamte Motor

war mit mehreren Zentimeter dickem Löschschaum bedeckt.

Trotzdem konnte man von Glück sprechen, dass das Feuer rechtzeitig entdeckt und eingedämmt werden konnte bzw. dass sich viele Menschen die eingreifen konnten, in der Nähe des brennenden Fahrzeugs befanden.



Zusammenfassend lassen sich folgende Lehren aus diesen drei Ereignissen zusammenfassen:

1. Man soll, speziell bei Oldtimern, immer wieder den festen Sitz der Schrauben am Vergaser und der Kraftstoffleitung prüfen,

2. Eine thermische Isolierung an den Abgaskrümmern neben dem Motorkopf, die sonst die Geschwindigkeit der Abgase erhöhen sollen, ist sicherlich sinnvoll. Das kann allein schon in Form von hitzebeständigem Klebeband geschehen.

3. Vergessen Sie nicht auf den Feuerlöscher im Fahrzeug. Für Oldtimer empfehlen wir einen Feuerlöscher (min. 1,5 kg), der vor dem Fahrer- oder Beifahrersitz platziert wird, so dass er sofort griffbereit ist. Der hilft natürlich nur wenn wir wissen, wie man ihn benutzt! Daher bitte auch einmal die Betriebsanleitung durchlesen! Feuerlöscher gehören regelmäßig überprüft! - Daher bitte von Zeit zu Zeit das Ablaufdatum auf dem Feuerlöscher kontrollieren. Das steht auf der Prüf-Plakette! ,

4. Sobald Sie einen Brand vermuten, schalten Sie den gesamten Strom im Auto aus! Öffnen Sie die Motorhaube nicht, da dadurch noch mehr Sauerstoff in den Motorraum

gelangt und die Flammen so noch mehr Nahrung bekommen.

5. Bei heißem Wetter ist es sinnvoll, nach dem Anhalten des Fahrzeugs, die Motorhaube anzuheben so dass dadurch der Motor schneller abkühlen kann.

Auch bei moderneren Fahrzeugen reicht es oft nicht aus, sich nur auf einen elektrischen Kühlerlüfter zu verlassen.

6. Und wenn es doch einmal brennt?

Keine Panik und Ruhe bewahren - nur so funktioniert der Geist schnell und richtig!



Blog von Miha:

Am 17. Juni 2023 organisierte der Verband der Agrartechniker Sloweniens ein Treffen am Gradiška-See in der Nähe von Lukovica.

Nach einer Pause aufgrund der Covid-Epidemie waren weniger Teilnehmer als sonst gekommen, vermutlich auf Grund der Zwangspause.

Die Gegend um Gradiško bietet außergewöhnliche Möglichkeiten das Programm zu erweitern. Diesmal war dass Treffen nach der langen Pause ein Test, wie man ein solches Meeting in einer schönen Umgebung vorbereiten kann.

Wenn den Teilnehmern und Besuchern das neue Konzept und die Umgebung gefallen hat, wird man die Veranstaltung noch lebendiger gestalten wollen. Die leitenden Mitglieder des Organisationskomitees schmieden bereits Pläne für die kommenden Jahre.

Mehr auf >> [Miha's blogg](#)

VORBERICHTE



SMS CLASSIC SPRINT

Erstmals zählt der SMS-Classic-Sprint (SMS-CS) 16. September 2023 nicht nur zum Kärntner-Classic-Cup, sondern auch zur Österreichischen Classic-Staatsmeisterschaft und zur Alpe-Adria-Classic-Challenge.

STAATSMEISTERSCHAFT 2023



Punkte für die o.a. Meisterschaften gibt es natürlich nur für automobile Old- und Youngtimer bis zum Baujahr 2002.

Aber am SMS-CS können auch alle Motorsport-Liebhaber teilnehmen die nicht unbedingt an einem sportlichen Wettbewerb interessiert sind. Denn es gibt folgende Möglichkeiten beim SMS-CS dabei zu sein:

1. Nennschluss SMS-CS ohne Nachnenn-Gebühr: 10. September 2023.

SMS-CS-Sport

Nur für Oldtimer bis Baujahr 31.12.2002.

Mit sportlichen Gleichmäßigkeits-Prüfungen (keine Speed-Prüfungen!). Heuer gibt es eine neue Strecke, neue TSPs und sonstigen Goodies...

Nenngebühr: EUR 110 (2 Personen)

SMS-CS-Tm

Touristische Ausfahrt bei der

Es geht in die letzte Runde von



Fotos: autosport.at

man probeweise die Sonderprüfungen der SMS-CS-Sport außerhalb der Wertung mit machen kann.

Diese Variante ist vor allem für jene gedacht, die den Classic-Sport kennen lernen wollen.

Es gibt keine Baujahresbeschränkung!

Nenngebühr: EUR 50 (2 Personen)

SMS-CS-To

Touristische Ausfahrt ohne Sonderprüfungen mit einem gemütlichen und abwechslungsreichen Cruisen durch Kärnten. Keine Baujahresbeschränkung! Nenngebühr: EUR 50 (2 Personen)

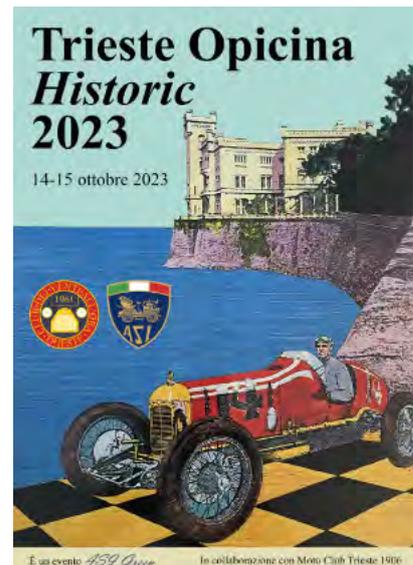


Bei beiden touristischen Teilnahme-Möglichkeiten wird die wunderschöne Kärntner Landschaft mit vielen ihrer Sehenswürdigkeiten auf der gleichen Route wie bei SMS-CS-Sport erkundet..

In dem o.a. Nenngeldern ist die Bewirtung durch SMS (Essen mit verschiedenen Salaten und ein Freigetränk/Person! Musik, Entertainment und gute Unterhaltung) nach der Ziel-Durchfahrt) sowie Kaffee und Kuchen en Route, enthalten.

Den Zwischenstand des KCC findet Ihr im letzten DRIFT (Nr.06)

Die Siegerehrung des KCC findet im Anschluss an die Siegerehrung des SMS-CS statt!



Die „Trieste-Opicina-Historic“ (TOH), musste bekanntlich verschoben werden und findet als Abschluss-Veranstaltung des AACC am 15. Oktober 2023 statt.

Da die TOH die letzte Veranstaltung des AACC 2023 ist, übernehmen die Organisatoren der TOH auch die Endauswertung und die Siegerehrung der Alpe-Adria-Classic-Challenge (AACC). Diese findet also erstmals in Triest, Italien statt.

Zur Homepage der TOH >> 
(Leider gibt es dort z.Z. noch keine Infos!)



Anmeldungen zum SMS-Classic-Sprint auf >> SMS-Classic-Sprint



Nicht versäumen!

Classic-Ausfahrt für Motorräder und Automobile



Ausschreibung zur
8. Rosental Classic



Samstag, 09. September 2023

Treffpunkt ab 07:30 Uhr zum ☘ Frühstück bei Fa. Pagitz, Unterferlach 34, 9170 Ferlach

Streckenabschnitt 1: 115 km - 4.0 Stunden (inkl. Pause)

09:00 Uhr Start Fa. Pagitz – Ferlach – Feistritz im Rosental - ÖDK Brücke - Moschenitzen - Ludmannsdorf - Rupertiberg - **P** ENI Service Habernig Selpritsch (55km – 10:30 Uhr) - Velden - Moosburg - Tigring - Freudenberg - Faningerstraße – Tentschach – Glantalstraße - St. Peter am Bichl – Ottmanach – St. Michael ob der Gurk - Wabelsdorf – Tainach – Völkermarkter Stauseebrücke – Kühnsdorf –

P Pause Lagerhaus Tankstelle Eberndorf (115km – ca. 13:00 Uhr)

P Sammelpunkte : ENI Habernig (Mischkulnig), Lagerhaus Tankstelle Eberndorf

Tankstelle : **vor dem Start** ENI Ferlach (0km) , ENI Habernig Selpritsch (55km), Lagerhaus Tankstelle Eberndorf (115km)

Streckenabschnitt 2: 50 km ca. 2.5 Stunden

Abfahrt 13:45 Uhr Lagerhaus Tankstelle Eberndorf – Sittersdorf – Eisenkappel – Ebriach via Schaidasattel – Zell Pfarre – Waidisch – Unterferlach

Ca. 16:15 Uhr Ziel Freiwillige Feuerwehr Unterferlach Vis á Vis Fa. Pagitz

☘ Ab 16:15 Uhr Abschließende Grillfeier

Der Unkostenbeitrag von **30€** ist vor Ort zu entrichten.
Für Speis und Trank wird reichlich gesorgt.

Die Ausfahrt findet nur bei Schönwetter statt!

Aus organisatorischen Gründen, bitten wir um Zusage unter:

rosentalclassic@gmail.com

Wir freuen uns, Dich bei der Rosental Classic 2023 begrüßen zu dürfen.
Das Rosental Classic Team

Während der gesamten Ausfahrt gilt die StVO. Für etwaige Schäden und Unfälle wird keine Haftung übernommen.



Fotos: Technisches Museum Wien

Die österreichische Alpenfahrt zählte lange zu den ältesten Rallys der Welt, ehe sie 1973 einen stillen Abschied nahm. Der Gründer unseres Klubs, des 1. C.A.R. Teams Ferlach, D.Ing „Figi“ Figura, war wahrscheinlich der einzige unseres Klubs, der diese Rallye bestreiten durfte; 1971 als Co-Pilot von Wolf-Dieter Kepplinger im Mazda RX7 und 1973 als Mitglied des „Uillah-Teams“ auf Fiat 124 Rallye mit Sigi Stromberger. Beide male brachte er seine Piloten ans Ziel, obwohl er die Strecke vorher nie gesehen hatte, da er kurzfristig als Ersatz einsprang.



Nach dem AUS im Jahr 1973 hat sich eine Runde von Rallye-Fanatikern der 70er, 80er und 90er Jahre, die sich öfter unter dem Namen „Freunde des Driftwinkels“, zu „Benzingesprächen“ treffen, entschlossen, zum 50'zigsten Geburtstag der Internationalen Österreichischen Alpenfahrt 1973, dem einzigen in Österreich gefahrenen Weltmeisterschaftslauf, eine Gleichmäßigkeits- Rallye durchzuführen. Fahrleiter ist übrigens kein geringerer als der bekannte Co-Pilot Jörg Pattermann (u.a. bei Franz Wittmann und Achim Mörtl)



Veranstaltungsort ist wie bei der Alpenfahrt 1973 natürlich wieder Baden und es wird auf Strecken und Sonderprüfungen – soweit diese noch verfügbar sind - von damals gefahren.

Dabei sollen möglichst viele Fahrer und Beifahrer und auch Fans mit den Autos von damals, zur Teilnahme bewegt werden. All jene, die Rallye-Fahrzeuge aus der Zeit von 1910 bis 1973 besitzen wurden aufgerufen teilzunehmen. Und das bisherige Nennergebnis liest sich wie das „who is who“ der Rallye-Szene der Zeit von 1970 bis 1980:

- ALTONEN RAUNO BMW 2002 TII, BJ 1973 - eine Rallye-Legende der „Flying Finns“
- EKLUND PER SAAB 96 V4, BJ 1973 - Rallyecross-Champion
- WITTMANN FRANZ VW 1303 S, 1973 - Mehrfacher österr. Rallye3-Staatsmeister
- HAIDER SEPP OPEL KADETT C COUPE, BJ 1979 - Drifter-König, unvergessen sein Ringerl um eine Flasche während der SP Diex Karawanken-Rallye, nachdem er überlegen führte
- JANGER GÜNTHER VW 1303, BJ1973 - Legendärer Puch 650 TR- und Käfer-Treter
- DOPPELREITER HELMUT VW 1302 S - Starter der VW-Käfer-Ära Salzburg
- GRÜNSTEIDL HERBERT VW 1302 S, BJ 1972 - 1977 European Rallycross Champion
- HUSAR GABI BMW 2002 TI, 1969 - Gewann als einzige Dame die Karawanken-Rallye („Karawanken-Safari-Rallye“)



- HERBERT VÖLKER MERCEDES BENZ 380SL, BJ 1984, legendäres Sprachrohr der Formel 1
- CECATTO FRANCO FIAT 131 ABARTH - war in den Siebzigern in Kärnten unterwegs und gewann auch die Lavanttal-Rallye
- SCHIMITZEK KURT LANCIA FULVIA 1.3 S, BJ 1969 mehrfacher Teilnehmer der Histo-Monte, aber auch der FIZZERS-Karawanken-Classic

Wenn Ihr jetzt also Gusto bekommen habt die „alten Knaben“ wieder bei der Arbeit zu sehen >>> hier ist der

ZEITPLAN:

- Start zur 1. Etappe
1. Fahrzeug Kurpark Baden 16.9.2023 08:31
- Ziel der 1. Etappe
1. Fahrzeug Kurpark Baden 16.9.2023 17:00
- Start zur 2. Etappe
1. Fahrzeug Kurpark Baden 17.9.2023 08:31
- Ziel der Veranstaltung
1. Fahrzeug Trabrennplatz Baden 17.9.2023 12:15



Doch Vorsicht!! Wie schon eingangs erwähnt, handelt es sich bei Revival der Alpenfahrt 1973 nicht um einen Speed-Bewerb, sondern um eine Gleichmässigkeits-Veranstaltung.

Vorteil - Ihr seht die alten Haudegen nicht nur vorbei flitzen sondern könnt sie und ihre ehemaligen Boliden viel länger bewundern. Na und vielleicht hat der eine oder andere jetzt auch mehr Zeit für ein Plauscherl mit seinen Fans?

Auf jeden Fall scheint diese Neuauflage der legendären Alpenfahrt einen Besuch wert!



Unterstes Foto: Kepplinger/ Figura 1971



Es geht bald weiter!

Jetzt ist es endlich wieder so weit. Die Urlaubszeit ist vorbei und das 1. C.A.R. Team Ferlach organisiert wieder seine beliebte Kartrenn-Serie. Der Kart-Cup wird, wie angekündigt, so wie im ersten Teil der Renn-Serie auf längeren Strecken und mit etwas stärkeren Karts gefahren.

Slowenien und Kroatien sind im Oktober geplant. Der Gesamtsieger wird aus den Wertungen des 1. und 2. Halbjahres ermittelt.

Auch im zweiten Teil der Renn-Serie soll die Kulinarik, wie schon zuletzt in Graz oder Rechnitz, eingebunden werden, so dass wieder ein flotter Mix aus spannenden Rennen und unterhaltsamen Beisammensein gewährleistet ist.





In unserem letzten DRIFT haben wir auf die Live-Übertragungen der Finnland-Rally durch Servus-TV hin gewiesen. Wer sich diese dann tatsächlich ansah bekam Motorsport vom Feinsten zu sehen.

Menschenmassen strömten zu den Sonderprüfungen der 9. Runde der Rallye-Weltmeisterschaft. Es herrscht eine Begeisterung für den Rallyesport, wie man ihn einfach bei uns nicht kennt. Angeheizt wird die Atmosphäre zusätzlich durch den finnischen Meisterschaftsführenden Kalle Rovannerä, von dem alle einen Heimsieg erwarteten.

Kalle drehte auch richtig auf; vielleicht etwas zu viel, denn bereits am Freitag überschlug sich der junge Pilot mit seinem Toyota Yaris und konnte danach leider nicht mehr in Aktion treten. Das Toyota-Team versuchte zwar noch sein Auto zu reparieren, entdeckte jedoch Schäden am Fahrgestell, die während der Veranstaltung nicht mehr repariert werden konnten. Für den jungen Finnen also ein Null-Nummer in der Fahrer-Weltmeisterschaft.



Diese Chance nutzte sein Team-Kollege und WM-Zweite, der Waliser Elfyn Evans (Toyota GR YARIS Rally1 HYBRID) und setzte sich von Anfang an in Führung. Allerdings war der Vorsprung vor seinem Hyundai-Rivalen Thierry Neuville vor der letzten Etappe mit einem Vorsprung von nur 6,9 Sekunden relativ eng. Aber Elfyn ließ es daraufhin in den Wäldern südwestlich von Jyväskylä richtig fliegen und legte eine Serie von Etappensiegen hin.



Endergebnis der Rallye Finland, 20.-23.07.2023:

1 Elfyn Evans/Scott Martin	(Toyota GR YARIS Rally1 HYBRID)	2h33m11.3s
2 Thierry Neuville/Martijn Wydaeghe	(Hyundai i20 N Rally1 HYBRID)	+39.1s
3 Takamoto Katsuta/Aaron Johnston	(Toyota GR YARIS Rally1 HYBRID)	+1m36.7s
4 Teemu Suninen/Mikko Markkula	(Hyundai i20 N Rally1 HYBRID)	+1m41.0s
5 Jari-Matti Latvala/Juho Hänninen	(Toyota GR YARIS Rally1 HYBRID)	+4m09.4s
6 Oliver Solberg/Elliott Edmondson	(Škoda Fabia RS Rally2)	+9m33.6s

Mit seinem Sieg bei der Rallye Finland hat sich [Elfyn Evans](#) wieder an den WM-Führenden Jungstar [Kalle Rovannerä](#) heran gearbeitet und macht den Ausgang der Rallye-WM 2023 wieder spannend.



Stand der Rallye-WM nach 9 Wertungen:

1. Kalle Rovannerä	170 Pkt	Toyota Gazoo Racing World Rally Team
2. Elfyn Evans	145	Toyota Gazoo Racing World Rally Team
3. Thierry Neuville	134	Hyundai Motorsport
4. Ott Tänak	104	M-Sport Ford World Rally Team
5. Sébastien Ogier	98	Toyota Gazoo Racing World Rally Team
6. Esapekka Lappi	87	Hyundai Motorsport



Es sind noch 4 Rallyes der Rallye-WM 2023 offen, die alle live bei ServusTV & ServusTV On übertragen werden:

07.09. - 10.09.2023	Athen/Griechenland
28.09. - 01.10.2023	Concepcion/Chile
26.10. - 29.10.2023	Passau/Zentraleuropa
16.11. - 19.11.2023	Nagoya/JapanLive



Ab 7. September steht also für die Stars der WRC die legendäre Akropolis Rallye in Griechenland auf dem Programm. Hartes Terrain, felsige Schotterprüfungen und hohe Temperaturen machen auf Grund dieser schwierigen Bedingungen einen gefühlvollen Umgang mit dem Auto und den Reifen notwendig. Zusätzlich erschwert der feine Staub des Vordermanns sehr oft die Sicht und macht diese Rallye extrem schwierig.

AKROPOLIS RALLYE: ANSPRUCHSVOLLER GEHT'S KAUM

1973 wurde in Griechenland erstmalig ein WM-Lauf ausgetragen. Zuletzt folgte eine längere Pause. Erst im Vorjahr erhielt die Rallye der Hellenen wieder den WM-Status. - „Die Akropolis Rallye ist ein illustres Kapitel in der Geschichte der WRC und wir schätzen das große Engagement der griechischen Regierung, sie wieder in die Weltspitze des Rallyesports zu bringen. Willkommen zurück“, so WRC Promoter Jona Siebel 2022.



Am Sonntag, 10. September 2023, zeigt ServusTV und ServusTV On zeigen live die

WOLF Powerstage – Grammeni 2 :

Genauer Zeitplan z.Z. noch nicht bekannt

Link zur >> [Live-Übertragung](#)

Wer die Live-Übertragung versäumt hat kann sie nachträglich noch in der [Mediathek](#) von Servus TV On genießen.



Fotos: Garth Milan / Red Bull Content Pool & pexels

Am 24. August ging der Formel 1 Zirkus mit dem Rennen in Holland und dem 9. Sieg von Max Verstappen in Folge, in die finale Phase. Aber schon jetzt macht ein ein Rennen auf sich aufmerksam, das nach fast vier Jahrzehnten wieder im F1-Terminkalender aufscheint, dafür aber umso höhere Erwartungen weckt:

Der Grand Prix von Las Vegas am 18. November 2023



Es ist nicht das erste Mal, dass die Formel 1 in der Unterhaltungshauptstadt der Welt fährt. In den 1980er Jahren fanden um den Caesars Palace zwei Formel-1-Grand-Prix-Rennen statt, darunter das Rennen 1982, bei dem Keke Rosberg Weltmeister wurde. Die Formel 1 wird also 2023 neben dem Grand Prix von Miami, Florida, und dem traditionellen Großen Preis der Vereinigten Staaten in Austin, Texas, auch auf die Straßen von Las Vegas in Nevada zurückkehren.

Dabei können sich die Fans auf eine der größten Partys im Kalender freuen. Die 6,1 Km lange Rennstrecke in „Sin City“ führt an einigen der wichtigsten Wahrzeichen der Stadt vorbei, darunter dem Caesars Palace und dem Bellagio Hotel.

Der diesjährige Grand Prix in der Wüstenstadt Las Vegas, findet einmalig am Samstagabend statt.



Las-Vegas-Grand-Prix beginnt, bietet Oracle Red Bull Racing den Fans mit „¡Vamos, Vegas!“ eine verlockende Vorschau auf das Rennen am 18. November:

Sergio „Checo“ Pérez zusammen mit Teamchef und CEO Christian Horner machen eine Spritztour mit dem Meisterschaftsauto RB7 F1 und zeigen schon mal, was die Fans in einer Stadt, die für ihre pulsierende Energie und ihr Showbiz-Flair bekannt ist, erwartet.



Das Video von Oracle Red Bull Racing findet Ihr hier unter >>> [„¡Vamos, Vegas!“](#)



KUNTERBUNTES

A U S T R O
CLASSIC.com

**Auf Wiedersehen in
Mannheim!**

Fotos: Veterama

Liebe Freunde von Austro
Classic,

am Wochenende, 13. bis 15.
Oktober ist für das rostigste
Hobby der Welt Europas größter
Oldtimer Markt in alter Größe
und Pracht wieder am Start.



**Wir dürfen Premium-Tickets
für 3 Tage für Euch verlosen!**



Unter allen, die uns bis **30.
September 2023** 23:59 unter
www.austroclassic.net ->
Kontakt eine Mail mit dem
Betreff "Man trifft sich in
Mannheim!" schicken (Name
und Adresse nicht vergessen!)
dürfen wir 5x2 Premium-Tickets
für 3 Tage auf der Veterama in
Mannheim verlosen.

Ein schönes Wochenende in Mann-
heim wünscht
Wolfgang M. Buchta & Team Austro
Classic

A U S T R O
CLASSIC.com

Der kleine, große Puch Haflinger!



Liebe Freunde von Austro Classic,

der Puch Haflinger ist eines der
bekanntesten Fahrzeuge aus
heimischer Produktion, und jetzt gibt
es bei "CAMO - Modellfahrzeuge"
ein prächtiges Modell davon - im
Maßstab 1:18! Unter
[https://www.austroclassic.net/hello-
friends/der-kleine-grosse-puch-
haflinger](https://www.austroclassic.net/hello-friends/der-kleine-grosse-puch-haflinger)

findet Ihr Informationen über "CAMO
- Modellfahrzeuge" und auch, wie
einen davon gewinnen könnt:
Drei glückliche Austro Classic Leser
gewinnen ein Modell des Puch
Haflingers in 1:18:



**Unter allen, die uns bis 31. August
2023** 23:59 unter
www.austroclassic.net > Kontakt
eine Mail mit dem Betreff "Kleiner,
großer Haflinger" schicken (Name
und Adresse und welche Version
Euch am liebsten wäre nicht
vergessen!), dürfen wir je ein
Exemplar verlosen!

Viel Freude beim Geländefahren im
Maßstab 1:18

Wolfgang M. Buchta & Team Austro
Classic



Hier sollte eigentlich ein Bericht von
KR Hugo Rom über „Joschi's
Classic for friends“ in der Tschechei
stehen, aber ...

„Altern ist ein hochinteressanter
Vorgang:
Man denkt und denkt und denkt -
plötzlich kann man sich an nichts
mehr erinnern“

Der Spruch ist zwar nicht von Hugo,
sondern vom israelischen Satiriker
Ephraim Kishon (1924 - 2005).
Passt aber auf ihn.



Sehr geehrte „carmovies Oldtimer-
filme-Freunde“!

In unserer Neuersten - „Die
71.Ausgabe“, haben wir wieder für
unsere Zuseher einen „Autoverkauf“
gestartet! Sehen Sie bitte hier:
<https://youtu.be/6TPnoky2ZA8>

Wir wollen Ihnen die Möglich-keit
geben, Ihr Fahrzeug über unseren
YouTube-Kanal zu verkaufen!
Senden Sie uns bitte etwa 10 Bilder
und einen begleiteten Text dazu.

Es wird dann Ihr Fahrzeug in unserer
YouTube-Ausgabe, als zum Kaufen
eingeschaltet!

Wir erlauben uns dazu einen
geringen Kostenbeitrag von Euro
200,- zu verrechnen.

Erwähnen möchten wir noch, daß
Ihre Einschaltung, durch ein begleit-
endes Email zur Ausgabe, an ca.
5.000 Autointeressierte gesendet
wird!

Bitte rufen Sie einfach unter +43 664
3836629 oder senden Sie ein Email
an: peter.buchegger@carmovies.at
Ich freue mich auf Ihre Anfrage!
Danke und mit besten Grüßen
Ihr Peter Buchegger
www.carmovies.at und www.oldtimerfilme.at
Tel.: +43 1 9232332 oder +43 664 3836629
peter.buchegger@carmovies.at



5. Litwork Classic Grand Prix

Joschi's Classic „only for friends“

Den meisten von uns ist Joschi Weithaler und seine Gattin Michaela als treuer Stammgast unserer FIZZERS-Karawanken-Classic bekannt.



Jedes Jahr fightet das Team mit seinem Rallye-Skoda bei der Karawanken-Classic ganz vorne mit, verfehlte aber leider den Herzenswunsch immer nur knapp, nämlich den Gesamtsieg bei der FIZZERS-Karawanken-Classic. - Der 3. Gesamtrang ist aber dennoch eine Leistung auf die die beiden stolz sein können! Dazu hat die Firma der beiden heuer allen Teilnehmern der Kärntner Classic auch noch Gelsen-/Moskitoschutzmittel als give away zur Verfügung gestellt (sehr effektiv wie nachträgliche Tests, sogar in Afrika, zeigten). Dafür möchten wir uns hier nochmals bedanken.

Was aber die meisten nicht wissen ist, dass Joschi nicht nur einer der besten Classic-Piloten Österreichs ist, sondern dass er auch in seiner Wahlheimat Tschechien selbst ein Classic organisiert, den

LITWORK Classic GRAND PRIX

Bereits zum fünften Mal fand heuer am 29. Juli 2023 diese Classic in Litova statt. Wie jedes Jahr ist diese Veran-

staltung nur für Familie und Freunde ausgeschrieben, die alle persönlich von Joschi eingeladen werden.

Eine solche Einladung ging auch an unseren Ex-Präsidenten KR Hugo Rom, der aber traditionell wieder mit einem Copiloten-Problem zu kämpfen hatte. - Nachdem alle „Stamm-Beifahrer“ abgesagt



Fahrleiter-Stellvertreter des Classic-Shorttracks, Peter Türk.



Peter Türk links, Siegerteam Zimmermann

Bei der „Classic for friends“ gibt es 2 wichtige Eigenheiten:

1. Jeder hat die Möglichkeit in 2 Teams zu starten, das heißt wenn Fahrer und Beifahrer die Plätze

tauschen wollen bilden sie ein 2. Team.

Das ist kein MUSS, aber eine Möglichkeit die die Meisten nutzen.

2. Gefahren wird nur mit Litwork-Autos, ohne jedes Training; das sind ein Skoda 1000 MB Rallye, BJ 1964, ein TRABANT 601 DELUXE, BJ 1970 und ein Skoda 110 R, BJ 1972. Jeder fährt mit jedem Auto zweimal. Es gibt jeweils 10 Messungen also gesamt 60 Messungen!

Wie jedes Jahr sind die "PROFITEAMS", also die Teilnehmer an vielen Oldtimer-Rallys nicht auf den ersten Plätzen zu finden:

11. Gesamt für Franz und Uschi PINTARICH, sonst immer große Abräumer bei der Karawanken-Classic.



18. von 20 Teilnehmern unser Hugo ROM, womit klar ist, warum Hugi auf einen Bericht „vergessen“ hat und sich die DRIFT-Redaktion die Infos selbst besorgen musste, s. Vorseite.

Dabei hat er auch der Sonderpreis für den VORLETZTEN PLATZ verpasst, der eigens prämiert wird, da dieser Platz der am schwersten zu erreichende ist.

Wie jedes Jahr war der Litwork-Classic-GP ein großer Spaß. Joschi und Michaela freuen sich schon auf 2024

Alina Loibnegger erlebt in Most ihr Bestes EuroNASCAR-Wochenende

Fotos (c) Nina Weinbrenner / autosport.at

Alina Loibnegger ist sicherlich Kärntens schnellste Dame im Motorsport. Auch 2023 bestreitet die junge Vollgas-Lady wieder die EuroNASCAR-Serie mit einem bullenstarken Chevrolet Camaro. Aber

... die junge Pilotin ist auch sehr ehrgeizig. Das bewies sie auch zuletzt bei der FIZZERS-Karawanken-Classic, wo sie mit einem eher brustschwachen VW-Käfer erstmals bei einer Oldtimer-Veranstaltung antrat.

Mit ihrer Mama Rosemarie als Co-Pilotin bereiteten sich die beiden Damen genauso gewissenhaft auf die für sie neue Herausforderung vor, wie für ein Rennen mit Alina's PS-Monster. Letzte Ezzes holte man sich in der Vorbereitung vom Fahrleiter-Stellvertreter Harald Pirtscher, s. Foto unten.



Und diese Vorbereitung hat sich ausgezahlt, denn das Damenteam konnte ausgezeichnete Ergebnisse bei den vielen Gleichmäßigkeitsprüfungen erzielen.

Alina Loibnegger hat aber auch bei ihrem EuroNASCAR-2-Rennen am 26.-27. August in der Tschechischen Republik auf ganzer Linie abgeliefert. Die Bremotion-Pilotin holte sich auf dem Autodrom Most zwei Siege in der Lady Trophy

nicht nur das beste Gesamtergebnis ihrer NASCAR-Laufbahn sorgte für Jubel - auch in der Lady Trophy setzte sich Loibnegger an die Spitze. "Ich bin mega happy", ließ Alina ihrer Freude vollen Lauf "Das Rennen verlief zwar chaotisch, aber unter dem Strich doch super."



sowie einem neunten Rang beim Samstagsrennen!

Als Neuzugang beim Rennstall rund um Teamchef Patrick Brenndörfer positionierte die Österreicherin den Chevrolet Camaro mit der Startnummer 99 im ersten Freitagstraining auf Rang 15. Danach erwischte sie der Defekt-Teufel; keine Rundenzeit.

Beim Qualifying am Samstag zwar nur auf Rang 17, geigte Alina dafür im ersten Rennen auf. Und machte bereits in den ersten Runden Positionen gut und arbeitete sich auf Rang elf.

Weil aber zwei Piloten Pönale erhielten, wurde daraus letztendlich der neunte Platz in der Gesamtwertung. Doch

Am Sonntag startete sie bei Regen von Rang 16. Unter schwierigsten Bedingungen schob sich aber ihren Chevrolet die Kärntnerin im Verlauf des Rennens auf Rang 15 vor und raste erneut als erste Dame ins Ziel. "Mein erstes Regenrennen war eine echte Herausforderung. Das Auto hat sich ganz anders verhalten", so Alina nach dem Regen-Ritt."



Wir gratulieren der tüchtigen Motorsportlerin!

Noch stehen zwei EuroNASCAR-Wochenenden in der Saison 2023 auf dem Plan, u z Oschersleben, Deutschland, (23./24.9) sowie das Finale in Zolder, Niederlande, (14./15.10.). Unklar ist für welches Team Loibnegger beide Wochenenden bestreiten wird.





Beitrag aus <https://www.oeamtc.at> übermittelt von unserem Klubmitglied Hans Robin

Verträgt mein Benzin-Fahrzeug E10?

Bei der Einführung von E10 in Europa in 2011 gab es Diskussionen, ob die Beimengungen von Ethanol für alle Benzin-Motoren verträglich ist oder z.B. Korrosionsschäden auftreten können.

Ab dem Jahr 2011 sind allerdings grundsätzlich alle Benzin-Motoren E10-verträglich. Bei neueren Fahrzeugen finden sich diesbezügliche Informationen bereits in Form eines Aufklebers in der Tankklappe. Darüber hinaus kann man mit einem kurzen Blick in die Bedienungsanleitung ebenfalls die Verträglichkeit feststellen.

Wenn ihr Fahrzeug älter sein sollte, dann können Sie hier überprüfen, ob Ihr Fahrzeug E10-verträglich ist.

PKW >> [Hier überprüfen](#)

Was ist E10?

Bei E10 handelt es sich um einen Benzin-Kraftstoff, der neben fossilem Benzin einen maximalen Anteil von 10 Volumenprozent Bio-Ethanol enthält.

E10 ist eine Abkürzung: Das "E" steht dabei für Ethanol bzw. Bio-Ethanol, die Zahl "10" für zehn Volumenprozent. Die Einführung von E10 in Österreich erfolgt schrittweise (ab Ende März 2023). Der neue Kraftstoff wird nach und nach an fast allen österreichischen Tankstellen verfügbar sein. E10 wurde bisher in 15 Mitgliedsstaaten der EU erfolgreich auf den Markt gebracht.



Was ist Bio-Ethanol?

Dabei handelt es sich um einen aus biologischen Rohstoffen gewonnenen Alkohol, der als Bio-Kraftstoff verwendet werden kann. In einem Verbrennungsmotor hat Ethanol ähnliche Eigenschaften wie Benzin. Vorteil ist, dass sie aus Rohstoffen gewonnen werden, die während ihres Wachstums die gleiche Menge an CO₂ aus der Atmosphäre binden, wie sie nachher (bei der Verbrennung als Kraftstoff) wieder freigeben. Im Vergleich zur Verbrennung von fossilen Kraftstoffen entsteht somit kein zusätzliches CO₂. Bei Ethanol ergibt sich durch eine deutlich reinere Verbrennung auch noch der Vorteil, dass weniger Feinstaub entsteht.

Was ist mit "Teller-Trog-Tank" Diskussion gemeint?

Als Teller-Trog-Tank-Diskussion wird jener Disput bezeichnet, der sich um Bio-Kraftstoffe erster Generation entzündet hat, weil bei diesen als Rohstoff für die Ethanol-Produktion teilweise Getreide und Futtermittel benutzt wurden.

Der Vorwurf der Nahrungs- oder Futtermittel-Verknappung geht in Österreich allerdings ins Leere. Denn die AGRANA, die als einziges Unternehmen in Österreich Bio-Ethanol erzeugt, verwendet als Ausgangsprodukt für ihren nachhaltigen Produktionsprozess Futtergetreide-Überschüsse aus Mitteleuropa.

Damit ist das Argument des Einsatzes von Brotgetreide von vorne herein vom Tisch. Aber auch eine Verknappung von Futtermittel findet nicht statt, weil aus dem Ausgangsprodukt zunächst wertvolles Eiweiß-Futtermittel erzeugt wird. Lediglich die dabei entstehenden Abfallstoffe werden in einem zweiten Schritt vergoren und zu Bio-Ethanol verarbeitet. Bei diesem Prozess entsteht zudem CO₂ für die Getränkeindustrie.



Wie viele Benzin-Pkw in Österreich vertragen E10?

Eine Auswertung der Bestandsfahrzeuge Anfang 2023 durch den ÖAMTC hat ergeben, dass – ohne die Berücksichtigung von Oldtimern (Fahrzeuge mit einer Erstzulassung vor mindestens 30 Jahren) – 98,3 % der Benzin-Pkw in Österreich E10 vertragen.

Welche Vorteile bringt E10?

E10 hilft auf günstige Weise im Verkehrsbereich den CO₂-Ausstoß zu reduzieren. Denn der Kohlenstoff im Bio-Ethanol, der beim Verbrennungsvorgang freigesetzt wird, wurde zuvor von Pflanzen aus der Luft gebunden. Damit entsteht – anders als bei der Verbrennung von fossilem Kraftstoff – kein zusätzliches CO₂ in der Atmosphäre. Biokraftstoffe gelten daher als klimaneutral. Laut Berechnung der Österreichischen Energieagentur könnten auf diesem Wege pro Jahr 130.000 Tonnen CO₂ eingespart werden – bei minimaler Mehrbelastung für die Konsumenten.

Welche Nachteile bringt E10?

Bei älteren Fahrzeugmodellen sind unter Umständen Teile verbaut, die bei einem Betrieb mit E10 korrodieren können. Grundsätzlich kommen hierfür nur Fahrzeuge in Frage, die vor 2011 erstmals zugelassen wurden. Aber auch Modelle, die davor zugelassen wurden, sind häufig bereits auf den Betrieb mit E10 ausgelegt.

Was ist von dem Haftungsrisiko-Argument zu halten?

Der Club hält dieses Argument für nicht zutreffend. In vielen Ländern Europas ist E10 seit Jahren auf dem Markt. Dem ÖAMTC sind nur ganz wenige Einzelfälle von Schadenersatz-Auseinandersetzungen wegen des Einsatzes von E10 bekannt. In Frankreich wurde bspw. eine Liste aller E10-verträglichen Fahrzeuge in einem Gesetz verankert. Diese Fahrzeuge sind aufgrund der für den gesamten EWR-Raum geltenden Typisierungsregelungen als gleichwertig mit jenen anzusehen, die in Österreich zugelassen oder importiert werden.

Der Club geht daher nicht davon aus, dass in Österreich zugelassene Fahrzeuge sich womöglich anders als französische, deutsche, ungarische, slowenische, niederländische, belgische oder andere verhalten.

Entstehen höhere Kosten durch E10?

Bei E10 müsste man, produktbedingt, mit einer Preissteigerung von etwa 1 Cent je Liter rechnen.

Was passiert, wenn mein Fahrzeug E10 nicht verträgt und ich fälschlicherweise doch E10 getankt habe?

Das enthaltene Ethanol kann, insbesondere bei langfristiger Verwendung, Teile aus Aluminium oder Kunststoff angreifen und somit zu Schäden führen. Eine kleine Menge E10 sollte im Regelfall nicht schaden.

Bei einer Fehlbetankung mit E10 kann es ausreichen, den Tank mit Premium-Kraftstoff (ohne Ethanol) aufzufüllen und damit den Ethanol Anteil im Mischungsverhältnis zu senken. Wurde der Tank randvoll mit E10 aufgefüllt, kann ein Teil des Kraftstoffes abgepumpt, und der Rest mit Premium-Kraftstoff verdünnt werden.

zum Thema Tanken/Treibstoff

Seit 1. Jänner 2023 gilt in Österreich eine Novelle der Kraftstoffverordnung, die zur Einführung des neuen Kraftstoffs E10 geführt hat. Dabei handelt es sich um einen Benzin-Kraftstoff (SUPER 95) der neben fossilem Benzin einen Anteil von maximal 10 Volumenprozent Bio-Ethanol enthält und den bisherigen Kraftstoff E5 (5 Volumenprozent Bio-Ethanol) ersetzt.

Bio-Ethanol ist ein aus Biomasse gewonnener Alkohol mit deutlich besserer CO₂-Bilanz als Benzin. Allerdings ist E10 aufgrund des höheren Bio-Ethanol (=Alkohol)-Anteils auch hygroskopischer, also wasseranziehender, als E5.

Diese Eigenschaft von E10 kann aber für Bootsbesitzer negative und vor allem kostspielige Folgen haben: Korrosion kann zu schweren Schäden, im schlimmsten Fall zum Motorschaden führen.

Der Motor-Yacht-Club Kärnten empfiehlt daher seinen Mitgliedern dringend, künftig SUPER PLUS 98 zu tanken, das weiterhin einen Ethanol-Anteil von max. 5 Volumenprozent enthält.

myck.at

ÖAMTC



Dirk Hartung, offizieller Fotograf der FIZZER-Karawanken-Classic Sprit sparen und die Umwelt schonen – 5 Situationen, in denen man das Auto getrost stehenlassen kann!

Text & Fotos: Dirk Hartung / Agentur Autosport.at

Die Energiewende und der Klimaschutz sind zu wichtigen Themen der aktuellen Zeit aufgestiegen. Immer mehr Menschen wollen sich für den Umweltschutz engagieren und aktiv dabei mitwirken, die Welt ein Stück besser zu machen.

Um Kraftstoff einzusparen und den CO₂-Fußabdruck zu verringern, gibt es ganz unterschiedliche Möglichkeiten im Alltag. Vor allem wir Autofahrer haben die Chance, Ressourcen zu schonen und den CO₂-Ausstoß zu senken. Doch gänzlich auf das Auto verzichten? Für die meisten Autofahrer in Österreich unvorstellbar. Allerdings gibt es eine Vielzahl von Situationen im Alltag, in denen man problemlos das Auto vor der Tür stehen lassen kann.

Wir haben Ihnen hier fünf Alltagssituationen zusammengestellt, mit denen sich nicht nur etwas Gutes für die Umwelt tun lässt, sondern Kraftstoff eingespart werden kann. Denn in den vergangenen Jahren sind auch die Preise für Benzin und Diesel deutlich nach oben geklettert. Viele Fahrzeughalter sind daher darauf bedacht, den Spritverbrauch möglichst gering zu halten. Hier eignen sich einerseits Alternativen zum eigenen Auto, sowie verschiedene Lösungen im Alltag, welche eine Autofahrt vollkommen unnötig machen.

Serviceangebote im Online-Bereich nutzen

Nicht selten werden mit dem Auto völlig unnötige Fahrten gemacht. Denn es gibt mittlerweile eine Vielzahl von Unternehmen und Serviceangebote, welche den Alltag deutlich komfortabler gestalten. So ist es problemlos möglich seinen Lottoschein im Internet einzureichen, so dass man sich den Weg zur nächsten Lottoannahmestelle getrost sparen kann. Mehr als 100.000 Menschen versuchen dabei regelmäßig am bekanntesten Lotto 6 aus 45. Doch nicht nur Lottoscheine für ganz verschiedene Lotterien lassen sich im Internet abgeben, sondern auch Bankgeschäfte erledigen. So ist es heute Usus Überweisungen, Daueraufträge oder andere Transaktionen ganz einfach im World Wide Web zu erledigen. Bevor man also nächstes Mal den Autoschlüssel in die Hand nimmt, sollte man überprüfen, ob sich ein Anliegen nicht auch digital meistern lässt.

Eine Fahrgemeinschaft mit Arbeitskollegen gründen

Wer weite Strecken mit dem eigenen Fahrzeug zur Arbeitsstelle fahren muss, erhöht den Verschleiß eines Autos. Um nicht öfter damit beschäftigt zu sein, wieder den richtigen Reifen finden zu müssen, lohnt es sich eine Fahrgemeinschaft mit Arbeitskollegen zu gründen. Hierbei können sich die Fahrer abwechseln und damit eine Menge Sprit sparen und somit den CO₂-Ausstoß senken.

Auf Bus und Bahn umsteigen

Als Alternative zum Auto dienen auch die öffentlichen Verkehrsmittel in Form von Bus und Bahn. So ist einer der besten Spar-Tipps für Autofahrer, gänzlich auf das Auto zu verzichten. Das Bahnfahren ist deutlich kostengünstiger als mit dem Auto. Das gute Verkehrsnetz in Österreich ermöglicht es dabei schnell an den gewünschten Ort zu kommen.

Kleine Besorgungen mit dem Fahrrad erledigen

Der Drahtesel bleibt das klimafreundlichste Verkehrsmittel unserer Zeit. Kleine Einkäufe und kurze Wege können demnach hervorragend mit dem Fahrrad erledigt werden. Der Umstieg auf das Fahrrad hat gleich mehrere Vorteile: Keine Emissionen, keine Kosten und ein Sportprogramm für bessere Fitnesswerte.

Freizeitaktivitäten zu Fuß erreichen

Es müssen nicht immer weit entfernte Ausflugsziele sein, um in seiner Freizeit für Erholung und Entspannung zu sorgen. In jeder Region gibt es eine ganze Reihe von Naturgebieten, Parks und Freizeitattraktionen, die sich oftmals so gar zu Fuß erreichen lassen.

Dieses blonde Biest war das stärkste Auto der Welt

Artikel: OCC; Fotos: Car & Classic | <https://www.facebook.com/johndoddbeast>



Vergessen Sie alles, was Sie je über starke Motoren gehört haben! Denn für dieses Auto gibt es eigentlich keinen Vergleich:

**12 Zylinder Merlin-Motor und 27 Liter Hubraum.
27.000 ccm!!!!**

Das Guinness-Buch der Rekorde kürte „The Beast“, wie es von seinem Schöpfer und Besitzer John Dodd, genannt wurde, 1973 zum „stärksten Auto der Welt“.

Eins ist klar: Es war sicher auch das verrückteste Auto der Welt. The Beast vereinigt alle Zutaten, die eine gute Geschichte braucht: Zufall, Ruhm, Tragik, Flucht und ein Happy-End. Jetzt wurde das Unikat im Internet auf der britischen Auktions-Plattform Car & Classic für 72.500 Pfund (82.763 Euro) versteigert.

Die Vorgeschichte begann 1966, als ein gewisser Paul Jameson in England ein maßgeschneidertes rollendes Chassis baute und auf die Idee kam, in sein Auto einen 27-Liter-Meteor-Motor von Rolls-Royce aus einem Panzer einzupflanzen.

In seiner ursprünglichen Form verfügte der Wagen - im Nachhinein als Jameson Mk1 bekannt - über einen Rahmen aus Kastenträgern, einer Jaguar Mark 10-Hinterradaufhängung und einer Frontpartie aus Wolseley 6/99-Teilen.

Jameson hatte aber Mühe, eine geeignete Kupplung und ein Getriebe zu finden. Bis er auf John Dodd traf, einen Spezialisten für Automatikgetriebe und Rolls-Royce Serienbesitzer aus Surrey. Für den Antrieb beauftragte er Dodd, der das Getriebe für den Wagen entwickelte und baute.

Ob Jameson die Arbeit überforderte? Jedenfalls fragte er Dodd eines Tages, ob er das Fahrzeug kaufen wolle. John Dodd zögerte nicht lange und schlug sofort zu.



Monster-Motor: 12 Zylinder, 27 Liter Hubraum, mehr als 750 PS und ein Verbrauch von mehreren Litern Benzin pro Minute



So debütierte The Beast 1972 auf der Car Show Crystal Palace. Damals noch mit Rolls-Royce-Kühlergrill und anderer Karosserie in roter Farbe.

OCC

Wir versichern
Klassiker.

Erst Panzer-Motor, dann Flugzeug-Antrieb

Dodd veredelte das Auto weiter. Fibr Glass Repairs, die sonst Dragster-Karosserien bauten und nebenbei auch den berühmten Santa Pod Raceway betrieben, verpassten dem Modell völlig überzogene, fast comicartige Proportionen. Die Windschutzscheibe stammte aus einem Jensen FF, die Heckscheibe aus einem Reliant Scimitar und Sitze aus einem Lotus Elan +2. Den gekürzten Kühlergrill und die Spirit of Ecstasy-Figur spendierte ein Rolls-Royce Corniche - eine Reminiszenz an den Meteor-Motor aus gleichem Hause.

Kurios: Das Fahrzeug wurde von den Behörden offiziell als Rolls-Royce mit 27 Liter-Motor zugelassen. Insgesamt erinnerte The Beast in seiner ersten Version (Mk I) mit seiner Heckparty noch an einen aufgepumpten Ford Capri in Rot.

Bald sollte sich aber das Äußere ändern. Auf dem Rückweg von Schweden nach England fing der Wagen aus ungeklärten Ursachen plötzlich Feuer. Dodd blieb unverletzt, bekam eine Menge Geld von der Versicherung und nutzte die Gelegenheit, The Beast neu aufzubauen und noch weiter zu verbessern.

Er baute den 27 Liter großen Merlin-Motor (der vorher in einem Übungsflugzeug gedient hatte) ein und verpasste dem Beast mit Hilfe der Fiber Glass Repairs-Profis die Shooting-Brake-Form eines gelben Reliant Scimitar GTE, der offenbar eine Überdosis Muskelpräparate geschluckt hatte.

In der endgültigen Version besaß der Wagen acht (!) Scheinwerfer, die vier Heckleuchten stammten von einem Ford Capri. Dazu kamen eine Austin Westminster-Vorderradaufhängung und -Lenkung und eine Jaguar XJ12-Einzelradaufhängung hinten mit stärkeren Antriebswellen, steiferen Federn, belüfteten Jaguar-Bremsscheiben vorne und einem GM Turbo 400-Dreigang-Automatikgetriebe.

Auf die Frage eines BBC-Reporters 1974, warum Dodd das Auto überhaupt konstruierte, antwortete er trocken: „*Es sollte mal etwas ganz anderes werden, schneller als 200 Meilen pro Stunden fahren und aus England sein.*“

552 km/h schnell?

The Beast wurde überall populär, es hagelte Einladungen zu Messen und Veranstaltungen in ganz Europa. Alle wollten das 27 Liter-Monster mit Rolls-Royce-Kühlergrill und der Spirit of Ecstasy sehen.

Es wurde getuschelt und gemutmaßt, wie stark und wie schnell

The Beast wirklich sein würde. 750 PS oder weit über 1.000 Horsepower? Schließlich ging der Tacho bis 240 mph (386 km/h).



Der Tacho ging bis 240 mph. Das sind fast 390 km/h.

Eine Kolumne im englischen Zeitschrift „Custom Car Magazine“ machte sich im Juni 1975 über derlei Größenwahn lustig und attestierte dem Biest einfach eine Endgeschwindigkeit von über 552 km/h. „Viele von uns waren davon überzeugt, dass das Biest zu viel höheren Geschwindigkeiten fähig war, da wir wussten, dass es auf dem Nürburgring offiziell mit 18.000 mph gemessen worden war und für die Zerschlagung von Radarfallen der deutschen Polizei verantwortlich war“, spottete das Magazin.

8 Scheinwerfer, Kühlergrill mit John Dodd-Initialen. Platz genug im Kofferraum. Heck mit 4 Ford Capri-Rückleuchten.



OCC

Wir versichern
Klassiker.



Deutscher Baron petzt bei Rolls-Royce

John Dodd ließ keine Gelegenheit aus, Rolls-Royce zu verspotten, die immer noch erzürnt waren, dass der Wagen als ein RR zugelassen wurde.

Höhepunkt des Zoffs:

Angeblich soll John Dodd bei einer Fahrt in Deutschland auf der Autobahn einen Porsche überholt haben. An dessen Steuer habe ein Baron gesessen, der sich über den seltsamen Sportwagen wunderte. Er soll danach bei Rolls-Royce angerufen haben, um zu erfragen, was das für ein neues Modell sei.

Später kam raus, dass Dodd selbst der Anrufer bei Rolls-Royce war. Seine Story vom Baron nur eine hübsche Legende...

Die königlichen Autobauer waren not amused und zerrten John Dodd mit seinem merkwürdigen Eigenbau-Rolls vor das höchste englische Gericht wegen Verletzung von Markenschutz-Rechten.



Gestartet wurde der Wagen mit einer ungewöhnlichen Prozedur. - Auf dem Pult links in der Mittelkonsole mussten mehrere Schalter (u.a. für die Benzinpumpen) in bestimmter Reihenfolge gedrückt werden.

Autobauer zieht vor Gericht

Dodd erinnert sich später im Gespräch mit dem Classic Driver Magazin an den Prozess:

„Ich bin zur Anhörung jeden Tag in meinem Merlin car gefahren und parkte direkt vor dem Gericht. Die Vertreter von Rolls-Royce parkten ihren Silver Spirit mit Kennzeichen „RR 1“ genau gegenüber. Komischerweise wurden sie abgeschleppt, nicht ich. Am letzten Vormittag der Verhandlung hat sich mein Anwalt selbst entlassen - mit der Begründung, dass ich das Oberste Gericht des Landes verhöhnen würde. Sein letzter Rat war allerdings, an diesem Tag nicht mit dem Auto vorzufahren, weil es sonst konfisziert würde und ich es nie wieder zurückerhalten würde.“

Das Urteil des Gerichts:

Dodd sollte eine Geldstrafe von 5.000 Pfund zahlen, verlor auch das Berufungsverfahren und verweigerte die Zahlung. Daraufhin wurde er zu einer Gefängnisstrafe von sechs Monaten verurteilt.

Flucht nach Spanien

Dodd entzog sich der Vollstreckung und floh mit seinem Beast nach Spanien an die Costa del Sol, die damals den Beinamen Costa Del Crime hatte. Hintergrund war das seit 1978 ausgelaufene Auslieferungsabkommen zwischen Spanien und England. Folge: Tausende kleine und große Ganoven von der Insel ließen sich in der Sonne Spaniens nieder, ohne befürchten zu müssen, von der Polizei in den nächsten Abschiebeflieger gesteckt zu werden.

Auch John Dodd genoss fortan das herrliche Klima, den Wein und das gute Essen. Er ließ sich in Malaga mit einer kleinen Werkstatt nieder, um Rolls-Royce oder Bentley-Getriebe zu reparieren. In Malaga veränderte er auch die Front vom Beast: der Rolls-Royce Kühlergrill verschwand, der Wagen erhielt einen Grill mit seinen Initialen JD. Auch das Holzlenkrad zierte die Buchstaben JD.

John Dodd liebte seinen Wagen; bis ins hohe Alter setzte er sich noch selbst ans Steuer. 2022 starb der Brite. Seine Tochter Suzanne gab auf Dodds Facebook-Seite folgendes Statement ab: "Mein Vater John Dodd, der Schöpfer von 'The Beast', ist letzte Woche verstorben, aber er hat uns viele Momente hinterlassen und seine Legende wird weiterleben."

Und die Legende wird weiterleben. Am 16. März fiel bei der [Auktion](#) der Hammer bei 72.500 Pfund. Erwartet wurde eigentlich, dass The Beast deutlich die 100.000 Pfund-Marke überspringt. Auf der Auktionsseite von Car & Classic hieß es: „Es wurde ein Leben lang gehegt und gepflegt, es wurde benutzt und in Schuss gehalten, und als solches verdient es dasselbe in seinem nächsten Kapitel. Im Grunde genommen ist dies jedoch ein Auto, auf das das alte Sprichwort "einmal im Leben" wirklich zutrifft. Es gibt keinen anderen, es wird keinen anderen geben, und wer ihn kauft, wird es nicht eilig haben, ihn wieder loszuwerden. Wer es verpasst, hat wirklich etwas verpasst...“

OCC

Wir versichern
Klassiker.

Der Fiat, den kaum einer kennt



Text & Fotos: /Bruno von Rotz

Im Jahr 1970 baute Fiat die Modelle 850, 124, den Dino als Coupé und Spider nebst einigen anderen Fahrzeugen. Einen Mittelmotor hatte allerdings kein Fiat, als am 52. Autosalon von Turin dieses Gipsmodell gezeigt wurde.

Es ging Fiat allerdings auch nicht um das Zeigen einer seriennahen Modellstudie, sondern um die Präsentation einer Vorgehensweise zur Entwicklung neuer Fahrzeuge.

Die Automobil Revue schrieb im Salonrückblick:

“Auf dem Fiat-Stand war neben dem Weltrekordwagen Mephisto von 1924, mit dem Sir Eldridge 234,98 km/h erreicht hatte, ein Anschauungsmodell aus Gips ausgestellt, das in knapp 40 Tagen fertiggestellt wurde. Das gezeigte Modell veranschaulicht die Form eines Mittelmotorcoupés und verkörpert einen interessanten Beitrag zu kommenden Karosserieformen, hat jedoch keine Beziehung zum Fiat-Produktionsprogramm.”

Artikel von www.zwischengas.com



Zwischengas – Dokumentiert. Informiert. Fasziniert.

Auf zwischengas.com schlagen die Herzen von Oldtimer-Enthusiasten im ganzen deutschsprachigen Raum höher. Zwischengas berichtet täglich über Oldtimer, Youngtimer, historischen Motorsport, Auktionen, Events und vieles mehr. Ergänzend fasst der kostenlose und wöchentliche Zwischengas-Newsletter die wichtigsten Highlights aus der Oldtimer-Szene in kompakter Form zusammen und bietet einen umfassenden Ausblick auf kommende Veranstaltungen, die sich ein eingefleischter Oldtimer-Fan auf keinen Fall entgehen lassen darf.

Die Zeitschrift “Auto Motor und Sport” notierte kurz:

“Der Beitrag des Fiat-Werksdesign war unkonventionell. Er bestand vom Dach bis zum Reifenprofil aus Gips — eine Höchstleistung der Stukkateurkunst. Eine Verwirklichung ist nicht vorgesehen.”

Das Auto wurde wirklich nie so verwirklicht. Tatsächlich gleicht der gezeigte Wagen nur bezüglich seiner Keilform dem späteren Fiat X 1/9 mit Mittelmotor.

Wir zitieren hier die Pressemitteilung von Fiat:

“Auf dem Fiat-Stand auf dem Turiner Automobilsalon wird das Modell eines Prototyps gezeigt, das vom Styling-Center der Fiat realisiert wurde.

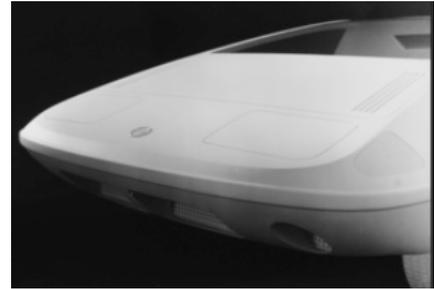
Dieser Prototyp will kein konkreter Vorschlag für eine bestimmte Form sein. Er stellt vielmehr ein Beispiel für die Verwendung von Gips bei der Realisierung von Prototypen dar. Daher die Bezeichnung „Anschauungs-Prototyp“, da an ihm die Verarbeitung von Gips beim Modellentwurf gezeigt wird.

Die bei der Formgebung von Modellen verarbeiteten Materialien sind in erster Linie Gips, Epoxyd-harze und Holz. Die Verwendung von Gips bringt den Vorteil, dass das Modell aufgrund der hohen Stabilität des Materials auf unbegrenzte Zeit seine Form beibehält. Die Lackierung kann in gewohnter Weise angebracht werden, ebenso äußere Verzierungen und Zubehör.



Das Modell ähnelt also sehr einem richtigen Wagen. In der entscheidenden Phase der Auswahl eines bestimmten Modells für die Produktion, ist dies, wie man leicht verstehen kann, von großer Bedeutung, da man von einem wahrheitsgetreuen Vorbild ausgehen kann.

Die Verwendung von Gips bringt jedoch noch weitere Vorteile mit sich: niedrige Materialkosten (normaler Stuckgips), die Möglichkeit, unbeschränkt Veränderungen und Korrekturen vornehmen zu können, Schnelligkeit der Ausführung. Dieser Prototyp konnte in knapp 40 Tagen fertiggestellt werden.



Artikel von www.zwischengas.com



Zwischengas – Dokumentiert. Informiert. Fasziniert.

Auf zwischengas.com schlagen die Herzen von Oldtimer-Enthusiasten im ganzen deutschsprachigen Raum höher. Zwischengas berichtet täglich über Oldtimer, Youngtimer, historischen Motorsport, die wichtigsten Highlights aus der Oldtimer-Szene in kompakter Form zusammen und bietet einen umfassenden Ausblick auf kommende Veranstaltungen, die sich ein eingefleischter Oldtimer-Fan auf keinen Fall entgehen lassen darf.

Andererseits sind für die Bearbeitung von Gips hochqualifizierte Fachkräfte erforderlich, da dieses Spezialgebiet auf das traditionsreiche Handwerk der Stuckateure zurückgeht. Trotzdem sei darauf hingewiesen, dass der Gips neben seinen unübersehbaren Vorteilen den Nachteil der schwierigen Bearbeitung hat, anders als „clay“ und Epoxydharze, die leichter zu bearbeiten sind.



Das hier gezeigte Beispiel veranschaulicht die Form eines Sportwagens, mit nach rückwärts verlegtem Mittelmotor, was jedoch in keiner Weise zum Fiat-Produktionsprogramm in Beziehung steht.”

Ob das Gipsmodell überlebt hat, entzieht sich unserer Kenntnis.



Fotos: Wikicommon: Mike Hoppetts and Thomas Doerfer - <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=3498453>

Der vom 1972 bis 1988 gebaute Fiat X 1/9 ist der Nachfolger des Fiat 850 Spider, den Bertone gestaltet hatte, und gehört zur erweiterten Typenbaureihe Fiat 128, was auch der in der Serie bei Fiat zugeordnete Typencode 128AS zeigt.

Einen ersten Ausblick auf das neue Modell bot die 1969 bei Bertone gezeigte Studie Autobianchi Bertone Runabout.

Wesentliches Merkmal des Fahrzeugs war der Mittelmotor, durch den eine ausgewogene Gewichtsverteilung und ein neutrales Fahrverhalten erreicht wurde. Die Motoren und Getriebe stammen aus der Typenfamilie 128, genauso wie Bremsanlage und einige Teile der Vorderachse. Die Karosserie war dagegen ein eigenständiges Fabrikat von Bertone. Das Fahrzeug war als „Sicherheitscabriolet“ ausgelegt. Es war ein Coupé mit Targadach und Überrollbügel. Ähnlichkeiten mit dem gezeigten Gipsmodell sind erkennbar.



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

2023

27.–August 2023 Magdalensberger Oldtimertreffen
Ort: Betriebsgelände GREENoneTEC, Industriegelände Blintendorf

27.–31. August 2023 AVCA Motorfahrer Wertungsfahrt für Automobile bis Baujahr 1918
Velden a.W.

09. September 2023 2. OLDTIMER u. Youngtimer Treffen in St. Urban'
Zeit: 11 Uhr
Bei Schlechtwetter wird die Veranstaltung auf 16.09.2023 verschoben

07. September 2023 Klubabend des 1. C.A.R. Teams Ferlach



Zeit: 19 Uhr
Ort: Restaurant Kanonenhof, Lambichl

09. September 2023 ROSENAL CLASSIC der Oldtimerfreunde Ferlach
Zeit: 07.30 Uhr
Ort: Fa. Pagitz, Unterferlach 34, 9170 Ferlach

16. September 2023 SMS-Classic-Sprint
Ebenthal, SMS-Str. 1



1. C.A.R. Team Ferlach
Lauf zur Österr. Classic-Staatsmeisterschaft
Lauf zum KCC, AACC



Adm. Abnahme ab 8:00 Uhr
Start: 10:01 Uhr

Gesamtsieger-Ehrung des KCC 2023

17. September 2023 8. Lauf MSC Kitzbühel Kärntner Slalomcup
FAZ Fohnsdorf (gemein. mit ÖM)

05. Oktober 2023 Klubabend des 1. C.A.R. Teams Ferlach



Zeit: 19 Uhr
Ort: Restaurant Kanonenhof, Lambichl

15. Oktober 2023 Trieste-Opicina-Historic Club dei Venti all'Ora
Triest, Italien Lauf zum AACC
Gesamtsieger-Ehrung des AACC 2023

20.–22. Oktober 2023 CLASSIC EXPO SALZBURG

27.–29. Oktober 2023 40. Oldtimermesse Bologna

Nicht vergessen!!

Nennung zum SMS-Classic-Sprint abgeben!