

Berg-Europameister



Klubmitglied Gerald Glinzner

Foto (c) Werner Schneider / Peter Dürnwirth

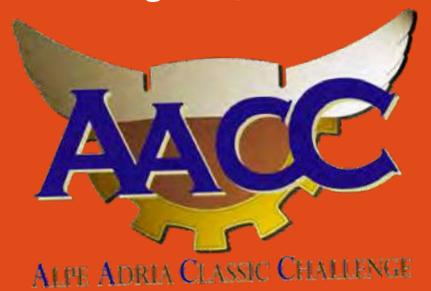
1. C.A.R. Team
Ferlach:
55 Jahre jung!



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



AACC - ade!
Alpe-Adria-Classic-
Challenge 2024
abgesagt!



Wir gratulieren unserem Berg-Europameister Gerald Glinzner!



Das 1. C.A.R. Team Ferlach hat schon vielen Staatsmeistern in seinen Reihen gratulieren können. Namen wie das Kärntner Motorsport-Urgestein Hermann Waldy sen. Und zuletzt auch Hermann Waldy jun. Finden sich in unserer „Hall of fame“.

Einem Europameister in unseren Reihen konnten wir bisher aber noch nicht gratulieren. Das hat sich nun geändert, denn unser Klubmitglied Gerald Glinzner, der „Fischerwirt vom Afritz-See“ steht seit 17. September als Europameister bei den



Der neue Berg-Europameister Gerald Glinzner mit Gattin Rosi

find - wir berichten darüber in dieser Ausgabe auf Seite .

Das Werkzeug für diese Erfolge war Gerald's Porsche 911

Dazu Klubmitglied Gerald im Interview:

„Ich wollte immer schon in meiner Motorsportkarriere, einen Europameistertitel er-reichen. So einen Meisterschaftsverlauf hätte ich mir aber vor dem Saisonstart nicht erwartet“ berichtete Gerald Glinzner mit feuchten Augen im Ziel.

„Mein Dank geht vor allem an meine gesamte Familie, den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in meinem Gastro-Betrieb in Afritz, den Fans- und natürlich auch meinen Sponsoren“, so der Kärntner Motorsportler weiter.



Historischen Fahrzeugen der Klasse C3 in der Europa-Bergmeisterschaft fest.

Mit vier Mal Platz eins und drei Mal Platz zwei, war das Projekt „Europameisterschaft 2023“ ein lupenreiner START-ZIEL Erfolg, der seinen Höhepunkt beim letzten EM- Bergrennen in Buzetski in Kroatien am letzten Wochenende

Carrera RS, der vom Sohn des Rennfahrers, Manuel Glinzner, der als Mechaniker bei jedem Rennen dabei ist immer top vorbereitet wird. - Der Carrera bringt aus 3000 ccm rund 305 PS bei 9300 rpm auf den Asphalt; Kraft genug um den 1030 kg leichten Boliden auf eine topspeed von 210 km/h zu katapultieren.

Einer Einladung zur Teilnahme an unserer Schifffahrt am 24. September bzw. zur Jahres-Abschlussfeier kann Gerald leider nicht nachkommen. Am 23./24.09. Geht es in St. Agatha/OÖ um die Österr. Staatsmeisterschaft und am 3. November feiert der flotte Porsche-Pilot seinen 60-er, natürlich im Kreis seiner Familie..Dazu gratulieren wir schon heute sehr herzlich!

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

FIGI's ROADBOOK		INHALT
Wir gratulieren dem Berg-EM-Meister	Seite 2	
Diese 2 Termine nicht versäumen	Seite 3	
SMS-Classic-Sprint, 16.09.2023	Seite 4	
KCC 2024	Seite 7	
Ramusch, Classic-Meister 2023	Seite 8	
Schiffahrt für K-Funktionäre, 24.09.2023	Seite 10	
Bergrennen Buzet	Seite 12	
Flachau-Classic	Seite 13	
Alpenfahrt Revival 73	Seite 16	
Rallysport	Seite 19	
Arrivederci AACCC	Seite 21	
Kunterbuntes	Seite 22	
R.I.P.	Seite 27	
70 Jahre DKW Dreizylinder	Seite 30	
Kommende Veranstaltungen	Seite 35	

Diese 2 Termine unbedingt vormerken!

5. Oktober im Kanonenhof und 3. November am Plöschenberg

Happy Birthday C.A.R. Team Ferlach. Mehr als ein halbes Jahrhundert hast Du nun auf Deinen Patschen und dabei viele Hochs, aber auch Tiefs erlebt. Aber dank Deiner engagierten Funktionäre hast Du alles gut überstanden und das muss natürlich gefeiert werden

Es gibt nicht viele Motorsportklubs in Österreich, die auf ein solches „biblisches“ Alter zurück blicken können. Anlass genug für Obmann Gustl Mostetschnig und seinen Vorstand dieses Jubiläum gebührend zu feiern

Schon jetzt den Freitag, 3. November 2023 im GH Plöschenberg fix vormerken!

Schon einmal hat Gustl in den Landgasthof Plöschenberg mit



seinem herrlichen Blick über das Rosental eingeladen; damals konnte uns Familie Niemitz mit ihrem Herings-Schmaus überzeugen!



Was unser Vorstand am 3. November genau geplant hat und wie der Zeitplan für die

1. C.A.R. Team Ferlach, 5gegründet 1968, feiert 55. Geburtstag!



Geburtstagsfeier unseres Klubs aussehen wird, werden wir Euch im nächsten DRIFT, Ende Oktober, detailliert berichten.

Vorher findet aber noch - sozusagen zum Einstimmen - ein „normaler“ Klubabend in

unserem Stammlokal, dem Restaurant Kanonenhof in Lambichl, statt.

Bei allen, die zuletzt vor verschlossenen Türen gestanden sind, möchten wir uns entschuldigen - wir wurden nicht von den Urlaubstagen des Restaurants informiert. Diesmal wird es aber sicher klappen! Versprochen!

Wir freuen uns darauf Dich am **DONNERSTAG**, 05.10.2023 um 19 Uhr beim Klubabend im Restaurant „Kanonenhof“ begrüßen zu dürfen!

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

Am Donnerstag, 5. Oktober 2023 treffen wir uns ab 19 Uhr im Restaurant Kanonenhof in Lambichl

Wir hoffen auf regen Besuch!



Kehrt die Vor-Corona-Normalität zurück? SMS-Classic-Sprint mit Trend nach oben



2022 konnte Fahrleiter Gustl Mostetschnig gerade mal 16 Teilnehmer beim SMS-Classic-Sprint in Ebenthal begrüßen. Ob es am Wetter lag, es schüttete wie aus Kannen, oder ob noch die Nachwehen von Corona im Spiel waren, sei dahin gestellt.

Wahrscheinlich spielte aber auch die Tatsache, dass der SMSCS sowohl für die Österreichische Classic-Staatsmeisterschaft, als auch für den Kärntner-Classic-Cup und die Alpe-Adria-Classic-Challenge zählte, eine Rolle.

Auf jeden Fall gab es heuer gegenüber dem Vorjahr ein völlig konträres Bild - die Sonne schenkte uns einen herrlichen Spätsommertag, die Teilnehmerzahl am sportlichen SMSCS hatte sich fast verdoppelt und die Firma SMS hatte sowohl für einen Moderator beim Ziel-Einlauf, als auch für Live-Musik beim geselligen Teil nach der Veranstaltung gesorgt. Alles ideale Vorgaben für eine schöne und unterhaltsame Veranstaltung.



Vom SMS-Gelände in Ebenthal führte die Route zuerst auf den Pyramiden-Kogel, dem neuen Wahrzeichen Kärntens.



Leider blieb den Teams kaum Zeit die herrliche Aussicht auf den blauen Wörthersee und die schroffen Karawanken zu werfen, denn es warteten 2 Sonderprüfungen auf die sportlichen Teilnehmer.

Nächster Stopp in Köstenberg, wo zur Abwechslung einmal keine Sonderprüfung, sondern Kaffee und

Apfelkuchen für die Teams bereit standen. Leider kamen da einige Teams unter Zeitdruck, da sich nicht alle Teilnehmer der Touristenklasse, die ohne Zeitlimit fahren, an die Startreihenfolge hielten.



SZYMANSKI & PARTNER
VERSICHERUNGSMAKLER

Daniel Szymanski – Akad. Versicherungsmakler
Offert Anfragen an: office@szymanski-partner.at, 0463 89 00 23



Einmal mehr hatte es der Ex-Rallyepilot Hugo Rom ganz eilig ins Ziel zu kommen - schließlich wartete nicht nur das Duo „Kopfstain-Pflaster auf ihn, sondern auch Anni Pranter & Co mit dem Würstel-Grill, Salaten und Getränken. Da zahlt es sich schon aus frühzeitig Gas zu geben und als Erster im Ziel zu sein!



Ob mit Hund oder mit Hut - alle Teilnehmer hatten ihren Spaß beim SMS-Classic-Sprint 2023!

Während im Rechenzentrum noch fleißig Strafpunkte addiert wurden, tröpfelten die restlichen Teilnehmer ein; Kopfstain-Pflaster sorgte für Stimmung und die Würstl noch die Getränke



Wann gibt's endlich Ergebnisse?





Na endlich - die Ergebnisse sind da!

Die Sieger des SMS-Classic-Sprints 2023:

1 STOCKER Manfred/GRATZER Wolfgang		
Porsche 911 targa		173 Pkt
2 PELZ Oliver/PELZ Ines MGB MK I		277
3 BERGER Michael/LEITHNER Richard BMW 2002		287
4 ROM Hugo KR/MÜHLMANN Michael BMW 2002 TII		290
5 KOSELJ Primož ZAI Pia MGB Mk. II		365
6 URAN Alexander/URAN Michael Mercedes Benz 300D		446
7 RAMUSCH Johann/GRIESSER Anita Ford Capri GT 4		458
8 MÜLLER Maik/NN Mercedes 230		780
9 HRIBERNIK Stefan/HRIBERNIK Michael VW Typ1		1.357
10 KAMPL Karl/KAMPL Anna Triumph Spitfire		1.387

Rechts: Siegerehrung durch den GF der Fa. SMS, Karl Kampl
Unten: Die Sieger des SMS-Classic-Sprints 2023





2023 2024

Der SMS-Classic-Sprint war 2023 der letzte Lauf zum Kärntner-Classic-Cup 2023. Und der KCC war heuer spannend wie schon lange nicht mehr.



Team Stocker, dahinter Zimmermann

Die Sieger der letzten Jahre, die Steirer STOCKER Manfred/ GRATZER Wolfgang auf Porsche 911 targa, trafen heuer auf einen echten Herausforderer. - Das Salzburger Team ZIMMERMANN Klaus/ BACHER Angelika auf BMW lief heuer zu absoluter Höchstform auf und holte sich einen Sieg nach dem anderen.



Die Teams Berger, Zimmerman, Stocker beim Saisonstart „Shorttrack“

Den Grundstein legten die Salzburger bereits beim Classic-Shorttrack. Mit dem Sieg bei der FIZZERS-Karawanken-Classic gab es dann die endgültige Führung beim KCC, aber Team Stocker war stets in Schlagdistanz.

Nach der Absage des TAFRENT-Classic-Sprints und der Trieste-Opicina-Historic sollte es also zum absoluten Show down beim SMS-Classic-Sprint kommen und wir freuten uns auf

ein Duell auf allerhöchstem Niveau.

Leider musste sich Klaus Zimmermann kurz vor der SMS-Veranstaltung einer Hüft-Operation unterziehen, so dass er am 16. September nicht starten konnte.

Trotzdem war damit für das Team Stocker/Gratzer der KCC keine „g'machte Wiesen“, denn nur bei einem vollen Erfolg konnten die beiden noch den führenden Salzburger überholen.

Und genau das taten sie letztendlich auch.



Alte und neue KCC-Gesamtsieger: Stocker / Gratzer

Wie geht es nun mit dem Kärntner-Classic-Cup weiter?

Nachdem die Alpe-Adria-Classic-Challenge 2024 ausfallen wird - wir berichten darüber in den nächsten Seiten - stand auch der KCC auf der Kippe:

- Die FIZZERS-Karawanken-Classic, immerhin DAS Zugpferd des Kärntner Cups, wird ja 2024 ausgesetzt, soll aber 2025 in neuem Format weitergeführt werden.
- Die TAFRENT-Classic fiel bereits heuer aus.
- Die Trieste-Opicina-Historic musste heuer bereits von April auf Oktober verschoben werden.
- Der bisher zweimal durchgeführte Kleine-Preis-vom-Kraigerberg wurde auf nur einen Termin reduziert.

Alles in allem keine guten Voraussetzungen für die Weiterführung des Cups.

Da aber das Interesse am KCC gerade heuer stark gestiegen ist und wir zahlreiche Teilnehmer sogar aus anderen Bundesländern verzeichnen konnten, habe sich die KCC-Organisatoren für eine Fortsetzung dieser Classic-Serie entschlossen



geplante Termine 2024



1. Classic-Shorttrack
Samstag, 6. April 2024



2. Kleiner Preis vom Kraigerberg
Freitag, 19. April 2024



3. Croatia Classic Marathon
25.-26. Mai 2024
Termin kann sich ändern



4. SMS-Classic-Sprint
Samstag, 7. September 2024

5. NNN-Classic
Samstag, 5. Oktober 2024
Termin noch nicht fix

Es soll also zwei neue Veranstaltungen geben, wobei der einzige ausländische Bewerb in Kroatien heuer seine Feuertaufe gut bestanden hat.

Wir hoffen auf rege Teilnahme bei KCC 2024!

Die neuen Majestäten in Classic-Sport Johann Ramusch und Anita Griesser, Kärntner Classic-Meister 2023

Bei der Siegerehrung des Kärntner-Classic-Cups (KCC) ist es leider untergegangen, dass wir 2023 auch einen neuen Kärntner Classic-Meister zu küren haben. Dafür müssen wir uns entschuldigen, aber wir holen es am 3. November bei der 55-Jahre-Feier des 1. C.A.R. Teams Ferlach im festlichen Rahmen nach. Versprochen!

Aber wer sind die neuen Classic-Könige?

Johann Ramusch mit Co-Pilotin **Anita Griesser** holten sich mit dem 3. Platz beim KCC als beste Kärntner diesen Titel!

Seine ersten Gehversuche im Classic-Sport startete unser Klubmitglied Johann RAMUSCH mit seinem Filius Hannes. Als sich der junge Mann andere Prioritäten setzte, stand Johann vor dem gleichen Problem wie viele Classic-Piloten:

Wo find ich einen Co-Piloten?

Der alte Charmeur schaffte es in kürzester Zeit eine Co-Pilotin aufzutreiben, die auf

dem heißen Sitz seines Ford Capri GT 4 Platz nahm. Das Team hatte sich bald einen Stammplatz im Oldtimer-Zirkus erarbeitet und war bei allen Kärntner Veranstaltungen bis 2019 fix dabei. Dann stand Johann wieder vor dem Dilemma: *Wo find ich einen Co-Piloten?*

"Fährt der alte - äh - fesche Lord fort, fährt er mit dem Ford fort!"

Doch auch dieses junge Glück hielt nicht ewig und 2019 musste sich der jung gebliebene Herzensbrecher nach einem neuen Co-Piloten umsehen:

Wo find ich einen Co-Piloten die Dritte?



Natürlich stand außer Zweifel, dass es auch diesmal eine Dame sein musste; man hat je schließlich einen Ruf zu verteidigen!

Und mit Anita Griesser scheint der große Wurf gelungen zu sein. - Denn mit seinem 3. Platz beim KCC ließ das „Dream-Team“ so renommierte Piloten wie Hugo Rom (2-facher Kärntner Classic-Meister) und Alexander Uran (Kärntner-Classic-Meister 2022 und international erfolgreicher Spitzenpilot) hinter sich.

Aber als (Jo)hans im Glück fand der rüstige Casanova schon bald eine Nachbarin, die den Ford-Piloten ab 2019 ansagte wo's lang geht. Classic ansagen wird wo es lang geht, frei nach dem Motto

Wir wünschen dem sympathischen und beliebten Ford-Fan und seiner Co-Pilotin noch viele Stockerlplätze, Klassensiege und vor allem Spass bei den nächsten Classic-Veranstaltungen!



Der Meister und sein Pferdchenstall



24. September 2023

Petrus stoppte Regen für die Funktionären der

11. - 13.05.2023 KÄRNTEN
14. KARAWANKEN CLASSIC

Regen vor und nach der Wörthersee-Schiffahrt für die Funktionäre der Karawanken-Classic störte die gute Stimmung auf dem Schiff, der „Klagenfurt“, überhaupt nicht. - Eingeleitet vom Moderator der Karawanken-Classic, Johannes Habich, stieg die ohnehin schon gute Laune der Teilnehmer noch weiter an als es hieß „Leinen los!“.

Die beiden Fahrtleiter der Karawanken-Classic, Gerd Figura und Henny Bucher (Harald Pirtscher war leider verhindert) bedankten sich bei den zahlreich Funktionären und Helfern der Kärntner Classic für die, in den Jahren 2007 bis 2023 geleistete Hilfe.

Figi wies darauf hin, dass ohne diese Hilfe die KC niemals diesen Erfolg und Zuspruch gehabt hätte.

Gastro-Expertin Henny hatte - wie immer - sowohl für kleine Erinnerungsgeschenke als auch für ein exzellentes Brunch-Bufferet gesorgt, das keine Wünsche offen und keinen Hunger zuließ.



Als treue Wegbegleiter der Karawanken-Classic konnten auch Film-Produzent Peter Dürnwirth und der offizielle Fotograf der KC, Dirk Hartung (www.autosport.at) begrüßt werden.



Das Buffet ist eröffnet!
Pikantes und Süßes zur Auswahl.

Mehr Fotos auf der nächsten Seite >>



FIZZERS
11. - 13.05.2023 KÄRNTEN
14. KARAWANKEN CLASSIC

WÖRTHERSEE
SCHIFFFAHRT





EM-Finale in Kroatien

AUTO KLUB
BUZET

15.-17. September
2023

Das Finale der Berg-Europameisterschaft findet traditionell auf der 5 Km langen Bergstrecke Buzet in Kroatien statt.

Buzet ist etwa 50 Kilometer von Portorož (SLO) und ca. 70 Kilometer von Pula (CRO) entfernt.

Mit seinem Porsche Carrera war natürlich auch unser Klubmitglied Gerald Glinzner aus Afritz. Als Führender in der Berg-EM galt es in Kroatien den Sack endgültig zu machen und den begehrten Titel nach Kärnten zu bringen.

Unterstützung erhielt Gerald dabei von seiner Ehefrau Rosi. Die hatte es geschafft, Familienmitglieder bis zu den Enkelkindern, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vom Restaurant Fischerhof in Afritz sowie Freunde und Fans nach Kroatien zu lotsen. Der gesamte Glinzner-Clan drückte also dem Firmenchef und Familien-Oberhaupt lautstark und ganz fest die Daumen.

Auch die Fan-Artikel waren schon vorbereitet; vom T-shirt „unser Opa ist der Beste in Europa“ bis zur Fan-flag „Unser

Papa ist der beste Mechaniker in Europa“ etc., hatte Gattin



Alle Fotos: Gerald Glinzner / Peter Dürnwirth

Rosi für Stimmung gesorgt. Entsprechend motivierend startete der 59-jährigen Afritzer in die beiden Wertungsläufe.

Nach den Wetterkapriolen in vergangenen Jahren herrschte heuer in Buzet fast schon hochsommerliches Wetter, was auch für eine tolle Zuschauerkulisse entlang der Strecke sorgte. Die Fans sorgten auch für die unverwechselbare Stimmung für die Buzet bekannt ist. Dazu gab es noch eine klaglos ablaufende Veranstaltung ab so dass der Zeitplan teilweise sogar unterschritten werden konnte. Den Gesamtsieg konnte sich

einmal mehr der Italiener Christian Merli sichern. Damit holte er sich auch einen makellosen Titel in der Bergeuropameisterschaft. Mit seinem Osella FA30 Judd LRM konnte er sich den mittlerweile 5. Titel eines Bergeuropameisters und den 10. Erfolg im 10. Rennen fixieren.

Auf dem zweiten Gesamtrang folgte in Buzet der Tscheche Petr Trnka auf Norma M20FC Mugen.

Bei den Kategorie 3 der Historischen Fahrzeuge wartete alles mit Spannung auf unser Klubmitglied Gerald Glinzner. Gerald musste mit seinem Porsche 911 Carrera SC in Buzet alles daran setzen, um den vollen Erfolg zu realisieren. Der Kärntner lag bei der Historic Bergeuropameisterschaft zwar in Führung, aber sein größten Gegner, der Steirer Reinhold Prantl auf Porsche 911 Carrera RS lag auf der Lauer.

Final count down in der Historische Kategorie 3: Gerald lieferte in dieser Kategorie perfekte Läufe ab. Mit dem infernalisch klingenden Porsche 911 Carrera SC erzielte er beeindruckende Zeiten auf dieser anspruchsvollen Strecke. Neben dem vollen Erfolg in der Kategorie C3 gab es auch den Tourenwagen-Gesamtsieg bei den

Historischen. Sein Verfolger Reinhold Prantl, erreichte mit seinem gelben Porsche 911 Carrera RS in der Gesamtwertung der Historischen Tourenwagen den 4. Rang.

Sportland Kärnten konnte also in Kroatien mit Gerald Glinzner über den Titel eines FIA Histo Berg-Europa-meisters 2023 Overall und den Sieg in der Klasse C3, Histo-Tourenwagen, jubeln!





1.- 3. September 2023

Alle Fotos: Fototeam Mattigtal

www.crcra.at

Flachgau, die Dritte - Sieg in der Teamwertung für 1. C.A.R. Team Ferlach

An der bereits dritten Auflage der Flachau-Classic nahmen 46 Teams aus ganz Österreich teil. Darunter auch zwei Vertreter-Teams unseres Klubs, Dipl.Ing. Harald Pirtscher mit Co-Pilotin Dipl.Ing. Anna-Sophie Pirtscher und das Brüderpaar Alexander und Michael Uran.

Harald hat uns dazu den u.a. Bericht zukommen lassen:

Vielfach war die Enttäuschung über das AUS der Karawanken-Classic, zumindest im Jahr 2024, zu vernehmen. Mehrfach wurde nachgefragt, ob das bisherige Organisationsteam wirklich nicht doch weitermachen wolle!!!

Sonst herrschte eine gute Stimmung und die Flachau-Classic war trotz einiger Hoppaläs - wie sie halt bei jeder Veranstaltung auftreten könne - sehr nett.

Am Freitag, 1. September, startete für uns die Anfahrt zur 3. Flachgau Classic von Ferlach über Villach aus im Urlauber-Rückreiseverkehr bei tropischen Temperaturen. Über Salzburg ging es nach Mattsee.

Im „fahr(T)raum“-Fahrzeugmuseum fanden die Veranstalter die perfekten

Räumlichkeiten für das Rallyebüro. Im tollen Ambiente dieses Ausstellungsgebäudes inmitten von alten Fahrzeugen und unter Fluggeräten fanden auch die Abendveranstaltungen statt.



Bei der Anfahrt zur Referenzstrecke mussten wir feststellen, dass unser Wegstreckenzähler immer wieder hängen blieb und den Geist aufzugeben schien.



Mit Stefan Szabo, GF von szclassik, stand uns aber ein Rettungengel zur Seite, der sich sofort um unser Problem kümmerte, das Gerät wieder in stand setzte, für alle Fälle ein Ersatzgerät organisierte und uns somit ermöglichte, beruhigt die 1. Etappe in Angriff nehmen zu können.

Die Strecke führte, wie in den Vorjahren, durch die wunderschöne, hügelige Landschaft des Salzburger Seengebietes. Viele Tagestouristen, zumeist auf Fahrrädern auf den schmalen Feld- und Hofwegen unterwegs, sowie Landwirte, die das schöne Wetter für Feldarbeiten nutzten, machten das Einhalten der recht zackigen Schnitte nicht gerade einfach.

Die Streckenführung durch zahlreiche 90 Grad Abbieger in kurzer Reihenfolge ließ einen wie einen flüchtenden hackenschlagenden Hasen empfinden.



Team Pirtscher links auf Volvo PV 544, BJ 1965 bzw. Team Uran auf Mercedes Benz 230 CE W123, Bj:1983

Am Ende der 2 Tage waren wir froh, dass uns ein Traktor in einer Kreuzung gerade nicht zu nahe gekommen war und uns auch die rotierenden Mähmesser eines anderen entgegenkommenden landwirtschaftlichen Fahrzeuges knapp nicht erwischte hatten.



Zu danken hatten wir aber den verständnisvollen Verkehrsteilnehmern und Bauern, die uns auswichen, vorbei ließen und nicht behinderten.



Gespickt mit geheimen Schnittprüfungen, geheimen Timingprüfungen und „Speed Controls“ führten uns die Verbindungsetappen zu den nicht minder komplizierten Timingprüfungen.



Nach 2 Tagen und knapp 300 km gelangten wir zum Glück für alle 42 Teilnehmer unfallfrei und gesund ins Ziel in Mattsee.

Bereits durch die fordernde Veranstaltung und die sommerlichen Temperaturen erschöpft, erwartete uns dort noch ein „Stadt GP“.



Durch enge und gewundene Sträßchen ging es im Zentrum von Mattsee gut gesichert und vor vielen Zusehern über

nochmals 4 Lichtschranken und durch 2 geheime TSP's ins endgültige Ziel.



Bereits im Vorfeld der Veranstaltung schlug das heuer nahezu unschlagbare Team Klaus Zimmermann/Angelika Bacher, das ja in Kärnten nicht unbekannt ist und jede Veranstaltung des 1. C.A.R. Teams besucht und auch topplatziert wieder verlässt, vor, eine Mannschaft für die Teamwertung zu stellen.

So fanden sich also Klaus Zimmermann/Angelika Bacher, BMW 325 ix, Bj:1988, Michael Bailer/Barbara Bailer, BMW Alpina B7 Turbo, Bj:1979, Alexander Uran/Michael Uran Mercedes Benz 230 CE W123, Bj:1983 und Harald Pirtscher/Anna-Sophie Pirtscher, Volvo PV 544 Sport, Bj: 1965, zum TEAM 1. C.A.R-TEAM Ferlach zusammen.



Bei der Siegerehrung im „fahr(T)raum“-Fahrzeugmuseum erwies sich diese Konstellation als äußerst erfolgreich.

1. Platz in der Klasse 5 und 2. Gesamtrang für Zimmermann/Bacher,

1.Platz in der Klasse 3 und 4. Gesamtrang für Pirtscher/Pirtscher,
2. Platz in der Klasse 5 und 5. Gesamtrang für Uran/Uran,
13. Gesamtrang für Bailer/Bailer.



Das „provisorische Siegerfoto“ des 1. C.A.R. Teams Ferlach. v.l.n.r.: Pirtscher H. / Pirtscher A. / Zimmermann / Bacher / Uran M./ Uran A. / Bailer

Wenn auch bei der Siegerehrung das zweitplatzierte Team als Sieger gekürt wurde, freuten wir uns sehr über unsere Leistung und konnten durch ein von uns selbst initiiertes Gruppenbild und Nachfrage die Ordnung wiederherstellen.

Dazu schrieben die Organisatoren nach der Veranstaltung:

Liebes 1.C.A.R. Team Ferlach,

ich möchte mich auch auf diesem Weg für den Fehler bei der Teamwertung entschuldigen und es steht außer Frage, dass Euer Team diese Teamwertung gewonnen hat.

Natürlich bekommt ihr auch die „Diamanten“, die euch zustehen, aber da möchte ich Euch in unser beider Namen um ein wenig Geduld bitten. Michi ist ab Montag für eine OP im Krankenhaus und ich ab 1. Oktober ebenfalls bei einer OP im Spital.

Sobald es uns möglich ist, geben wir die Trophäen in Auftrag und lassen sie euch zukommen.

Noch einmal - Entschuldigung



Alles in allem haben wir uns sehr über unsere Leistungen und über das nette und umgängliche Klima in unserem Team gefreut. Wir hoffen auch in Zukunft bei gemeinsamen Veranstaltungen in dieser Zusammensetzung agieren zu können



Zuletzt ein herzliches Dankeschön an die Veranstalter für die Organisation dieser anstrengenden und fordernden Veranstaltung. Dank aber auch an die Sponsoren und vor allem all den Helfern und Funktionären an der Strecke, die freundlich und kompetent ihren Job erledigten und ihre Freizeit für den perfekten Ablauf der Veranstaltung zur Verfügung stellten.



Danke auch an das Fototeam Mattigtal, die unsere Wertungsfahrt zu einem echten Event machten.

Interessantes Detail am Rande:
Der Veranstalter hat zur informellen Kontrolle der

Einhaltung der StVO durch die Teilnehmer eine geheime Geschwindigkeitskontrolle in einer 30-er Zone in einem Ortsgebiet durchgeführt.

Das erschütternde Ergebnis: von den 42 Teilnehmer haben sich nur 2 Teams an diese Beschränkung gehalten, 5 weitere Teams bewegten sich im Rahmen der polizeilichen Toleranzgrenze und 35 Teams waren mit mehr als 40, einige sogar mit über 50 kmh unterwegs.



Das erfreuliche für das C.A.R. Team:

Die beiden Teams, die die 30 eingehalten haben, sind die Teams des 1. C.A.R. TEAMS Ferlach (Uran/Uran und Pirtscher/Pirtscher)



Gesamtwertung:

1. Fritz Jirowsky/Gerhard Soukal
Alfa Romeo 2000 GTV / 1971 / 20,68 Str.Pkte.
2. Klaus Zimmermann/Angelika Bacher / BMW 325iX / 1988 / 23,05
3. Martin Klima/Sylvia Klima / BMW 3.0 Si / 1974 / 36,46
4. Harald Pirtscher/Anna-Sophie Pirtscher / Volvo PV 544 / 1965

In 2 Wochen geht's dann zur „Alpenfahrt revival“ und ich hoffe, dass es uns dort auch halbwegs gut gehen wird.

Euer Harald Pirtscher



Der Lions Club Baden Helenental lud zur bereits vierten Auflage seines Charity Grand Prix nach Baden bei Wien. Mit dieser Veranstaltung will man die alte Automobil- und Rallye-Tradition der Kurstadt Baden wieder aufleben lassen.



Dabei sind es vor allem zwei Punkte, an die man sich gerne zurück erinnert:

- An den früheren Badener Rallye-Club (BRK), der zahlreiche legendäre Piloten und Co-Piloten als Mitglieder hatte.
- An die Internationale Alpenfahrt im Jahr 1973, also vor genau 50 Jahren. Sie war der bisher einzige Weltmeisterschaftslauf des Rallye-Sports in Österreich mit Start und Ziel in Baden.



Lions hat die Rallye-Stars von damals eingeladen, zusammen dieses Jubiläum als Revival zu feiern. Daher gab es heuer zwei Kategorien am Start, die aber die gleiche Strecke an den beiden Tagen führen:

- Die "Alpenfahrt Revival 1973".
- Der 4. Charity Oldtimer Grand Prix



Fotos: Techn. Museum Wien



Der traditioneller Begrüßungs-Abend am Freitag, 15. September fand im CASINO Baden statt und stand ganz im Zeichen des Weltmeisterschaftslaufes von 1973 mit einer Auswahl von Filmen von Helmut Deimel.



ALPENFAHRT 1973 REVIVAL Bericht von Harald Pirtscher

Fotos: Achim Mörtl



Liebe Veranstalter,

Zuallererst herzlichste Gratulation und ein Dankeschön dafür, dass ihr so viele Rallyestars der 70er, 80er und 90er Jahre an einem Ort zusammenbringen konntet. Ich bin überzeugt davon, dass sich alle wohlgeföhlt und das Schwelgen in Erinnerungen genossen haben. Dieses Treffen mit einer Klassikerausfahrt zu kombinieren ist sicher eine tolle Idee, sollte aber auch als solch ein „greet and meet“ verkauft werden.



Die Veranstaltung lockte mich als Teilnehmer an aber auch als /Organisator von verschiedenen Klassikveranstaltungen, vor allem wegen ihrer Neuheit und der tollen im Vorfeld.

Ich war gespannt welchen Zugang die „Altstars“ der Rallyeszene zu einer derart völlig anders gestalteten „Wettfahrt“ finden würden. Aus eigener Erfahrung mit der Teilnahme von Rallyehaudegen des letzten Jahrtausends an Klassikfahrten, war mir klar, dass ihnen jegliche Herausforderung, die eine Classic zu bieten hat, ziemlich egal sein wird. Meine so gearteten Befürchtungen erfüllten sich zur Gänze.



Abgesehen davon, dass die StVO nicht einmal nachdenkenswert erschien, wurde auch SP's auf nicht gesperrten Strecken nach Lust und Laune gefahren, an startenden Teilnehmern vorbeigedrängelt und weder die unklaren Durchführungsbestimmungen noch die ausgefeilte Ausschreibung (an die sich nicht einmal mehr der Veranstalter gebunden föhlte) beachtet.



Von einer nicht gerade kostengünstigen Klassikveranstaltung hätte ich mir erwartet, dass

- Man/frau bei der Abnahme nett begrüßt wird,
- Diese den Ausschreibungsunterlagen entsprechend durchgeführt wird,
- Es eine meter- oder zumindest 10 - metergenau vermessene Referenzstrecke gibt,
- Eine Fahrerbesprechung stattfindet, bei der offenen Fragen geklärt werden können,
- Das Roadbook die wichtigsten Punkte auch so darstellt wie sie sich auf der Strecke und in der Natur präsentieren (Vorrangebentafeln, die fehlen; Sackgassenzeichen usw),
- Die in der Ausschreibung exaktest und detailliert beschriebenen Kennzeichnungen des Start und Zielbereiches der SP auch vor Ort eingehalten werden,





- Die im Roadbook markierten Startorte sind auch auf der Strecke ebendort befinden (Beschreibung: Start Beginn der Brücke – in der Realität 300m später als im RB angegeben und nicht am Beginn sondern 50m nach Brücke; oder (SP 2) Start bei Marterl bei Felsen(?) 2 idente Orte, wo möglich).
- Es eine nachvollziehbare Zeitnehmung gibt und die Messpunkte auf der Strecke auch klar und erkenntlich markiert sind.
- Es zumindest nach dem ersten Veranstaltungstag eine Ergebnisliste gibt bzw. die eigenen Ergebnisse den Teilnehmern bekanntgegeben werden, damit man entsprechend auf allfällige Fehler reagieren kann (bei allen guten Classicveranstaltungen gibt es bereits in der Mittagspause die erzielten Zeiten und Abweichungen für die jeweiligen Teilnehmer).
- Schnittprüfungen nicht als Schnittprüfungen bezeichnet werden, wenn es sich um keine handelt, (vorgegebene Startzeit exakt/ Zielzeit exakt – errechneter Schnitt ca 50km/h – Abwarten vor Ziel möglich).
- Wann wird Logger des Fahrzeugs erfasst und Zeit gewertet??? – wozu dann Schnitt-Tabellen????
- Wenn alternative Startzeiten möglich sind (wer bestimmt diese – der Teilnehmer selbst oder ein Funktionär?) sollten diese auf der Startkarte auch nachgeprüft und kontrolliert werden,
- Bei der Zielankunft sollte die Ankunftszeit vermerkt werden.
- Man auch bei der Zielankunft von der Rennleitung/Organisation empfangen und beglückwünscht wird.
- Zumindest nach der Siegerehrung sollte eine Ergebnisliste im Internet zur Verfügung steht.
- Homepage sollte zumindest täglich aktualisiert werden (derzeit nicht verfügbar wird auch in 5 und mehr Sprachen nicht besser!).

Etwas genervt und eigentlich auch enttäuscht habe ich nach der Trabrennbahn, wo ich eigentlich auch nicht so recht wusste, was von offizieller Seite noch wo geplant ist, die Heimfahrt angetreten. Ich habe mich gefragt, ob ich nicht bei der parallel stattfindenden Charityveranstaltung besser aufgehoben gewesen wäre (dort gab es Zwischenergebnisse auch ausgehängt im Startbereich) und mich dort auch willkommener und wohler gefühlt hätte.

So waren es halt etliche hundert Kilometer auf sehr schönen Strecken und durch eine wundervolle Landschaft. Wenn das Ziel der sehr gut propagierten und dadurch auch viele Zuseher anlockenden Veranstaltung war, Rallyehaudegen und mit dem Rallyesport des letzten Jahrhunderts wieder einmal wie bei einem Klassentreffen zusammenzubringen und eine gemeinsame Ausfahrt zu unternehmen, so ist das zweifellos gelungen. Man sollte aber Derartiges nicht als Classicveranstaltung im herkömmlichen Sinn verkaufen, sondern es als das bezeichnen was es tatsächlich ist. Bei einem Produkt ist es immer gut wenn in im das , was auf der Packung angegeben ist.

Um den Stars der Rallyeszene eine Zusammenkunft zu ermöglichen wäre der (mangelnde) Aufwand einer darum herumgeplanten Ausfahrt nicht nötig gewesen. Sie hätten ihr

achim mörtl
 RACING-COACHING-TRAINING



Können auch ausschließlich durch mehrmaliges Rundenfahren auf der Trabrennbahn (eventuell z.B. mit Fans und Publikum am Beifahrersitz. Gegen kleine Spende für Charityveranstaltung(?) zur Schau und unter Beweis stellen können. Dass sie nach wie vor Spaß daran haben konnte man ja sehen. Die herrlichen ehemaligen Sonderprüfungsstrecken hätten auch als normale Ausflugs- und Besichtigungstour an Reiz nicht verloren.



Für mich war diese Veranstaltung eine neue Erfahrung, die ich wegen der Menschen, die ich getroffen und gesprochen habe als Bereicherung sehe. Ein wenig verschaukelt fühle ich mich dennoch, da ich für mein Geld nicht das bekommen habe, was mir versprochen wurde.
Ganz liebe Grüße

Harald Pirtscher

Noch ein kleiner Nachtrag zur Alpenfahrt. Jetzt sind endlich die Ergebnisse auf der Homepage aufgetaucht. Leider ist nicht ganz nachvollziehbar, wo Fehler gemacht wurden, da es lediglich eine Gesamtpunktezahl für die einzelnen Etappen nicht jedoch für die einzelnen SP's gibt. Gesamtachtzehnte (wie unsere Startnummer) und auf der Trabrennbahn zumindest Zweite mit einer zufriedenstellenden Zeitabweichung entspricht unserem Ziel, in der ersten Hälfte der Teilnehmerzahl gewertet zu werden.

Na egal, es war ein. wenn auch sehr teures, doch einzigartiges und ich denke auch einmaliges Erlebnis. Eine Wiederauferstehung der Alpenfahrt wird es glaube ich wohl kaum geben.



Die Stars des Alpenfahrt Revival 1973

- **Franz Wittmann** (erfolgreichster österreichischer Rallyefahrer, 79 Siege, davon 32 in der Europa-meisterschaft und einer in der Weltmeisterschaft Die österreichische Rallye-Staatsmeisterschaft gewann er 11 Mal)
- **Herbert Grünsteidl** (Europameister im Rallycross 1977)
- **Gabi Husar** (bis heute die einzige Pilotin aus Österreich und Mitteleuropa, die einen nationalen Meisterschaftslauf gewinnen konnte und das war die Karawanken-Safari“ in Kärnten, die das 1. C.A.R. Team Ferlach organisierte)
- **Sepp Haider** (gewann 1988 den WM-Lauf in Neuseeland und wurde im selben Jahr deutscher Rallyemeister)
- **Günther Janger** (Startnummer 1 der Alpenfahrt 1973 und davor begnadeter Puch 650 TR-Treiber)
- **Herbert Völker** (langjähriger Chefredakteur und Herausgeber der „Autorevue“)
- **Rauno Aaltonen** (finnischer „Rallye-Professor“, Europameister 1965, Sieger der Rallye Monte Carlo 1967)
- **Per Eklund** (erfolgreicher schwedischer Rallyepilot)

achim mörtl
RACING-COACHING-TRAINING



Demnächst im BRUNO RAUM 105 FESTSAAL FREILUFT **19.10. 19:00**

50 JAHRE WRC/ALPENFAHRT

Erlieben Sie den Mythos "WRC" anhand seltener Filmausschnitte der letzten 50 Jahren und der Alpenfahrt 1973. Gäste: R. Aaltonen, A. Aigner, F. Wittmann und H. Grunsteidl

TICKET: € 25,- IM SIB & ONLINE UNTER BRUNO.AT

HELMUT DEIMEL FRANZ WEISS-PLATZ 7 A-2345 BRUNN AM GEBIRGE www.bruno.at

Wer beim Alpenfahrt-Revival 1973 nicht dabei sein konnte, bekommt dazu nochmals die Gelegenheit die alten Haudegen der siebziger und achtziger Jahre am 19. Oktober in Aktion zu sehen.
Veranstaltungsort: Brunn am Gebirge, s. Ankündigung links!

Die letzte WRC-Rallye gab es 1973 in Österreich!!! Ganz Clevere warten aber nicht weitere 50 Jahre, bis es zu einem Revival des WRC-Events „Central European Rallye 2023“ kommt; vielmehr nutzt die Gelegenheit Kalle Rovamperä & Co im Oktober hautnah in Österreich erleben zu können.

Derzeit führt der Weltmeister des Vorjahres zwar die WM-Tabelle an, aber sein letzter Ausfall, ausgerechnet bei seiner Heim-Rallye in Finnland, hat wieder Spannung in die Weltmeisterschaft gebracht.

Die „Central European Rallye 2023“ führt, mit Schwerpunkt in Passau, durch die Länder Deutschland, Österreich, Tschechien.



Hier schon mal die Strecke und Zeitplan für die, in Österreich geplanten Sonderpüfungen, die jeweils zweimal gefahren werden.

SCHÄRDINGER INNVIERTEL SATURDAY 28.10. SS 9/12 16.02 km

BEYOND BORDERS WRC

Samstag 28.10.2023
 SP 09 + 12
 SP 10 + 13

Service, Service Park Passau (GER)	7:00
SS 09 – Schärdinger Innviertel 1 (AUT) 16.02 km of SS	8:15
SS 10 – Mühlthal 1 (AUT) 27.83 km of SS	10:01
SS 11 – Knaus Tabbert Bayerischer Wald 1 (GER) 11.88 km of SS	11:05
Regrouping, Service Park Passau (GER)	13:00
SS 12 – Schärdinger Innviertel 2 (AUT) 16.02 km of SS	15:15
SS 13 – Mühlthal 2 (AUT) 27.83 km of SS	17:01
SS 14 – Knaus Tabbert Bayerischer Wald 2 (GER) 11.88 km of SS	18:05
Flexi Service and subsequent Parc Fermé, Service Park Passau (GER)	19:55

MÜHLTAL SATURDAY 28.10. SS 10/13 27.83 km

BEYOND BORDERS WRC

Sonntag 28.10.2023
 SP 15 + 17

BÖHMERWALD SUNDAY 29.10. SS 15/17 17.25 km

BEYOND BORDERS WRC

Service, Service Park Passau (GER)	6:20
SS 15 – Böhmerwald 1 (AUT) 17.25 km of SS	8:06
Regrouping Ulrichsberg (AUT)	8:33
SS 16 – Passauer Land 1 (GER) 16.37 km of SS	9:35
SS 17 – Böhmerwald 2 (AUT) 17.25 km of SS	10:34
Regrouping Ulrichsberg (AUT)	11:01
SS 18 – Wolf Powerstage Passauer Land 2 (GER) 16.37 km of SS	12:15
Finish / Podium, Passau (GER)	14:30



Tickets für die „Central European Rallye 2023“



- **„Collectors Edition“** Preis 125 EUR bereits vergriffen
Die auf 1.000 Stk limitierte Tickets der mit Zutritt zu allen Zuschauerpunkten (Stehplatzbereich) an allen Tagen inkl. Servicepark außer Prag und Klatovy
- **Event Pass / Rally Pass** Preis 99 EUR noch verfügbar
Zutritt zu allen Zuschauerpunkten (Stehplatzbereich) an allen Tagen inkl. Servicepark außer in Prag und Klatovy.
Kein Zutritt zu geöffneten Tribünen (Sitzplatzbereich) an den Zuschauerpunkten und bei Start und Ziel, sowie in Prag und Klatovy..
Online tickets >> at www.centraleuropeanrally.eu/en/tickets.
Parken an den Zuschauerpunkten und am Servicepark ist nicht im Ticketpreis inkludiert
- **Tagesticket** Preis 45 EUR (nur für Sonntag 35 EUR)
Gültig für den jeweiligen Tag
Im online shop >> at www.centraleuropeanrally.eu/en/tickets
Parken an den Zuschauerpunkten und am Servicepark ist nicht im Ticketpreis inkludiert
- **Stage Pass / Ticket nur für SP** z.Z. keine Preisangaben erhältlich
Nur erhältlich vor Ort bei den Sonderprüfungen.
Parken an den Zuschauerpunkten und am Servicepark ist nicht im Ticketpreis inkludiert
- **Parkgebühr** Preis 5 EUR



Doch davor kehrt der Rallye-Zirkus zurück zu den südamerikanischen Etappen zur **Rallye Chile (28. September – 1. Oktober)**, der 11. von 13 Runden der FIA-Rallye-Weltmeisterschaft 2023.

Die Straßen der südamerikanischen Veranstaltung verlaufen in und um die Bergstadt Concepción; Geschlossene Waldabschnitte bieten enge, technisch anspruchsvolle Abschnitte, die im Kontrast zur Küstenlandschaft stehen, die ebenfalls bei der Rallye Chile auf dem Programm stehen.

Servus-TV ist mit seinem Streaming-Dienst überträgt wieder >> [live](#)

Servus TV-Übertragungszeiten der Rallye Chile



30. September 2023
WP 9 15:00 MESZ
WP 12 22:00 MESZ

1. Oktober 2023
WP 14 14:00 MESZ



Arrivederci



ALPE ADRIA CLASSIC CHALLENGE

Seit dem Rivival der Karawanken-Classic im Jahr 2012, war die Alpe-Adria-Classic-Challenge ein fixer Bestandteil unserer Veranstaltung.

Anfänglich von unseren Kollegen in Slowenien, dem Club Codelli, betreut, übernahm das 1. C.A.R. Team ab 2014 die Federführung. - Der Erfolg stellte sich auch gleich ein, denn mit Teams aus Italien (Club dei Venti all'Ora aus Triest bzw. G.A.S. Club aus Görz) war internationales Flair bei allen 5 Veranstaltern des AACC gegeben.



Aufstellung zum Start der Trieste-Opicina auf der piazza unita in Triest 2022

Bedingt durch die Corona-Pandemie hatten in den letzten Jahren alle Veranstalter mit Problemen zu kämpfen.

So war es nicht verwunderlich, dass uns vor Kurzem dieses Schreiben des neuen Präsidenten des Club dei Venti all'Ora erreichte:

„Es tut mir leid, aber wir ziehen es vor, die AACC seitens unseres Clubs in Trieste 2024 einzustellen.“

Natürlich wird unsere Freundschaft weitergehen, indem wir bei Treffen dabei sind und weiter an anderen Veranstaltungen teil nehmen.

Aber unsere Trieste-Opicina-Historic muss sich weiter entwickeln zu einer andere Art von Veranstaltung. Darüber

werden wir Euch noch informieren.

Die TOH wird 2024 am 6./7. April stattfinden. Allerdings wird es eine komplett andere Art von Veranstaltung werden..

Aus den o.a. Gründen haben wir auch kein Interesse am Kärntner-Classic-Cup!“



Trieste-Opicina, piazza unita in Triest 2022

Zuletzt mit nur 31 Teilnehmern auf der riesigen Piazza Unita - das ist deprimierend! 2023 mussten unsere Triestiner Kollegen auch noch wegen Regionalwahlen auf den unbeliebten Termin im Oktober ausweichen.

Als Abschlussveranstaltung des AACC 2023, werden Auswertung und AACC-Siegerehrung am 15.10.2023 vom Klub in Triest organisiert.

Nicht viel besser erging es nach der Pandemie unseren Freunden aus Görz; vor Corona gab es nur Wartelisten für die, auf max. 50 Teams beschränkte Veranstaltung. Diese Zahlen wurden 2022 / 23 bei weitem nicht erreicht.

Dazu der Präsident des G.A.S. Clubs:

„Derzeit kann ich eine Teilnahme der Colli-Goriziani-Historic am AACC nicht bestätigen. Wir müssen überhaupt noch entscheiden, welche Art von Veranstaltung wir für das CGH organisieren, da der Teilnehmer-Rückgang zu hoch ist. Diesen

führte ich vor allem auf folgende Gründe zurück:

- Nach einer gewissen Anzahl von Jahren suchen die Menschen nach Neuheiten und nehmen lieber an neuen Veranstaltungen teil, als dass sie Veranstaltungen besuchen, an denen sie bereits teilgenommen haben. Deshalb muss man sich an neue Teilnehmer wenden.
- Wie von mir bereits in früheren Treffen angeführt, ist der Rückgang der Besucherzahlen beim AACC vor allem auf zu geringe Werbung für die Veranstaltungen über die neuen sozialen Medien zurück zu führen.
- Ich hatte in den vergangenen Jahren eine Facebook-Seite erstellt (aber ich hatte nie einen Beitrag darin), ich hatte einen YouTube-Kanal erstellt (aber ich hatte nie ein Video zum Posten).
- Heutzutage reicht eine einfache Nachricht/Info nicht aus, um neue Teilnehmer zu gewinnen.
- Die Nutzung all dieser Kommunikationstools muss weiter entwickelt werden u.z. von allen Veranstaltern! .
- Zusätzlich ist es notwendig, die Werbung auf neue Zielgruppen auszudehnen. Die alten Teilnehmer werden von Jahr zu Jahr weniger.

Mit dieser Stellungnahme hat der Präsident des G.A.S. Clubs in Görz zweifelsohne recht!

Es sollte auch bei unseren Classic-Veranstaltungen (Shorttrack, SMS-Classic-Sprint u.ä.) mehr Arbeit in die sozialen Medien fließen. - Die Frage ist nur:

Wer kann / macht das?

KUNTERBUNTES

"The Loh Collection": das neue Super-Museum für Oldtimer



Der große Traum des jungen Friedhelm Loh war es, einmal einen Mercedes-Benz 190 SL zu besitzen. Heute darf dieser Klassiker in seiner Sammlung natürlich nicht fehlen. Die „Loh Collection“ zählt in Fachkreisen zu den Top 100 der reizvollsten Oldtimer-Sammlungen der Welt.

Nun hat der erfolgreiche Unternehmer (Friedhelm Loh Group, 12.000 Mitarbeiter, 3 Milliarden Euro Umsatz) seine Schätze, die er in den letzten Jahrzehnten erwarb, der Öffentlichkeit zugänglich gemacht - in der Stiftung Nationales Automuseum „The Loh Collection“. Ab Juli öffnete das Automuseum für alle seine Pforten.



Werfen Sie mit uns einen ersten Blick in die heiligen Hallen, die automobile Ingenieurskunst auf höchstem Niveau zeigen.

Rund 7.500 Quadratmeter Ausstellungsfläche in 11 Hallen und Räumen, 150 exklusive Autos, ein Kino, ein Restaurant, ein Shop – das neue Museum mitten im mittelhessischen Dietzhölztal-Ewersbach geizt nicht mit Attraktionen.

Dietzhölztal-Ewersbach? Die Gemeinde (5611 Einwohner) liegt zwischen Marburg und Siegen und ist Heimatort des Oldtimer-Sammlers.

Die beeindruckende Industriekulisse des Museums hat eine interessante Geschichte. Ursprünglich war sie ein Verhüttungs-standort für Erze und entwickelte sich später zu einem bedeutenden Industriestandort für die Großkesselproduktion der renommierten Firmen Buderus und Omnical. 2015 wurden die historischen Gebäude übernommen und behutsam restauriert, um den Standort des Nationalen Automuseums zu schaffen.

Zum einmaligen Konzept des neuen Museums gehört deswegen auch, die Historie des Standortes zu würdigen. Museumsgründer Prof. Dr. Loh: „Mein Ziel ist es, die Faszination der Automobiltechnik zu nutzen, um junge Menschen für Technik zu begeistern und für eine Ausbildung zu gewinnen.“

OCC

Wir versichern
Klassiker.



Zu den Highlights der Sammlung gehören u.a. Michael Schumachers Formel 1-Rennwagen, mit dem er 2000 seinen ersten WM-Titel für Ferrari holte. Zu bestaunen sind außerdem der Ferrari 288 GTO, dessen Besitzer der bekannte Comiczeichner Albert Uderzo (1927-2020, „Asterix und Obelix“) war, der Lincoln Continental von John F. Kennedy oder der Benz Victoria von 1896 (nur drei Vorbesitzer in 127 Jahren!).

Ein absolutes Unikat ist der Maybach Exelero, S. Abb. links, der im Musikvideo „Lost One“ von Star-Rapper Jay Z zu sehen war. Weitere Hingucker: Talbot-Lago T 26 Grand Sport, Bugatti Typ 57 Atalante, Mercedes 710 SSK, Lamborghini Miura SV und Mercedes CLK GTR. In einem riesigen Setzkasten auf Hallenbreite stehen rund 30 Sport- und Rennwagen aus NASCAR-, Langstrecken-, und DTM-Rennen.

In einer Sonderausstellung wird an „100 Jahre 24-Stunden-Rennen von Le Mans – der Mythos, die Helden, die Autos“ erinnert, mit den entsprechenden Originalen der Renngeschichte: Aston Martin DB4 GT Zagato, Bugatti Type 50, Ferrari 250 S, Porsche 550 Spyder, Porsche 917 K, Porsche 956, Audi R8.

Wer ist eigentlich der Mäzen mit dem Faible für Oldtimer? Prof. Dr. Friedhelm Loh (Jahrgang 1946) erlernte zunächst den Beruf des Starkstrom-Elektrikers. Nach dem Wehrdienst studierte er Betriebswirtschaftslehre und übernahm 1974 die Geschäftsführung für die, von seinem Vater gegründeten Unternehmen mit 200 Mitarbeiter.

Er ging als einer der ersten mittelständischen Unternehmer nach Indien, China und USA. Seit 1989 ist er Inhaber und Vorstandsvorsitzender der Friedhelm Loh Group (F.L.G.) mit 90 Tochtergesellschaften.

Feinschmecker und hungrige Oldtimerenthusiasten kommen im neu eröffneten Museums-Restaurant „New York New York“ auf ihre Kosten. Die Räumlichkeiten orientieren sich am Art-déco-Stil, inmitten des Restaurants erweckt ein liebevoll arrangierter VW T1 Pritschenwagen Erinnerungen an die Wirtschaftswunderjahre, während man bei Wiener Schnitzel oder New York Strip Steak den unvergesslichen Anblick eines Ford Thunderbird und einer Chevy Corvette Sting Ray im Lichthof genießen kann.



Der Besuch im neuen Nationalen Automuseum The Loh Collection – ein Muss für alle Automobil- und Oldtimer-Enthusiasten.

Öffnungszeiten des Museums:

Mittwoch – Freitag 11:00 – 18:00 Uhr
 Samstag und Sonntag: 10:30 – 18:00 Uhr.
 Eintrittspreise: 19 Euro für Erwachsene, Familienticket 50 Euro.

Öffnungszeiten der Gastronomie:

Mittwoch – Freitag 10:00 – 22:00 Uhr
 Samstag und Sonntag: 9:00 – 22:00 Uhr.

OCC

Wir versichern
Klassiker.

DIE EUROPEAN BIKE WEEK FEIERT 120 JAHRE HARLEY-DAVIDSON



Vom 5. bis 10. September fand die European Bike Week 2023 am Faaker See, Kärnten statt. Im heurigen Jahr feierte die Bike Week ihr 25. Jubiläum und die Besucher erwartete wieder ein umfangreiches Programm.



Den traditionellen Höhepunkt bildete wieder Europas größte Harley-Parade am

Die Route führte vom Faaker See durch das Zentrum von Villach nach Feldkirchen, um den Ossiacher See und zurück zum Faaker See.



70.000 Biker nahmen heuer an der Parade teil. DRIFT war dabei; hier ein paar Impressionen





Ex-Fahrleiter figi bei der ...

Fotos: WikimediaCommons / Figura

Im letzten DRIFT habe ich Euch ja von der Transylvania Classic in Sibiu / Hermannstadt, Rumänien, berichtet. Die Teilnehmer dieser Classic sind u.a. auch über eine Gebirgsstraße gefahren, die sicherlich zu einer der schönsten und spannendsten Europas zählt, die

Transfăgărășan



Ich nahm diese Gebirgsstraße mit meinem WoMo in Angriff für das die gut ausgebaute Strecke kein Problem war.



Die heutige Transfagarascher Hochstraße war früher ein Forstweg bzw. Gebirgspfad. Offiziell soll der Straßenbau 1970 begonnen haben u.z. Im Auftrag des damaligen Staatsoberhauptes Nicolae Ceaușescu. Auf Grund der Ereignissen des Prager Frühlings sollte die Hochstraße einem militärischen Zweck, wegen der angespannten Beziehung zur damaligen Sowjetunion, aber auch einem touristischen Zweck dienen. So sollten durch die Straßenverbindung über das Hochgebirge schnelle Truppenbewegungen ermöglicht werden.

Nach viereinhalbjähriger Bauzeit

wurde die Straße 1974 eröffnet. Der Bau der Straße forderte zahlreiche Menschenleben. Von offizieller Seite werden 40 Todesopfer beklagt von Zeitzeugen werden dagegen 400 Tote genannt..



So sieht das Geschlängel am Navi aus

Die **Transfăgărășan** windet sich zunächst sanft, später kurvenreich bis auf 2042 m. Es macht richtig Spass von einer Kehre zur nächsten zu kurbeln. Es gibt auch genug Ausweichen wo man einen Stopp einlegen kann um die eindrucksvolle Bergwelt zu genießen.



Doch **ACHTUNG!** Die Gegend ist Bärengebiet! Rumänien hat ca. 7.000 Bären (Österreich vielleicht 4?) und da sollte man sich schon vor dem Aussteigen vergewissern ob die Gegend bärenfrei ist.

Vorbei an zahlreichen Wasserfällen, dem Bălea-See, Tunnel und Galerien.gibt es immer neue



Ausblicke, ehe sich die Straße wieder talwärts windet.



Foto: wikicommon Cioboata Andrei

Aber auf eines muss ich aufmerksam machen - generell gibt es in Rumänien zu viele Auto und zu wenig Straßen. Die Folge sind Staus.



Foto: wikicommon

Im Hochsommer setzt der Verkehr auf der **Transfăgărășan** um ca. 10 Uhr ein. Dann ist Schluss mit lustig. Also früh aufstehen - dann ist die Panoramastraße **Transfăgărășan** ein echter Genuss und eine Reise wert!

Blech und Spiele

Autoball in den Siebzigern

Artikel: Zwischengas 004/2023 Paul Krüger3



Nicht Stefan Raab hat das schwer kontrollierbare Gebolze mit der Motorhaube erfunden.

Schon im Frühjahr 1978 trat auf dem Parkplatz des Neckarstadions Stuttgart eine deutsche "Nationalmannschaft" gegen eine Equipe aus der Schweiz an, um sich im blechbasierten Bälle-schubsen zu messen. Jedes Team bestand aus fünf Spielern samt Spielgerät – einem alten VW-Käfer, der lediglich mit Hosenträgergurten, härteren Stoßdämpfern, einem Kuhfänger und ein paar alten Reifen als Seitenaufprallschutz auf den neuen Einsatzzweck abgestimmt wurde.

Die ersten „Seiten-Airbags“

Initiator des Spektakels und Mannschaftskapitän der Deutschen war Paul Wittmann, der die Idee aus den USA hatte, wo angeblich schon seit 1965 Autoballspiele ausgetragen wurden. Doch damit liegt der "Ex-Hochseilartist, Ex-Schausteller und Ex-Hell-Driver" um gut 30 Jahre und bis zu 9500 Kilometer daneben. Denn das erste überlieferte Autoballspiel der Geschichte fand 1933 in Karlsruhe statt. Als Eins-gegen-Eins (Mercedes-Benz gegen Opel) war es quasi eine modernisierte Version des Pistolenduells.

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.

Der erhoffte Durchbruch gelang Wittmann indes noch nicht. Es brauchte noch 29 Jahre, die Einführung des Privatfernsehens und einen gelernten Metzger, bis Autoball zu halbwegs passabler Popularität kam.

Die Erfindung des Airbags dürfte dabei auch nicht geschadet haben. So schrieb *auto motor und sport* über das Länderspiel in den Siebzigern:

"Beim Auto-Fußball sind Knochenbrüche, Prellungen und Schnittwunden fester Bestandteil des Spektakels." Und das bezog sich nicht auf die Autos...





„Österreichische Rallye-Hall of fame of Remembrance“ Erinnerungsliste zum respektvollen Andenken an Freunde und Sportkameraden



Der Mödlinger Klaus Neuberger hat sich schon als PR-Betreuer von Dieter Quester oder Jo Gartner, vor allem aber als Rallye-Copilot einen Namen gemacht. Die Namen seiner Piloten sind das „who is who“ des Rallyesports der Siebziger und Achtziger - Wittmann Franz sen., Haider Sepp, der Norweger Engseth Per, Russling Klaus, Sulc Wolfgang, Fischer Georg und auch unser Klubmitglied Schönlieb „Bleifuss-Hansi“ waren nur einige der wilden Truppe, die Klaus über die Piste jagte.

Jetzt hat es sich Klaus zur Aufgabe gemacht in unzähligen Telefonaten und Gesprächen den Verbleib seiner damaligen Freunde und Konkurrenten zu recherchieren. Das Material seiner Recherche hat uns Klaus zur Verfügung gestellt, wofür wir ihm aufrichtig danken! Leider finden sich bereits viele aus der ehemaligen Vollgas-Branche in der u.a. Liste. Ihr werdet etliche davon sicher noch in guter Erinnerung haben!

Nachstehende Personen sind nicht mehr.

Sie alle haben mit dem Österr. Rallyesport zu tun gehabt. Die international genannten Piloten waren teils Teilnehmer bei der „Österr. Alpenfahrt“, teils starteten sie bei anderen österreichischen Veranstaltungen. Die Auflistung erhebt keinerlei Anspruch auf Vollständigkeit und die Aufzählung ist in wahlloser Reihenfolge. Stemmen wir uns gegen das Vergessen und gedenken wir Ihrer in würdevoller Erinnerung.

R. I. P.

Fahrer (109):

Tom Trana (S), Paddy Hopkirk (GB), Bengt Söderström (S), Timo Mäkinen (SF), Hakan Lindberg (S), Raffaele Pinto (I), Ove Andersson (S), Tony Fall (GB), Harry Källström (S), Björn Waldegaard (S), Hannu Mikkola (SF), Joginder Singh (Kenia), Ilija Tchoubrikov (BG), Jean-Luc Thérier (F), Jorge Recalde (Argentinien, Herzinfarkt, verstorben bei der Rallye de Villa Dolores), Arnaldo Cavallari (ITA), Shekar Metha (Kenia), Freddy Graf Kottulinsky (S), Attila Ferjancz (HUN), Amilcare Ballestrieri (ITA); Rainer „Zacki“ Zweibäumer, Helle Bein, Günther Wallrabenstein, Wolfgang Knorr, Klaus Fritzinger, Andreas Wurmmanstätter, Karl-Heinz Gerber (alle D).

Jochen Rindt (Alpenfahrt 1962), Walter „Speedy“ Pöltinger, Dr. Arnulf Philhatsch, Karl Obrecht, Walter Roser, Hubert Neukom, Dr. Rudolf Dorn, Adolf Graf, Walter Radler, Günther Breyer, P.C. Blaimschein, Gert Scholz, Richard Bochnicek, Viktor „Vic“ Dietmayer, Klaus Russling, DI Georg Fischer, Wolfgang „Beppo“ Sulc, Georg Koltay, Günther Breyer, Walter Lux, Leopold Bosch, Gerhard Tusch, Jürgen Löffelmann, Dr. Othmar Luschan, Rudi Müller, Harald Neger, Walter Zöckl, Werner Taurok, Bernhard Jensch, Manfred Essig, Josef „Jo“ Lehr, Walter Öttl, Hans Schönlieb, Werner Stadlmaier, Harald Staudacher, Alfred „Fred“ Artbauer, John-Peter Bittner, Roman Loibenegger (auch Beifahrer), Ing. Wolfgang Stumpf.

Ernst Pietzka (Sportunfall, ÖASC Rallye, 1979 oder 1980?)
Rüdiger Süß (D, Sportunfall, Int. Pyhrn-Eisenwurzen-Rallye, 1998)
Bernhard Geramb (Sportunfall, Int. ARBÖ Steiermark-Rallye, 1998)
Herbert Lettner (Sportunfall, Forstinger-Rallye, 2000)
Herbert Breiteneder (Sportunfall, Lico-Lavantal-Rallye, 2008)
Albert Bellschan v. Mildenburg (D, Sportunfall, Austrian-Rallye-Legends, 2018).

Bernd May, Hans Steinwender, Sigi Stromberger, Horst Fessl, Willy Stengg Sen., Andreas Waldherr, Herbert Stenger, Herbert Haunold, Sewi Hopfer, Michael Dippold, Norbert Karasek, Rudi Eigner, Franz Höfer, Günther Roschko, Hubert Katzian, Peter Altmann, Ing. Gerhard Kalnay,



Ing. Jörg Selan, Michael Platte, Eric Wallner, Ernst Hauer, Fritz Riegler, Gottfried Schirer, Walter Totschnig, Leo Waldherr, Robert Bily, Andreas Bayer, Gerhard Simon, Rudolf Brandstätter, Walter Edelböck, Hans Wesselitsch, Hans-Peter Wöber, Dr. Franz Baron Mayr-Melnhof-Goess-Saurau, Christof Klausner, Gottfried Trejtnar, Walter Osterer, Johann „Hans“ Rohrstorfer:



Klaus Russling/Klaus Neuberger, Taurus-Rallye, Ungarn, 1976

Copiloten (48):

Anssi Järvi (SF), Claude Roure (F), Geraint Phillips (Roadbook Alpenfahrt, GB), János Tandari (HUN), Luigi „Gino“ Macaluso (ITA), Tony Ambrose (GB), Bo Reinicke (S), Mario Mannucci (ITA); Jochen Berger, Willi Peter „WiPi“ Pitz, Jürgen Säckl, Karl Meditz, Otto Schmitt, Helmut Maier, Georg Feldmeier, Hannes Geier, Peter Diekmann, Manfred Hiemer (alle D). Judith Loos, Karin Strobl, Hanide Adam. Ernst Merinsky, Hans Hartinger, Peter Jakl, Peter Lederer, Gunther Böhs, Ing. Hans Siebert, Mario Buzzi-Quadrini, Ing. Ossi Schurek, Fritz Weixelbraun, Reinhold Habernig, Erich Naplava, Ferdinand Hinterleitner, Reinhard Kaufmann, Bruno Micheli, Arno Weiler-Szalay, Gerhard Kiesenebner, Roland Klose, Kurt Bruckner, Ronald „Ronnie“ E. Leitgeb (zu

Beginn auch Rallyeberichterstattung), Alfred „Fred“ Fraiss, Kurt Nicoladoni-Kappl, Hans Heller, Walter Knar.

Gerhard Mahrer (Besichtigung zur Wienerwald-Rallye, 1980)
 Olaf Süß (D, Sportunfall, Pyhrn-Eisenwurzen Rallye 1998)
 Christian Neuhold (Sportunfall, Int. ARBÖ Steiermark Ralle, 1998)
 Jutta Gebert (Sportunfall, Int. Bosch Rallye, 2002)

Industrie, Sponsoren, Betreuer (37):

Günther Irmischer (Opel-Tuner, Winnenden), Josef Schnitzer (BMW-Tuner, Freilassing), Peter Petit (Pirelli Renndienst, Höchst i. O.), (alle D).

„Master“ Kurt Bergmann (Technikgenie), Erich Werunsky (Rallyezubehör-Geschäft); Ing. Gerhard Strasser (Rennleiter VW Porsche Salzburg Rallye-Team), Pauli Schwarz (Techn. Chef dieses Teams), Toni Ramsauer, Jakob Gritsch, Johann Wippl (alle Mechaniker des VW-Rallye-Teams).

Josef Annessi (Opel Händler Team Austria), Max Ogrisek (Chefmechaniker, gelegentlich auch Copilot).

Prok. Günther Steinwender (Scharlachberg, Förderer, Ermöglicher, Sponsor, Batida- Rallye-Team, Smirnoff und Jim Beam-Team), Bmst. Ing. Herbert Herr (Mäzen und Sponsor, LERU-Team Initiator und LERU-Ring-Betreiber), Dkfm. Dietrich Mateschitz (Red Bull, Sponsor).

Erwein Graf Schönborn Buchenheim („Kerzerlgraf“, Motorsportleiter, Bosch RT), Hans Wessely (Bosch RT), Thomas von Lieven (GF Bilstein), N. Novak (Bilstein Rennleiter), Peter Tüköry (Martha-PR), Vinzenz Baron Gecmen-Waldeck (BP Motorsport), Dr. Peter Ramsenthaler (GF Ö-Ring, Fahrerlager und SP-Start bei Rallye), Hannes Meisenbichler (Castrol, Motorsportleiter), Walter Knirsch (Castrol), Helmut „Schneckerl“ Krause (Castrol, Renndienst), Rudolf Bergsleithner (Hella-Team), Angelika Kresch (Remus, Sponsor), Hanno Maurer-Stroh (Stroh Rum, Sponsor), Erich Mühlhofer (Memphis Team, Leiter), Harald Sperrer (Sperrer- Motorsport), Herbert Schaupp (Meisterspengler, Schmidt-Racing), Rudi Hein (Ecurie- Vienne), Peter Hirschmann (Tuner), Ing. Carlo Wedam (Uillah-Team), Christof Gerhart (Team-Chefmechaniker), Werner Feind (Team-Mechaniker), N. König (Mechaniker).





Presse/Medien (27):

Hans Christmann Palleich (CR Motor-Kurier), Otto Burghardt (CR auto touring), Horst Kahlert (Kronenzeitung, CR Motor), Dr. Alfred Prokesch (Kurier, CR Motormagazin), Sonja Funiak (austromotor), Chris Wikus (Kronenzeitung, Sportchef), Alexander Kurescha (Kronenzeitung Sport), Hans Hofstätter (CR Sportfunk), Rainer Ellerich (CR SportAs), Helmut Eugl (Sportfunk), Roland Firtinger (Verleger & Promotor), Ing. Alois H. Rottensteiner, Hans-Peter Kumpa, Arthur Fenzlau, Ing. Herbert Sündhofer (alle Fotografen); Karl Kuntschik (NÖN Sportchef), Hans Matschnig (VZ Kärnten, Sport), Klaus-Peter Podznic (Journalist, Jim-Beam PR), Manfred „Jimmy“ Riegler (Volksblatt, Streckensprecher-Ikone), Manfred Kimmel (Presseman), Dr. Werner Roth (Presseman), Dietmar Spring, Ing. Edi Finger Sen., Edi Finger Jun., Herbert Stachl (alle ORF); Hannes Höbenreich (Motorsportjournalist und Sprecher), Meinrad „Mike“ Zechner (Kleine Zeitung Ktn.).



Klaus Russling/Klaus Neuberger (Opel Kadett GTE),
SP Unterloibl, Karawanen-Rallye 1976

Funktionäre (36):

Martin Pfundner (Journalist, Rennleiter, Promotor, FIA-Delegierter), Dir. Willy Löwinger (ÖASC Präsident), Kurt Noe-Nordberg (ÖAMTC), Josef „Joschi“ Stoffer (BRK Präsident), Kurt Sassarak (RRC 13 Präsident), Heinz Marihart (Semperit-Rallye), Helmut Grünwald (ÖAMTC ZV Baden Präsident), Prof. Dr. Alfred Staffen (OSK-Vorsitzender); Bez. Insp. Friedrich Roth, (ZV Polizeimotorsport), Ing. Helmut Schich, AR Herbert Funiak, Vater und Sohn Stich (alle OSK Sportkommissare); Tillmann Kraft, Helmut Tegtbauer, Peter Geyer, Walter Fischer, Hermann „Mucki“ Pieler, Heinz Jeitler (alle BRK); Mag Peter Soche (OSK), Ing. Hermann Bennier (FIA-Delegierter), Ing. Udo Pöschmann (OSK Sportsekr. Alpenfahrt-Verantwortlicher), Walter Klösch (Präs. MSC Wolfsberg), Folkrad Payrich (Austrian Rallye Challenge, auch Fahrer), Karin Pechek (Veranstaltungssekretärin), Willi Mayerhofer (ARBÖ-Liezen), Ing. Herbert Bucher; Dentist Josef Pegam; Ing Edgar Pöllmann (alle drei C.A.R. Team Ferlach); Leopold Pohl, Willi Adler (beide rc. bebatra); Walter Lohr, Walter Kriwanek, Herbert Reinhardt, Heinrich Tauscher, Klaus Minelli, Eduard Heichl (alle OSK Zeitnehmer).

Recherche & Zusammenstellung: Klaus Neuberger

Support:

Rudi Wallner, Helmut Neverla, Axel Höfer, Klaus Kulterer, DI Gerd Figura, Rudi Stohl, Leopold Handschuh, Walter Peschek, Norbert Jurkowitsch, Kurt Göttlicher, Falko Jansen, Franz Zehetner, Dieter Tumler, Christian Wawra, Jörg Pattermann, Dr. Gerald Brandstetter, Ernst Marquart, Josef „Beppo“ Payrich.



OLDTIMERMESSE

20. – 22. OKTOBER 2023



MESSEZENTRUM SALZBURG



Vor 70 Jahren kam der Dreizylinder von DKW

Text: Audi AG / ZG

Fotos: Auto Union (Repro Holger Merten) / Bruno von Rotz



DKW Sonderklasse 3=6 (1953) - kam im Jahr 1953 auf den Markt

Bereits 1939 hatte die Auto Union AG in Chemnitz ein neues DKW-Modell mit einem Dreizylinder-Zweitaktmotor bis zum Prototypenstadium entwickelt, das 1940 als DKW F9 auf den Markt kommen sollte. Der Ausbruch des Zweiten Weltkriegs hatte dies verhindert.

Zur IAA in Frankfurt im März 1953 stellte die Auto Union endlich den lang erwarteten Dreizylinder unter der Bezeichnung 3=6 Sonderklasse, Typ F 91, vor. Die etwas seltsam anmutende Zusatzbezeichnung 3=6 sollte zum Ausdruck bringen, dass ein Dreizylinder-Zweitaktmotor aufgrund der doppelten Anzahl von Arbeitstakten die Leistungscharakteristik eines Sechszylinder-Viertaktmotors besitzt.

Artikel von www.zwischengas.com



Zwischengas – Dokumentiert. Informiert. Fasziniert.
Auf zwischengas.com schlagen die Herzen von Oldtimer-Enthusiasten im ganzen deutschsprachigen Raum höher. Zwischen-gas berichtet täglich über Oldtimer, Youngtimer, historischen Motorsport, Auktionen, Events und vieles mehr. Ergänzend fasst der kostenlose und wöchentliche Zwischen-gas-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 1953:



"Auf der Frankfurter Automobilausstellung zeigte die Auto Union erstmalig ihre DKW-Sonderklasse mit 900 cm³-34 PS Dreizylindermotor.

In der Anlaufzeit der, von den alten DKW-Freunden seit langem erwarteten Sonderklasse, beschränkte man sich auf die Lieferung eines viersitzigen Coupés mit Rundumverglasung und des von der Meisterklasse bekannten Karmann-Cabriolets: das sind also auf zwei recht luxuriöse und dementsprechend nicht gerade billige Kleinwagenmodelle. - Somit ist nunmehr der Zeitpunkt gekommen, mit dem Beginn der Großserienfabrikation der Sonderklasse eine Normal-Limousine auf den Markt zu bringen, die von jetzt an im Mittelpunkt des Programms der DKW-Personenwagen stehen soll."



Technische Details:

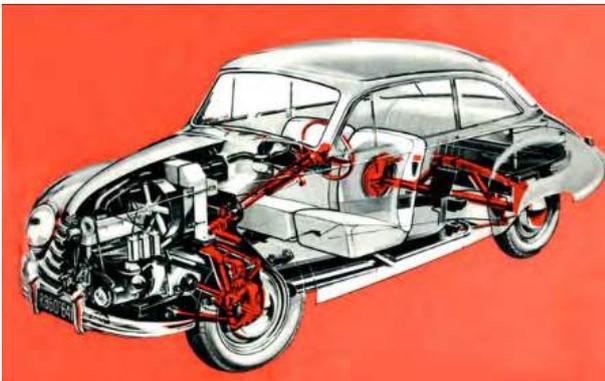
Der DKW Sonderklasse der Auto Union, erschien im März 1953 auf der Internationalen Automobilausstellung (IAA) in Frankfurt.

Er hatte den internen Namen Typ F 91 und entsprach weitgehend dem für 1940 geplanten DKW F 9.

Während sein Vorgänger, der DKW F 89 im Gegensatz zum IFA F 9 noch vom Zweizylindermotor des DKW F 8 angetrieben wurde (daher DKW F 8-9), hatte der F 91 einen Dreizylindermotor, daher DKW F 9-1.

Gestarte
ungewö
Pult
musste
die Be
Reih

Von 1953 bis 1955 wurden in Düsseldorf 57.407 Limousinen und Coupes produziert, zusätzlich fertigte Karmann 1.550 zwei- und viersitzige Cabriolets. Der bis 1957 weiter produzierte Kombi Universal brachte es auf 15.193 Stück.



Von der DKW-Meisterklasse mit quer eingebautem Zweizylinder-Zweitaktmotor unterschied sich die Sonderklasse in erster Linie durch einen längs vor der Vorderachse stehenden Dreizylindermotor mit 897 cm³ Hubraum und 34 PS und ein neues Getriebe längs hinter der Achse mit Lenkradschaltung anstelle der Krückstockschaltung am Armaturenbrett.

Wie vorher war es ein Zweitaktmotor mit Umkehrspülung und ein teilsynchronisiertes 4-Gang-Getriebe (2. 3. und 4. Gang synchronisiert) oder ein vollsynchronisiertes 3-Gang-Getriebe. Außerdem gab es wieder den für DKW typischen Freilauf.

Auch der Kühler stand wie bei der Meisterklasse hinter dem Motor und nicht vorn hinter dem Kühlergrill. Neuerungen waren schräggehende Teleskopstoßdämpfer an der hinteren Schwebelachse.



Äußerlich unterschied sich die Sonderklasse vom Vorgänger durch einen Kühlergrill mit nur fünf statt neun Querleisten. Ab 1954 war sie auch als viersitziges Coupé mit hinterer Panoramascheibe erhältlich, wie bereits auf der IAA 1953 zu sehen. Das Coupé hatte voll versenkbare Seitenscheiben vorn und hinten und keine B-Säule („Hardtop-Coupé“).

Als besondere Ausstattungsdetails hob die Werbung des Herstellers Lichthupe, Benzinuhr und automatisches Einschalten der Innenbeleuchtung beim Öffnen der rechten Tür hervor.

Gegen Ende der verhältnismäßig kurzen Bauzeit war ein 4-Gang-Getriebe erhältlich (zweiter bis vierter Gang synchronisiert). Der Normverbrauch nach DIN 70030 (mit gleichbleibend Dreiviertel der Höchstgeschwindigkeit, höchstens jedoch 110 km/h, auf ebener Strecke) war mit 7,8 l/100 km relativ gering.

Die Werbung sprach dem Dreizylinder-Zweitakter die Laufruhe und Vibrationsfreiheit eines Sechszylinder-Viertacters zu, die auch annähernd erreicht wurde.

Die fünf teuersten Oldtimer aller Zeiten



Fotos: RM Sotheby's, Mercedes-Benz AG, Bonhams, Artcurial Paris

Falls Sie 135 Millionen Euro besitzen, könnten Sie sich eine nagelneue Boeing 737 (120 Mio. Euro teuer) kaufen. Oder eine 110 Hektar große Privatinsel in Thailand bei Phuket (131 Mio. Euro) erwerben. Oder einen Mercedes Oldtimer...

Haben Sie sich jemals gefragt, welche automobilen Klassiker die höchsten Preise bei Verkäufen erzielt haben? Dann sind Sie hier genau richtig.

In diesem Beitrag werfen wir einen Blick auf die aktuell fünf teuersten Oldtimer der Welt, die jemals den Besitzer wechselten. Außerdem erfahren Sie, was diese Autos so unglaublich wertvoll macht.



Was macht einen Oldtimer eigentlich so wertvoll?

Bevor wir in die Liste der teuersten Oldtimer eintauchen, lassen Sie uns kurz klären, was einen Oldtimer eigentlich so wertvoll macht. Ist es die Seltenheit? Die Geschichte? Oder vielleicht der Zustand?

- Ein Oldtimer, von dem nur wenige Exemplare existieren, ist natürlich ein begehrtes Sammlerstück.
- Ein Auto, das eine wichtige Rolle in der Automobilgeschichte gespielt hat, wird oft höher bewertet.
- Und ein gut erhaltener Klassiker, der noch alle Originalteile besitzt, kann bei einer Auktion Höchstpreise erzielen.

Hinweis: Damit die Liste aktuell ist, wurden alle Oldtimer-Auktionen bis August 2023 berücksichtigt.

Platz 1: Mercedes Uhlenhaut Coupé (135 Millionen Euro) Geschichte:

Der 300 SLR ist einer von zwei Prototypen, die Mercedes-Chefingenieur Rudolf Uhlenhaut 1956 bauen ließ. Das Exemplar mit roter Innenausstattung wurde verkauft, der Rennwagen mit blauem Innenraum verblieb im Mercedes-Benz-Museum.



OCC

Wir versichern
Klassiker.

**Auktionsdetails:**

Im Mai 2022 wurde das Uhlenhaut-Coupé in einer geheimen Auktion an einen Sammler verkauft. Kaufpreis: **135 Millionen Euro** (143 Millionen Dollar).

Aktueller Besitzer:

Bekannt ist inzwischen, dass Simon Kidston, britischer Oldtimer-Händler, das höchste Gebot für einen Sammler aus England bei der geheimen Auktion abgab. Der neue Besitzer möchte anonym bleiben.

Besonderheiten:

- Ein Oldtimer, von dem nur wenige Exemplare existieren, ist natürlich ein begehrtes Sammlerstück.
- Nur 2 Exemplare wurden hergestellt
- V8-Motor mit 302 PS
- Höchstgeschwindigkeit von 290 km/h

Platz 2: 1962er Ferrari 250 GTO (48,4 Millionen Dollar)**Geschichte:**

Der 1962er Ferrari 250 GTO mit der Chassis-Nr. 3413 ist ein Symbol für Geschwindigkeit und Eleganz. Er wurde entwickelt, um in der GT-Rennklasse zu dominieren und hat zahlreiche Rennen gewonnen, darunter auch die berühmte Targa Florio. Edoardo Lualdi-Gabardi gewann mit dem Wagen im selben Jahr die italienische GT-Meisterschaft.

**Auktionsdetails:**

Dieses Juwel wurde 2018 bei einer Sotheby's Auktion für unglaubliche 48,4 Millionen US-Dollar (**44,5 Mio. Euro**) verkauft, was ihn zum zweitteuersten Auto der Welt macht.

Aktueller Besitzer:

Der aktuelle Besitzer ist ein amerikanischer Geschäftsmann und Oldtimer-Sammler, der anonym bleiben möchte.

Besonderheiten:

- Nur 36 Exemplare wurden hergestellt
- V12-Motor mit 300 PS
- Scaglietti-Karosserie und verlängertes Dach im Stil des 250 LM

**Platz 3: 1962er Ferrari 250 GTO (38,1 Millionen Dollar)****Geschichte:**

Dieser Ferrari aus der GTO-Reihe war das am längsten in einem Besitz befindliche Exemplar. Der vor einigen Jahren verstorbene Ferrari-Sammler Fabrizio Violati kaufte ihn schon 1965.

Auktionsdetails:

Bonhams versteigerte das Fahrzeug auf der Quail Lodge Auction im August 2014 für 38,1 Millionen Dollar (**35,08 Mio. Euro**).

Aktueller Besitzer:

ein Sammler, der anonym bleiben möchte.

Besonderheiten:

- Nur 36 Exemplare wurden hergestellt
- V12-Motor mit 300 PS
- Höchstgeschwindigkeit von 280 km/h

**Platz 4: 1957er Ferrari 335 Sport (35,7 Millionen Dollar)****Geschichte:**

Der Rennwagen wurde Anfang 1957 gebaut und hatte seinen ersten Einsatz in Sebring, im Mai 1957 startete Graf Berghe von Trips bei der legendären Millie Miglia und wurde 2., den Sieg holte sein Teamkollege Piero Taruffi. Das Fahrzeug gehörte dem berühmtesten Ferrari-Sammler der Welt Pierre Bardinon (1931-2012).

Auktionsdetails:

Der Ferrari wurde 2016 bei der Artcurial in Paris für 35,7 Millionen Dollar (**32,87 Mio. Euro**) versteigert.

**Aktueller Besitzer:**

Will anonym bleiben

Besonderheiten:

- ab Werk mit 3,8-Liter-V12-Tipo-140 (365 PS) ausgestattet, für die Mille Miglia wurde Hubraum auf 4,1 Liter Hubraum vergrößert
- Höchstgeschwindigkeit bis zu 300 km/h
- Piloten wie Mike Hawthorn, Peter Collins oder Maurice Trintignant fuhren mit diesem Ferrari

**Platz 5: 1967er Ferrari 412 P (30,3 Mio. Dollar)****Geschichte:**

Dieser Ferrari 412 P Berlinetta (Chassis Nr. 0854) weist eine eindrucksvolle Renngeschichte auf, ging er doch 1967 bei den 1000 km von Spa und bei den 24 Stunden von Le Mans an den Start (jeweils Platz 3). Am Steuer dieses Wagens saßen unter anderem die Rennfahrer Richard Attwood, Lucien Bianchi, Piers Courage, David Piper und Jo Siffert. Zu den vielen Vorbesitzern gehörte der bekannte japanische Sammler Hajime Tanaka, der mit dem Golfsport in Japan ein Vermögen machte.

Auktionsdetails:

Das Fahrzeug wurde am 18. August im Rahmen der Monterey Car Auctions von Bonhams für 30.3 Millionen Dollar (**27,9 Mio. Euro**) versteigert.

Aktueller Besitzer:

will anonym bleiben.

Besonderheiten:

- wurde 9 Jahre lang aufwändig restauriert
- Original-Fahrwerk, Chassis und Motor (Matching Numbers)
- 4-Liter V12 mit 410 PS



CLASSIC EXPO, Internationale Oldtimermesse Salzburg
20. - 22. Oktober 2023

Pressebilder der Classic Expo

Das Messezentrum in Salzburg ist am dritten Oktoberwochenende wieder Anziehungspunkt für tausende Oldtimerfreunde. Ob Sammler, Bastler, Schrauber, Clubvertreter oder aus reinem Interesse – alle, die Gefallen an historischen Fahrzeugen finden, treffen sich auf der Classic Expo in Salzburg.

Mehr als 20.000 Oldtimer-Begeisterte fanden 2022 ihren Weg zum bekannten Szene-Treff. Das untermauert die Stellung der Classic Expo als eine der bedeutendsten Oldtimermessen Europas. Das umfangreiche Angebot rund um die rollenden Stars reichte von klassischen Händlerfahrzeugen, über Dienstleister, Clubs, Vereine und einen hochwertigen, gut sortierten Teilemarkt. Ob Zweirad, Vierrad, Gelände oder für die Straße - auf der Classic Expo in Salzburg- trifft sich alles, was in der Oldtimerszene Rang und Namen hat. Drei benzingeladene Messetage, die mit Chrom & Glanz für Staunen sorgen und Fans der nostalgischen Gefährte zusammenbringen.

OCC

Wir versichern
Klassiker.



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

2023

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

03. November 2023 Klubabend/Jahresabschlussfeier des 1. C.A.R. Teams Ferlach Motto: 55 Jahre 1. C.A.R. Team Ferlach



Zeit: 19 Uhr
Ort: GH Plöschenberg

Vorschau 2024

06. April 2024



Classic-Shorttrack
Ort: Globo, St. Jakob i.R.
Lauf zum KCC



19. April 2024 Kleiner Preis vom Kraigerberg
Ort: Kraig
Lauf zum KCC

25.-26. Mai 2024 Croatia Classic Marathon
Termin kann sich ändern
Ort: Zagreb, Kroatien
Lauf zum KCC

07. September 2024 **SMS-Classic-Sprint**
Ort: Ebenthal, Klagenfurt
Lauf zum KCC



Nicht vergessen!!

3. November 2023 - 55 Jahre 1. C.A.R. Team Ferlach!