

Prototyp mit elektrischem Antrieb



gewinnt Rallye Dakar

Foto: AUDI MediaInfo

Wintertime ist die Zeit für arabische Nächte
 Veranstaltungen



Infos zum Audi RS Q e-tron, dem Sieger der Rallye Dakar 2024



Special Offer für Neubeitritte zum C.A.R. Team Ferlach





6. April 2024 Fa. GLOBO, St.Jakob i.R., Kärnten

- Ein E-Auto gewinnt erstmals bei der härtesten Rallye der Welt!
- Im Jahr 2023 wurden in Österreich laut Statistik Austria insgesamt rund 239 150 Kraftfahrzeuge / PKW für den Straßenverkehr neu zugelassen.
- 47.621 rein elektrisch angetriebene Pkw wurden in Österreich im Jahr 2023 insgesamt neu zugelassen.
- Der Anteil an E-Automobilen entspricht rund 20 % der Neuzulassungen.

Das sind die Schlagzeilen und neuesten Statistiken, die uns von den Medien aber auch von Statistik Austria fast täglich geliefert werden. Dabei sind es vor allem jüngere Leute, die sich ein E-Auto zulegen. Die Gründe und Überlegungen dafür sind vielfältig - Umweltschutz, günstiger Betrieb dank PV-Anlage daheim, letzter Stand der Technik sind nur drei davon..

Was bedeutet das für das 1. C.A.R. Team als Organisator von Classic-Veranstaltungen?

Obwohl Oldtimer und Oldtimer-Veranstaltungen wie z.B. Die FIZZERS-Karawanken-Classic zu den Publikumsbeliebten zählen, da sie an Erlebnisse in der Jugend erinnern, haften doch einige Vorurteile an unseren, mit viel Aufwand gepflegten Oldy-Lieblingen:

- Ein Oldtimer ist nur etwas für „alte Säcke“ (wir entschuldigen uns für diesen Ausdruck)
- Nur mit reichlich „Marie“ ausgestattete Personen können sich einen Oldy leisten
- Ein Oldtimer, auch wenn er - wie bei den fast allen von uns - schön gepflegt wird, ist ein „Stinker“ und Umwelt-Verschmutzer; die Liste ließe sich fortsetzen.

Solche Vorurteile führen dazu, dass es an Nachwuchs, an engagierten, interessierten jungen Leuten im Oldtimer-Sport fehlt.

Das 1. C.A.R. Team Ferlach, das seit nunmehr 55 Jahren Motorsport organisiert und betreibt, will jungen und jung gebliebenen Leuten eine Möglichkeit bieten in die Classic-Szene zu schnuppern und einmal selbst an einer Oldtimer-Veranstaltung teil zu nehmen OHNE sich gleich einen Oldy anschaffen zu müssen.

Aus diesem Grund wurde beim Classic-Shorttrack (CST) am 6. April 2024 erstmals eine Klasse nur für Elektro-Automobile ab dem Baujahr 2003 eingeführt.

Mehr über den CST, Ausschreibung, Anmelde-Formular etc. Findet Ihr >> [HIER](#).

Nun liegt es an Dir lieber Leser unseres DRIFT, diese Premiere bei einer Classic-Veranstaltung zu nutzen und mit einem E-Auto und jungem Elan neue, spannende Aufgaben zu versuchen. Informiert und animiert Bekannte und Freunde zur Teilnahme an einem kurzen aber interessanten Bewerb, denn dann habt Ihr noch mehr Spass am 6. April 2024!

**Sei am Puls der Zeit!
Mach mit beim Classic-Shorttrack in Kärnten!**

FIGI's ROADBOOK		INHALT
Classic-Shorttrack auch mit E-Autos	Seite 2	
Klubabende 2024 & Strat Kartsaison	Seite 3	
Special Offer für neue Mitglieder	Seite 5	
Wir brauchen Hilfe	Seite 6	
AMF-Ehrung Gerald Glinzner	Seite 7	
Auto Ausstellungen /kommende Veranst.	Seite 8	
CTF war dabei, Herbert Breiteneder	Seite 11	
Wanted - Peugeot 206	Seite 13	
Unsere KC-Ladies / FIVA ID-Card	Seite 14	
Wüstenveranstaltungen	Seite 15	
Kunterbuntes	Seite 26	
Tipps & Tricks vom OCC	Seite 29	
Änderungen für Fahrzeuge 2024	Seite 32	
Seltene & unbekannte Fahrzeuge	Seite 34	
Quiz für Autokenner	Seite 39	
Kommende Termine	Seite 40	

Bitte die Klubabende 2024 vormerken Wir starten damit am 7. März 2024!

Inzwischen dürfte es ja bereits von Zell Pfarre bis Hüttenberg, vom Neumarkter Sattel bis Lienz durchgedrungen sein ... Die Klubabende des 1. C.A.R. Teams Ferlach finden am ersten Donnerstag im Monat statt!

Als Grund für diese Regelung gibt der Vorstand an, dass Freitag sehr oft als Abreisetage in ein Wochenende oder in den Urlaub mit der Familie / Freundin genutzt werden; am Donnerstag sind die meisten jedoch noch bei der Arbeit und so steht einem Besuch des Klubabends nichts im Wege!

Auch die Termine stehen bereits fest; es ist also jeweils ein Donnerstag, u.z.:

- **7. März 2024**
Im Kanonenhof in Lambichl,
Ab 18.30 Uhr
- **4. April 2024** - das wird sicherlich ein interessanter Termin, denn am darauf folgenden Wochenende startet das 1. C.A.R. Team Ferlach mit

seiner ersten, größeren Veranstaltung, dem „Classic-Shorttrack“ bei der Fa. GLOBO in St.Jakob i.R.; einem Lauf zur Österreichischen Classic-Staatsmeisterschaft und zum Kärntner Classic-Cup (KCC). Zugleich können wir bei diesem „Garagen-Klubabend“ einen Blick in die „Maserati Sammlung“ von Herrn Dr. Leopold Kraßnig machen!

- **2. Mai 2024** - ev. nicht gut besucht, wegen Feiertag am 1. Mai
- **6. Juni 2024**

ACHTUNG!
**Alle Klubabende im Jahr 2024
beginnen bereits ab
18.30 Uhr**

Danach werden die Klubabende in den Ferienmonaten Juli und August ausgesetzt. - Auch die Klubleitung braucht mal Urlaub! Aber schon im September geht es wieder los:

- **5. September 2024** - dieser Klubabend wird wiederum sehr spannend, denn am folgenden

Wochenende geht in Ebenthal der SMS-Classic-Sprint als weiterer Lauf zur Österreichischen Classic-Staatsmeisterschaft und zum KCCüber die Bühne.

- **3. Oktober 2024**

**Ort und andere Details für
(Garagen-) Klubabende
werden rechtzeitig im DRIFT
bekannt gegeben**

Im November warten wir mit der Angabe des Termins noch etwas zu; denn im November findet die traditionelle Jahres-Abschlussfeier unseres Klubs statt und da müssen Termin und Lokalität erst noch abgestimmt werden. - Ein bisschen Zeit bleibt uns ja dafür noch!

Wir freuen uns darauf Euch alle beim ersten Klubabend am 7. März wieder zu treffen!

Der Vorstand des





Fotos: Kartbahn Rosental

Wieder einmal hat es unser Obmann-Stellvertreter Mark Strohecker geschafft kurzfristig ein Kart-Rennen auf die Beine zu stellen.



Da es im Winter kein Outdoor-Karting gibt, wenn man von einzelnen Eisrennen absieht, wird der Start in die Kart-Saison 2024 auf der Indoor-Kartbahn in Feistritz im Rosental statt finden.



Da 2023 alle Kart-Ausflüge auf Outdoor-Anlagen in der Steiermark, Burgenland und natürlich Kärnten statt fanden, wurde ganz übersehen, dass sich in Feistritz in der Zwischenzeit einiges getan hat:

Gesamtlänge von 370 m. Neben rasanten Kurven und Tunnel wird die Strecke über zwei Rampen auf eine 2. Etage geführt. Durch die längere Streckenführung gibt es auch Platz für mehr Karts (bis zu 9 Karts gleichzeitig)



Die Strecke besteht jetzt aus 3 Hallen-Bereichen und verschiedenen Fahruntergründen wie Asphalt und Beton.

**CTF-Karting
Donnerstag, 22.02.2024
19 Uhr
Kartbahn Feistritz i.R.**

Unterschiedliche Kurvenkombinationen durch Tunnel und über Rampen, Schikanen und schnellen Geraden mit Parallelkurven machen die Berg- und Tal-Kartbahn zu einer herausfordernden Rennstrecke.



Die Strecke kann im und gegen den Uhrzeigersinn und somit mit 2 unterschiedliche Streckenführungen befahren werden.

Stand der Technik gebracht.



im Juni 2023 wurden alle Mini-Flitzern erneuert. Formel 1-Lenkrad und ein integrierter Boostknopf für Überholmanöver sorgen für zusätzliches Renn-Spass.



Mark ist es trotz der guten Auslastung der „Kartbahn Rosental“ gelungen einen freien Termin zu ergattern:

Termin:

Donnerstag, 22.02.2024
19:00 Uhr.

Dauer:

30 Minuten Rennen inklusive Qualifying

Ort:

„Kartbahn Rosental“
Feistritz im Rosental
Industrie-Gelände

Teilnehmer:

7 Plätze

„First come, First serve“

Anmeldung:

Tel.: 0650-4260022

Email:

m.strohecker@sternenklar.at

**ACHTUNG!
Nur 7 Plätze frei!
Anmeldung:
0650-4260022**

Wir hoffen, dass nach der Schließung der Kartbahn in Mail,



Die alte Strecke wurde um 100 m verlängert und hat jetzt eine

Außerdem wurden die Streckenbegrenzungen erneuert und so die Sicherheit auf den neuesten

von Mark mit der neuen „Kartbahn Rosental“ ein guter Ersatz gefunden wurde.





SPECIAL OFFER

Für alle Freunde des 1. C.A.R. Teams Ferlach die **noch nicht** Mitglied unseres Klubs sind, hat sich der Vorstand des Klubs unter der Leitung von Obmann Gustl Mostetschnig wieder einen tollen Einstiegs-Bonus ausgedacht:

Bisher war es nur dann möglich in den Genuss einer Ermäßigung für Veranstaltungen des 1. C.A.R. Teams Ferlach, also einer Nenngeld-Ermäßigung, zu kommen, wenn man zumindest ein (1) Jahr Mitglied des Klubs war.

DAS WIRD AB SOFORT GEÄNDERT!

Eine Ermäßigung für Klubmitglieder bei Klubveranstaltungen wird nicht mehr an eine einjährige Klubmitgliedschaft geknüpft. - Damit soll neuen Mitgliedern des Klubs die Möglichkeit geboten werden, schon bei den nächsten Veranstaltungen unseres Klubs mit einem geringeren Nenngeld dabei zu sein.

Wie zum Beispiel beim



Classic Shorttrack am 6. April 2024

oder



SMS-Classic-Sprint am 6. September 2024

oder



XX-Classic-Sprint am 5. Oktober 2024 (noch nicht bestätigt)

Neben diesen Nenngeld-Ermäßigungen von rund 10 % gibt es aber noch etliche andere Vorteile und Ermäßigungen für unsere Klubmitglieder!

WARUM ALSO LANGE ZUWARTEN?

Geht zum >> [Beitrittsformular](#). Bei sofortiger Bezahlung des Klubbeitrags von 43 €/Jahr seid Ihr schon bei der nächsten Veranstaltung günstiger dabei!

**Werde jetzt Mitglied des ältesten und aktivsten
Motorsportklubs Kärntens, dem
1. C.A.R. Team Ferlach**





Eure Hilfe / Information wird gebraucht Für den 5. Lauf des **RACE CUP Kärnten**

Nein, diesmal geht es (noch nicht) um den schon gewohnten Aufruf nach Helfern und Funktionären für eine unserer Veranstaltungen; viel schlimmer! - Der von unserem Klub für den 22. Juni 2024 eingeplante 5. Lauf des Race Cups Kärnten steht derzeit noch auf sehr wackeligen Beinen, denn es fehlt noch eine geeignete Slalomstrecke!.



2023 hat unser Klub nach einer viel zu langen AUS-Zeit wieder einen Klein-Slalom entsprechend den Regeln der AMF (Austrian Motorsport Federation) auf die Beine gestellt. Dieser Slalom für Automobile wurde auch gleich als Wertungslauf für den Kärntner Race Cup organisiert und fand auf dem Parkplatz der KESTAG in Ferlach statt.



Dieser Parkplatz hat eine schon jahrzehntelang andauernde Tradition, denn auf ihm hat unser Klub bereits Geschicklichkeits-Fahrten, nationale und internationale Kart-Rennen, den Parallel-Slalom für die Karawanken-Classic und natürlich auch etliche Slalom-Bewerbe im Rahmen der Kärntner Slalom-Meisterschaft durch geführt.



Im vergangenen Jahr wurde dieses Motorsport-Eldorado wenige Tage nach unserem Slalom an die Waffen-Fabrik Glock verkauft und steht uns und anderen Veranstaltern daher nicht mehr zur Verfügung. Natürlich haben sich Obmann Gustl Mostetschnig und der gesamte Vorstand sofort bemüht einen Ersatz für unseren Slalom im Juni 2024 zu finden. Leider bis jetzt vergeblich!

Die Uhr tickt aber, denn bereits am 20. April 2024 startet der Kärntner Race Cup mit dem 1. Lauf des MSC Pausch Motorsport in Döbriach/ Millstättersee; und danach geht es Schlag auf Schlag

Unsere Bitte an die Leser-Gemeinschaft des DRIFT:

Wenn jemand ein Firmengelände, einen großen Parkplatz o.ä. in Kärnten kennt, der für eine Auto-Slalom geeignet wäre, dann informiert uns bitte umgehend!

Datum wäre Samstag, 22. Juni 2024 ab 07 Uhr
(Kaufhaus-Parkplätze kommen am Samstag nicht in Frage)

Infos bitte an:

Mostetschnig Gustav

Tel. +43 660 4641617





AMF-Ehrung für Gerald Glinzner!

Unser Klubmitglied Gerald Glinzner vom Afritz-See hat uns 2023 viel Freude bereitet; holte er sich doch nicht nur einen Staats-meistertitel mit seinem Porsche, sondern auch eine EM-Titel.



Im Congress Center in Baden bei Wien, ging die AMF-Ehrung (Austrian Motorsport Federation) über die Bühne. Dabei wurde der Kärntner Gerald Glinzner für seine 2023 erbrachten Erfolge, im Automobil-Bergrennsport geehrt. Eine besondere Auszeich-

nung- und Wert-schätzung gab es für den Porsche-Piloten für seinen Europameistertitel in der FIA Historic Hillclimb Cat.3 Championship Rennserie 2023.

Dem Gastronomen aus Afritz am See, wurde bei diesem Galaabend der österreichischen Motorsportfamilie, auch der AMF-Pokal für seinen Sieg in der Österr. Berg Staatsmeisterschaft für historische Automobile übergeben.

Seine Pläne für 2024 hat der „Fischerwirt“ noch nicht bekannt gegeben, ließ aber bereits die Bemerkung fallen „mehr als EM- und Staatsmeister kann ich nicht mehr werden!“

Fotos (c) ÖAMTC AMF Gregor Nesvadba / Peter Dürnwirth, Pressebetreuung



von links: Markus Altenstrasser (Vorsitzender der AMF Bergrennkommission, Veranstalter des Bergrennens St. Agatha, ehem. Truck-Rennfahrer), Univ.-Prof. Dr. Harald Hertz (Präsident der AMF), Glinzner, John Naylor (Präsident der FIA Historic Motor Sport Commission, kommt aus Irland).



Beitrag von Klubmitglied Robin Hans:

TÜV für 50 Jahre alte Oldtimer läuft aus

geschrieben von Marleen de Bur

Wir begrüßen es, wenn Klubmitglieder oder Leser des DRIFT mit Beiträgen zur Gestaltung unserer Klubzeitschrift beitragen. Dabei kann man ruhig auch mal über den Tellerrand hinaus blicken und Entwicklungen anderer Ländern studieren.

Viele Menschen in den Niederlanden besitzen einen Oldtimer. Dies kann ein lustiges Hobby sein, aber auch kostspielig. In den Niederlanden gibt es ein neues System für Oldtimer ab 50 Jahren:

Ab dem 1. Januar 2021 muss ein Oldtimer-Besitzer seinen Oldtimer ab 50 Jahren nicht mehr inspizieren lassen.

Der Minister für Infrastruktur und Wasserwirtschaft, van Nieuwenhuizen, hat dies entschieden. Der Grund für die Abschaffung der TÜV-Prüfung für diese alten Fahrzeuge besteht darin, die Kosten für Oldtimer-Besitzer zu senken.

In den Niederlanden gab es bereits vor 1960 eine Befreiung vom TÜV für Oldtimer.

Ab dem 1.1.2021 geht es also nicht mehr um das Geburtsjahr des Autos, sondern ob es 50 Jahre oder älter ist. Besitzer von Fahrzeugen ab 50 Jahren erhalten ab 2021 ein Befreiungsschreiben.

Einzige Ausnahme: Taxis, Autos des öffentlichen Nahverkehrs und ADR-Fahrzeuge ab 50 Jahren müssen nach wie vor einer TÜV-Prüfung unterzogen werden.

Dazu Minister Van Nieuwenhuizen:

„Oldtimer sind oft in den Händen von echten Enthusiasten. Sie achten auf die Wartung ihres Fahrzeugs und setzen es relativ wenig auf der Straße ein. Um unnötige Kosten für die Eigentümer zu vermeiden, müssen sie nicht mehr zur obligatorischen Inspektion, wenn ihr Fahrzeug 50 Jahre oder älter ist.“



Am 2. Februar hat die Formel 1 Ausstellung in der Wiener METASTadt ihre Pforten geöffnet. Und der Andrang ist groß; steht doch schon in wenigen Wochen, genau am 2. März, heulen die Motoren beim GP von Bahrain, dem ersten Rennen der Königsklasse des Motorsports .

Kein Wunder also, dass es die Massen zu der Ausstellung zieht und sich dabei gleich einmal auf eine sicherlich sehr spannende Saison vorbereitet. Denn die prestigeträchtige Ausstellung lässt für Motorsport-Fans keine Wünsche offen und führt in anschaulicher Art durch verschiedene Themen des Motorsports.

Die gezeigten Ausstellungsstücke sind echte Highlights wie z.B. das originale Weltmeisterauto von Max Verstappens aus dem Jahr 2021, der Sieger-Ferrari von Gerhard Berger beim GP von Italien in Monza 1988 oder der Red Bull-Bolide von Sebastian Vettel mit dem er 2011 nicht weniger als elf Siege einfuhr.

Ein eher etwas gruseliges Ausstellungsstück sind die Überreste von Romain Grosjeans ausgebranntem Haas-Rennauto, der bei seinem dramatischen Unfall von 2020 auf dem Wüstenkurs von Bahrain verunglückte, aber zum Glück überlebte. Gleichzeitig zeigt das Wrack aber auch welche erfolgreiche technische Anstrengungen in der Formel 1 gemacht werden um das Überleben der Piloten bei Renn-Unfällen zu sichern. Letztendlich fließen derartige Erfahrungen auch in den normalen Automobilbau ein.

Ein anderes Highlight der Ausstellung sind die originalen Helme der Rennfahrer, die von Jochen Rindt 1970 bis in die Jetztzeit reichen und von Sammlern zur Verfügung gestellt wurden. Insgesamt kann man in der Ausstellung 350 Objekte bestaunen die von Museen, Sammlern, von ehemaligen und aktuellen Teams und Fahrern der Formel 1 ausgeliehen wurden Selbst der jahrelange F1-Zampano Bernie Ecclestone hat sich für diese Ausstellung zur Verfügung gestellt.

Die Ausstellung findet in der METASTadt statt, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Auto oder dem Fahrrad erreichbar ist.

Die Adresse:
1220 Wien, Dr.-Otto-Neurath-Gasse 3.

Öffnungszeiten. 08.02.2024 — 16.06.2024
Dienstag – Donnerstag: 10:00 - 19:00 Uhr
Freitag - Sonntag, Feiertage & Ferien: 10:00 - 20:00 Uhr

Weitere Informationen: www.f1exhibition.com/de/Vienna





RETRO CLASSICS STUTTGART, 25.-28. APRIL 2024

TUNING, TRENDS UND TRADITION - DIE GRÖSSTE MESSE FÜR FAHRKULTUR!



Die **RETRO CLASSICS®** in Stuttgart ist die größte Messe für Fahrkultur und wurde bei den **Historic Motoring Awards 2018** als „Show of the Year“ ausgezeichnet. Unter Liebhabern und Sammlern historischer Automobile und Zweiräder gilt die in 2001 gestartete Messe längst als internationale Pflichtveranstaltung zum Auftakt der Fahrkultur-Saison.

Nach dem großen Erfolg im Frühjahr 2023 mit mehr als 85.000 Besuchern wird auch die 23. Auflage der **RETRO CLASSICS®** vom 25.- 28. April 2024 wieder eine große Fahrzeug-Vielfalt bieten und Emotionen wecken: Von der Kinderstube der Mobilität, der Wiege des Automobils und des „Reitwagens“ über Vorkriegsklassiker, Old- und Youngtimer bis hin zu exklusiven **NEO CLASSICS®** ist alles dabei, dies gilt genauso für Rollermobile, US Cars und historische Nutzfahrzeuge – von „A“ wie Allgaier über „M“ wie Manta bis „Z“ wie Zündapp bringt die **RETRO CLASSICS®** Stuttgart die internationale Szene zusammen und manifestiert ihren Ruf als die Messe für Fahrkultur! Und: Sie weckt Emotionen und schöne Erinnerungen – das erste Auto, das Moped aus Jugendzeiten, das lang gesuchte Prospekt zum Fahrzeug....

Individualität geht über alles.

Dieser Zeitgeist kennzeichnet vor allem die 1980er und 90er Jahre, als der automobilen Individualität keine Grenzen gesetzt zu sein schienen:

Verbreitete Karosserien im „Testarossa-Look“, ausladende Front- und Heckspoiler und zumeist grelle Effekt-Lackierungen machten aus biederer Alltagsfahrzeugen von der Stange wahre Paradiesvögel. Keiner blieb verschont, ob von VW, Opel, Mercedes, BMW, Porsche oder Ferrari, sie alle waren nach einer „Individualisierungs-Kur“ nicht wiederzuerkennen.

Die große Sonderschau „Tiefer, breiter, schneller – die Tuning-Ikonen der 80er und 90er Jahre“ der **RETRO CLASSICS®** 2024 nimmt die Besucher mit auf eine Zeitreise und zeigt, dass damals (fast) alles möglich war. Freuen Sie sich auf diese und weitere, einzigartige Sonderschauen.

Öffnungszeiten

Donnerstag, 25.04.2024	11 Uhr - 19 Uhr
Freitag, 26.04.2024	10 Uhr - 18 Uhr
Samstag, 27.04.2024	10 Uhr - 18 Uhr
Sonntag, 28.04.2024	10 Uhr - 18 Uhr

Ticketpreise

Tageskarte	22,00 € (online)	24,00 € an der Kassa
Happy Hour	nur gültig für den Zutritt ab 16:00 Uhr	
	12,00 €	14,00 €

Kommende Classic-Veranstaltungen befreundeter Klubs



Ein bisschen Wehmut kommt schon auf, wenn Massimo Scubin, der Präsident des italienische Oldtimer-Clubs „Gorizia Automoto Storiche“ (G.A.S. Club), zu einer Classic-Veranstaltung in Italien einlädt.

Die beiden italienischen Clubs in Görz bzw. Triest waren ja zusammen mit uns Mitveranstalter der Alpe-Adria-Classic-Challenge (AACC). Nachdem beide Klubs aber unter massivem Teilnehmer-Schwund zu leiden hatten, wurde der AACC offiziell zu Grabe getragen.

Jetzt lädt Massimo zur „Destra e Sinistra Po“ einem neuen Termin für Oldtimer-Enthusiasten. Die Veranstaltung am 3. März 2024 ist im ASI-Kalender bereits als "Touristische Veranstaltung mit Gleichmäßigkeitsprüfungen" angemeldet. Start und Ziel befinden sich in Ferrara und die Strecke führt, wie der Name schon sagt, entlang der beiden Ufer des Po.

Zeitplan (Auszug):
Sa., 2. März, 15.30 - 18.30 Uhr
Anmeldung in Ferrara

So., 3. März:
10.00 Start in Ferrara
10.20 TSP, Kartbahn Occhiobello
10.45 TSP Canaro
11.00 TSP Garofalo
Zurück zu den gleichen TSPs
13.00 Castello di Fossa
Essen & Siegerehrung

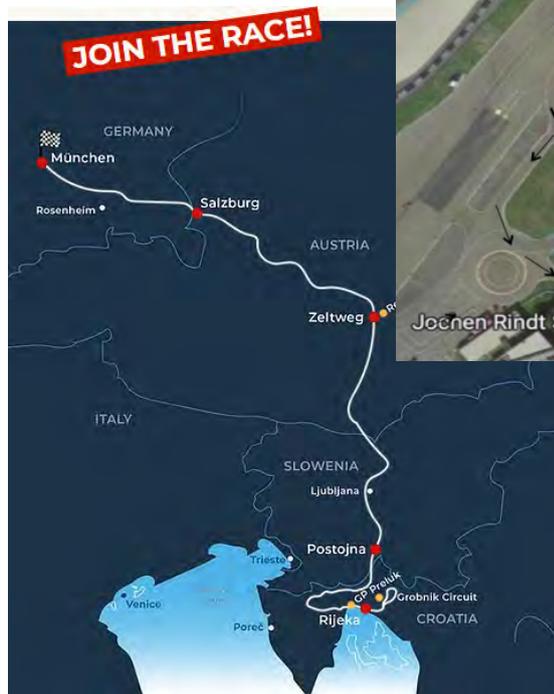
Anmeldungen:
Tel.: 3717986846 (Nicola)
E-Mail :
trattasinistrapo@gmail.com



Auf diese Classic haben wir ja schon hin gewiesen, da sie vom 25. bis 31. Mai nicht nur durch Kroatien, Slowenien und führt, sondern auch Kärnten passiert.

Start ist in Rijeka. Flüge für die Teilnehmer und der Fahrzeugtransporte werden ab Deutschland organisiert.

In ihrem neuesten Newsletter verraten die Organisatoren einige interessante Details:



Der flotteste Grenzübergang Europas am 29.5.2024

„Zwischen Slowenien und Österreich gibt es am Mittwoch ein ganz besonderes Highlight: Die gesperrte Special Stage (Wertungsprüfung) geht in Slowenien bergauf und in Österreich bergab. So schnell es geht. Oder so gleichmäßig es

geht.

Direkt über die Grenze, die nur für unsere Teilnehmer geöffnet ist“. (Anm.d.Red.: Obwohl nicht angeführt, vermuten wir, dass es sich um den Seebergsattel handelt).

Auch interessant:

RACE OF CHAMPIONS am „Red Bull-Ring“

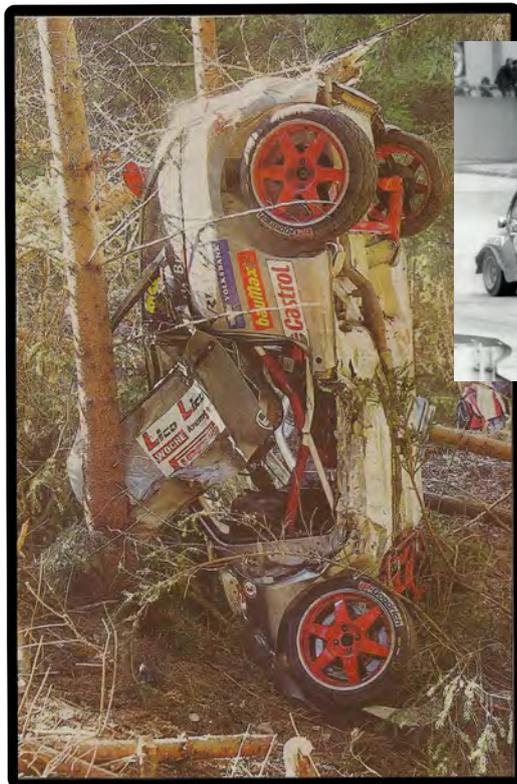
„Das Race of Champion wurde von Michèle Mouton 1988 ins Leben gerufen, um am Ende des Jahres die besten Motorsportpiloten der Welt im Zweierduell gegeneinander antreten zu lassen.



Im Innenbereich des Red Bull-Ring werden wir das Gleiche tun, ein besonderes Highlight: Es stellen sich 2 Auto-Paare – also 4 Fahrzeuge – im Startbereich auf (rote Linie). Es fährt jedes Auto-Paar gegeneinander. Beide Paare starten gleichzeitig.

Somit sind 4 Fahrzeuge in einer Runde – das wird sicher spektakulär. Der Gewinner der beiden gegeneinander fahrenden Autos bekommt eine 10 sec Gutschrift auf seine gefahrene Zeit der Wertungsprüfung“.

Der Parallel-Slalom der Karawanken-Claasic stand wohl Modell.



Die OFN-Nachrichten erinnern an einen traurigen Tag

Das CTF war damals dabei



In seiner letzten Ausgabe des Jahres 2023 erinnerten die Oldtimerfreunde Niederösterreichs in ihrer Klubzeitschrift OFN-Nachrichten (TEXT: Peter H. Kohoutek / div. Publikationen FOTOS: Peter Tomschi) an einen der schwersten Rallye-Unfälle in Kärnten in den letzten Jahren.

Am 5. April 2008 verunglückte der bekannte, österreichische Spitze-Pilot Herbert Breiteneder bei der Kärntner LICO-Rallye, bekannter unter dem Namen „Lavanttal-Rallye“, auf einer Sonderprüfung tödlich, s. dazu das Zeitungsfoli links oben.

Warum wir das zu einem Anlass nehmen um hier, mit Genehmigung der OFN-Nachrichten und des Verfassers, diesen Artikel abzudrucken? - Weil das 1. C.A.R. Team direkt dabei war!



Als ehemaliger Veranstalter der „Karawanken-Rallye“ der Jahre 1970 - 1987 war es dem 1. C.A.R. Team Ferlach eine Selbstverständlichkeit, der Bitte um Unterstützung bei der Organisation der LICO-Rallye nach zu kommen. Der MSC Wolfsberg teilte unsere Klubmitglieder gerade zu der Sonderprüfung ein, auf der es zu dem tödlichen Unfall von Herbert Breiteneder kam.

Die danach durch die Unfall-Kommission und die Staatsanwaltschaft geführten Untersuchungen ergaben weder ein Verschulden des Veranstalters noch unserer Streckenposten die direkt vor Ort waren. Trotzdem herrschte natürlich nicht nur bei unseren Streckenposten

eine sehr gedrückte Stimmung, wie auch heute noch auf diesen Fotos zu sehen ist

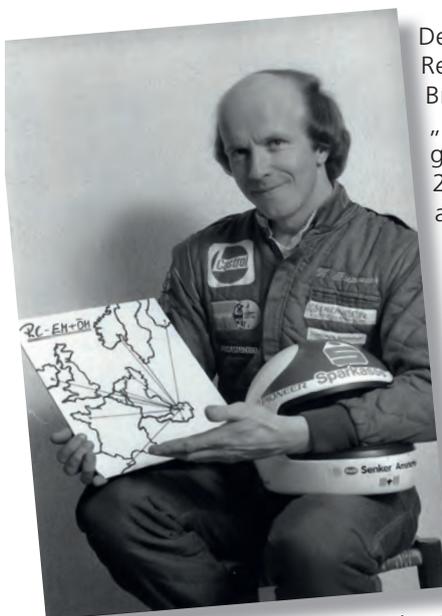




Österreichische Motorsport Legende Herbert Breiteneder

25.11.1953 - 05.04.2008

Sein motorsportliches Betätigungsfeld:



Der Österreichische Rennfahrer Herbert Breiteneder, auch „Breiti“ oder „Herbie“ genannt, wäre am 25.11.2023 **70 Jahre** alt geworden.

Sein Name ist für immer mit dem besten nationalen Motorsportlern eng verbunden. Diese Zeit gilt auch als Glanzzeit des Österreichischen Motorsports.

Der zu Lebzeiten im Mostviertel ansässige, gebürtige Waldviertler war gelernter Kfz-Techniker, Hobby-Bandleader und begnadeter Rennfahrer. Breiteneder wurde am 25. November 1953 in Gmünd geboren und verunglückte bei der Lico-Lavanttal-Rallye am 05. April 2008 auf tragische Weise. Seine herausragenden Kenntnisse der Materie setzte er, sowohl im Rennsport, als auch in seinem Unternehmen um.

- Autoslalom
- Rallycross
- DTM
- Kart Cup
- Rallye

Herbert Breiteneder fuhr während seiner aktiven Motorsportkarriere VW – Käfer 1302 S, VW - Golf GTI 16 V, Röhrl Ex-Audi Sport - quattro S1 (seine erfolgreichste Zeit in der Rallycross Szene), Lotus Esprit, BMW M3 E30 und zuletzt Seat Ibiza KitCar.

Seine Erfolge:

2-facher FIA Rallycross Vize-Europameister (1987 und 1988 war er ganz knapp daran Europameister zu werden), 5-facher Österreichischer Rallycross-Staatsmeister, 1987 Österreichs Motorsportler des Jahres (zu der Zeit in der Gerhard Berger Ferrari fuhr und siegte).

In Erinnerung an den Rennfahrer Herbert „Breiti“ Breiteneder, der mit seinen Leistungen als Privatfahrer den Österreichischen Motorsport maßgeblich bereichert hat.

Peter Kohoutek

Das Kärntner „Rallye Team Kramer“ ist in seiner Heimat beinahe eine Institution. In den Stapfen von Alfred Kramer sen. ist auch Sohn Alfred erfolgreich unterwegs.



So gab es 2022 in der kroatischen Meisterschaft den Gesamtsieg in der 2WD Klasse und in der Junioren-Klasse.

2024 ist der Einstieg in die Junior ERC (European Rally Championship der FIA) geplant.

Im vergangenen Oktober beschloss daher der Familienrat der Rallye-Freaks aus St. Veit a.d. Glan, Kärnten, einen seriennahen Peugeot 206 und 20 Winterreifen mit Spikes zu kaufen. - Alfred jun. sollte sich vor dem Saisonstart der ERC schon auf Schotter-Bedingungen einstellen und trainieren können.

Die FIA-ERC-Kalender



2024 umfasst 10 Stationen von denen etliche einen großen Schotter-Anteil aufweisen:

- Rallye Ungarn
12.-14. April 2024
- Rallye Islas Canarias
02.-04. Mai 2024
- Königl. Rallye Skandinavien
12.-15. Juni 2024
- Rallye Estland
05.-07. Juli 2024
- Rallye Roma Capitale
26.-28. Juli 2024
- Barum Czech Rally Zlín
16.-18. August 2024

- Rali Ceredigion
30. Aug. – 01. Sept. 2024
- Rallye Schlesien
11.-13. Oktober 2024

Das FIA-Reglement der Junioren-EM schreibt weiters vor:

Nur für Fahrer unter 27 Jahren mit Rally4- und Rally5-Fahrzeugen und mit Hankook-Reifen.

Bei Rallye4 sind Ford Fiesta Rally4, Opel Corsa Rally4, Peugeot 208 Rally4 und Renault Clio Rally4 die Hauptakteure



Bei Rallye5 sind es vor allem Citroën C3 Rally2, Ford Fiesta Rally2, Hyundai i20 N Rally2, Škoda Fabia Rally2 Evo, Škoda Fabia RS Rally2, Volkswagen Polo GTI R5.

Ob das Team alle Rallyes 2024 bestreiten kann, hängt im wesentlichen von Sponsoren ab, denn das eigentliche Wettbewerbs-Fahrzeug muss auch noch angemietet werden um konkurrenzfähig zu sein.

Doch zurück zum geplanten Ankauf eines Trainings-Autos. Der vereinbarte Kaufpreis wurde überwiesen, ein schwedischer Freund, mit dem die Familie seit fast 20 Jahren befreundet ist, holt den Wagen ab, und stellt ihn, wie verein-

bart, bei einem Mechaniker unter.

Bei der ersten Probefahrt im Jänner, einer kurzen Sprint-Rallye, gibt es einen Motorschaden der einen kompletten Austausch des Motors notwendig macht.

Ab diesem Zeitpunkt kommt es zu es unerwartete Ereignissen: „Unser schwedischer ‚Freund‘ hat den Mechaniker gezwungen, das Auto und zehn Reifen herauszurücken, und ist dann damit abgerauscht.“

Scheinbar hat er beim Kauf das Auto auf seinen Namen angemeldet, und nicht, wie vereinbart, auf meinen. Jetzt meldet er sich nicht mehr, hat zuvor am Telefon nur gebrüllt - wir sind fassungslos, da wir ihm leider voll vertraut haben“ ... so Alfred Kramer jun.

Jetzt versucht der Kramer-Clan natürlich alles um wieder in den Besitz des Autos zu kommen bzw. dem betrügerischen „Freund“ das Handwerk zu legen.



Papa Alfred Kramer sen.: „Wir haben den Mann natürlich bei der schwedischen Polizei angezeigt; auch einen Anwalt haben wir eingeschaltet - und hoffen so, dass wir das Auto irgendwie wieder bekommen.“

Wir hoffen, dass diese betrügerischen Machenschaften keinen allzu großen Einfluss auf die ERC-Pläne von Alfred Kramer jun. haben werden und wünschen der sympathischen Kärntner Rallye-Familie alles Gute für die Beschaffung des vermissten Fahrzeugs.



Fotos: Dieter Jessenitschnig

So haben wir unsere „Karawanken-Ladies“ in Erinnerung

Die FIZZERS-Karawanken-Classic verdankt den „Karawanken-Ladies der „Linedance Family“ ihren Ruf als freundlichste und netteste Classic.



Immer ein nettes Lächeln und nette Worte für jeden Teilnehmer sowie der enthusiastische Empfang bei der Zielankunft in Pörschach am Wörthersee, machten die Damen zu einem Markenzeichen unserer Classic!



Aber nicht nur bei der FIZZERS-Karawanken-Classic sorgten die Ladies für Stimmung und gute Laune. Auch beim Villacher Fasching sind die Damen dabei - zahlreich, lautstark und heiter.

Ein PS-Monster - man lernte ja bei der KC dass PS nicht schaden - war notwendig um die phonstarke Lautsprecher-



Anlage der Truppe zu transportieren. Sichtlich Spass hatten dabei alle als sie bei Österreichs größtem Faschings-Umzug durch die Drau-Stadt tanzten.



SCHULUNG FIVA-ID-CARD 2024

Wir freuen uns auch 2024 wieder eine Schulung für technische Bevollmächtigte (Scrutineers) anzubieten, welche die Teilnehmer berechtigt Fahrzeugbesichtigungen zur Ausstellung der FIVA-ID-CARD vorzunehmen.

Termin: 2. März 2024, 10-13 Uhr
Ort: Hotel Steinberger
Hauptstr. 28, 3033 Altlangbach

An der Schulung ersuchen wir ausschließlich um Teilnahme von Personen, die technisches Know-How haben und mit der Historie von Fahrzeugen vertraut sind, Grundkenntnisse im Umgang mit Systemen im Internet haben und auch ernsthaftes Interesse, diese wichtige und verantwortungsvolle Aufgabe des Scrutineers gewissenhaft zu erfüllen.

Neben den bisherigen Inhalten, die sich hauptsächlich mit technischen Fakten befassen, wird auch ein komplett neuer digitaler Ablauf vorgestellt. Es ist daher zwingend notwendig, dass alle Personen, die bisher als technische Bevollmächtigte handeln, diese Schulung erneut machen. Allerdings räumen wir zum Besuch der Schulung einen Zeitraum bis zum 1. Quartal 2025 ein. Wer also heuer nicht dabei sein kann, hat die Möglichkeit die Schulung bis 2025 nachzuholen.

Die Schulung erfolgt hybrid und ist vor Ort auf 40 Personen begrenzt. Es gilt das „first come, first serve“ Prinzip. Gerne besteht die Möglichkeit für „Wiederholer“, aber auch für neue Interessenten mittels Team-Meeting teil zu nehmen.

Wir bitten daher um rasche Anmeldung unter Angaben folgender Daten:

Name, Club, eventuell Spezialgebiet, E-Mail, Telefonnummer

Teilnahme vor Ort oder mittels Teams

Der Link zur Teilnahme mittels Teams ist im Email vermerkt.

Anmeldung bitte an:
fiva-id-card@oemv.at.

Anmeldeschluss ist der 20.2.2024

Vom quattro bis zum e-tron

Fotos & Text: audi-mediacenter

Die sportliche Erfolgsstory begann mit dem Audi quattro.

Wenn man die Ära vor dem Zweiten Weltkrieg einschließlich der legendären Grand-Prix-Rennwagen der Auto Union in den 1930er-Jahren ausklammert, begann die Motorsport-Geschichte der AUDI AG mit dem Audi quattro. Die überlegenen Siege und zwei Marken- sowie zwei Fahrertitel mit dem „Ur-quattro“ in der Rallye-Weltmeisterschaft zwischen 1982 und 1984 waren ein wichtiger Faktor für den Markterfolg des quattro-Antriebs.



Nachdem Audi den Rallye-Sport auf den Kopf gestellt und den Pikes Peak (USA) mit dem Sport quattro dreimal in Folge in Rekordzeit gestürmt hatte, machte Audi den quattro-Antrieb auch auf der Rundstrecke salonfähig: zunächst mit dem Audi 200 quattro und dem Audi 90 quattro IMSA GTO in den USA, 1990 und 1991 mit zwei Meistertiteln für den Audi V8 quattro in der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft (DTM) – und schließlich auch mit dem A4 bei den seriennahen Super-Tourenwagen. 1996 gewann der Audi A4 quattro Meistertitel in sieben Ländern. Zwischen 2012 und 2016 kehrte der Allradantrieb als e-tron quattro auf die Rennstrecke zurück.

Mit dem ersten Sieg eines Hybrid-Rennwagens bei den 24 Stunden von Le Mans gelang Audi beim wichtigsten Langstreckenrennen der Welt 2012 eine weitere Pionierleistung. Dreimal in Folge (2012, 2013 und 2014) blieb der Audi R18 e-tron quattro in Le Mans ungeschlagen. Viele weitere Innovationen wie das Audi Laserlicht ergänzten diese sportlichen Erfolge.

Das Unternehmen setzte die 2012 im Langstrecken-Rennsport begonnene Elektrifizierung seines Motorsport-Programms konsequent fort. Nach dem LMP-Programm mit dem Hybrid-Sportwagen R18 war Audi in der Saison 2017/2018 der erste deutsche Automobilhersteller, der in der vollelektrischen Rennserie Formel E an den Start ging.

Mit vier Siegen und insgesamt elf Podiumsplätzen holte Audi Sport ABT Schaeffler nach zwölf Rennen die Teammeisterschaft. Mit einem innovativen Prototyp ging die Marke mit den Vier Ringen ab 2022 bei der berühmten Rallye Dakar an den Start.

2024 schrieb Audi Geschichte: Zum ersten Mal gewann mit dem Audi RS Q e-tron ein emissionsarmer Prototyp mit elektrischem Antrieb, Hochvoltbatterie und Energiewandler die härteste Wüstenrallye der Welt.

Audi positioniert sich als sportlichster Anbieter im Premium-Segment. Sportlichkeit, fortschrittliche Technik und emotionales Design sind die Grundlagen für den Erfolg der Marke Audi. Die Gene dafür stammen aus dem Rennsport – seit 1980.





Die Arbeit am RS Q e-tron begann mit einer Machbarkeitsstudie, die ein kleines Kernteam für das alternative Antriebskonzept erstellt hat. Im Juni 2020 begann die Design- und Konzeptphase. Die Konstruktionsarbeit ging im August los.

Audi Sport profitierte dabei von seinem großen Wissensschatz aus rund vier Jahrzehnten Motorsport. Ob Rallye-Modelle, seriennahe oder grundlegend andere Tourenwagenkonzepte, LMP-Sportprototypen oder Rennwagen für Formel E und Rallycross: Das vielseitige Wissen zu allen Fahrzeugbereichen floss konsequent auch in die Entstehung des Audi RS Q e-tron ein.



Technische Daten Modell Audi RS Q e-tron (Dakar 2024)

Fahrzeug

Fahrzeugtyp Marathon-Rallye-Fahrzeug (Kategorie T1U – alternative Antriebe)
Chassis Stahlgitterrohrrahmen in Kombination mit Carbon/Zylon-Faserverbund-Strukturbauteilen

Antrieb/Kraftübertragung

Antriebsart Allradantrieb mit elektrisch angetriebenen Achsen
E-Antriebe an den Achsen
Pro Achse eine Audi MGU05 aus der Formel E
Leistung Systemleistung Fahrzeug unter 286 kW
Getriebe Pro Achse ein 1-Gang-Renngetriebe inkl. Sperrdifferenzial
Softwarebasiertes, virtuelles Mittendifferenzial

Batterie

High Voltage Battery System (HVBS), ca. 370 kg (nass),
Lithium-Ionenzellen, nutzbar
Batteriekapazität ca. 52 kWh,
Laden mit max. 220 kW während der Fahrt durch Energiewandler
Energiewandler 2.0-Liter-Vierzylinder-Turbomotor aus der DTM, gekoppelt über eine Welle mit einem Generator (Audi MGU05 aus der Formel E)
Drehzahl- und Moment-geregelter Generatorbetrieb im Effizienzmaximum des Energiewandlers mit intelligentem Batterielade- und Energiemanagement.
Energiebemessung durch Fuel Flow Meter

Elektrik

Bordnetzspannungen 12V/48V/800V
Systemsteuergeräte Bosch ECU MS 7.4, Bosch VCU MS 50.4P
Powermanagement Motec PDM32
Daten-Logger 4 x Bosch C 80
Licht LED-Scheinwerfer vorne und Rücklichter

Fahrwerk/Lenkung/Bremse

Lenkung Elektrohydraulisch unterstützte Zahnstangen-Lenkung
Fahrwerk Einzelradaufhängung vorn und hinten, Doppel-Querlenker-Aufhängung, Feder/Dämpfer-Einheit, einstellbare Gasdruck-Stoßdämpfer
Bremsen Hydraulische Zweikreis-Bremsanlage mit jeweils einem „Brake-by-wire“ System an der Vorder- und Hinterachse mit frei durch den Fahrer wählbarer Bremskraftverteilung und elektronisch geregelter Rekuperationsleistung
Leichtmetall-Bremssättel, innenbelüftete Stahl-Bremsscheiben



Felgen/Reifen
Schmiedefelgen aus Aluminium, vorne/hinten: 8,5 x 17 Zoll
Reifen BF Goodrich vorne/hinten 37x12,5 R17

Abmessungen/Gewicht

Länge 4.670 mm
Breite 2.300 mm
Höhe 1.950 mm
Mindestgewicht 2.100 kg ohne Fahrer
Tankinhalt Max. 340 Liter

Fahrleistungen

Beschleunigung 0–100 km/h unter 4,5 s (auf losem Untergrund)
Höchstgeschwindigkeit Reglementiert auf max. 170 km/h



Der nächste Schritt: Einstieg in die Königsklasse des Motorsports

Die Formel 1 gilt als Technologietreiber sowohl bei der Elektromobilität als auch bei nachhaltige E-Fuels, denn Nachhaltigkeit spielt auch im Motorsport eine immer größere Rolle. Zudem hat sich die Formel 1 zum Ziel gesetzt, als Rennserie bis 2030 bilanziell CO2-neutral1 zu sein.

Ab der Saison 2026 wird Audi mit einem eigenen Werksteam in der Königsklasse des Motorsports, also in der FIA-Formel-1-Weltmeisterschaft, an den Start gehen. Die Entwicklung einer eigenen Antriebseinheit („Power Unit“) läuft am Standort Neuburg a. d. Donau bereits auf Hochtouren. Grundlage der Pläne von Audi für den Einstieg in die Rennserie ist ein neues technisches Reglement, das ab 2026 gelten wird.

Für seinen Formel-1-Einstieg hat Audi als ersten Schritt eine Minderheits-Beteiligung am Sauber-Rennstall erworben. In der Sauber-Rennfabrik in Hinwil, Schweiz, soll das Chassis für das künftige Audi-Werksteam gebaut werden. Dieses Know-how von Sauber und die Erfahrungen von Audi aus der Formula E sollen für einen optimalen Einstieg in die Formel 1 sorgen. Den Motor baut der Autohersteller dabei selbst.



Formula E, Hong Kong E-Prix 2017

2024 wird das Sauber Team allerdings noch als „Stake F1-Team“ an Stelle des bisherigen Alfa-Rots mit zwei in Giftgrün und Schwarz gehaltenen Boliden antreten. Allerdings droht wegen des neuen Sponsors „Stake“ Ungemach: Stake ist ein australischer Anbieter von Online-Casinos. In der Schweiz und in einigen Ländern, in welchen Formel-1-WM-Läufe ausgetragen werden, ist Glückspiel-Werbung eingeschränkt oder gänzlich verboten.

Wie dieses Match um die Sponsor-Werbung ausgehen wird, war bei der Präsentation des neuen Stake-Saubers am 5. Februar 2024 noch gänzlich offen. Auf jeden Fall dürfte mit Stake ein frischer Wind in das Team gezogen sein - schließlich ist der vorletzte Platz in der Konstruktions-Wertung 2023 sicherlich weder für Sauber noch für Stake zufriedenstellend!

Technik-Direktor James Key erklärt jedenfalls:

"Es ist ein komplett neues Auto, mit ein paar Teilen am Heck die wir vom Vorjahres-Auto übernommen haben. Das Team musste schon vor meiner Ankunft ambitionierte Richtungen einschlagen."

Der neuer Sauber-Bolide soll auch weit aggressiver sein als sein Vorgänger. Denn den mehr als enttäuschenden vorletzten Platz in der Team-Wertung 2023 kann Sauber mit dem neuen Sponsor nicht auf sich sitzen lassen.

Komplett neue Seitenkästen, die Umstellung von Push- auf Pullrods an der Vorderachse, ein neues Konzept am Unterboden - am C44 ist so einiges anders als an seinem Vorgänger.



Bereits im April 2023 präsentiert Audi sein Formel-1-Projekt in China:

Das F1 Showcar mit der markanten Audi Launch Livery ist ein zentrales Element des Markenauftritts auf der Auto Shanghai. Dabei gab Audi einen Einblick zum aktuellen Fortschritt des Projekts.

Unter dem Motto „F1 Power made in Germany“ bereitet das Unternehmen seinen Einstieg in die Königsklasse des Motorsports ab 2026 vor. „Motorsport ist fester Bestandteil unserer DNA“, erläuterte der Vorstandsvorsitzende der AUDI AG, auf der Auto Shanghai. „Die Rennserie steigert kontinuierlich ihre globale Reichweite, insbesondere bei jungen Zielgruppen und in unserem wichtigsten Absatzmarkt: China.“ - Der Große Preis von China auf dem Shanghai International Circuit habe zwar wegen der Pandemie zum vierten Mal in Folge nicht stattfinden können – umso mehr freue er sich, den chinesischen Formel-1-Fans das künftige Engagement von Audi in der Königsklasse des Motorsports zu geben.

„In der jetzigen Konzeptphase der Power Unit wird die Grundlage der Antriebseinheit für 2026 geschaffen. Wir legen viel Wert auf Detailarbeit, etwa bei Materialien oder Fertigungstechnologien, ebenso stehen Themen wie das Energiemanagement des Hybridantriebs im Fokus. Denn Effizienz ist ein entscheidender Erfolgsfaktor für die Formel 1 und die Mobilität der Zukunft“.

Die erste Hybrid-Antriebseinheit, bestehend aus Verbrennungsmotor, Elektromotor, Batterie und Steuerungselektronik, läuft bereits auf dem Prüfstand und soll die Basis für das zukünftige Fahrzeugkonzept bilden.

Der Aufbau der Mannschaft der eigens gegründeten Audi Formula Racing GmbH in Neuburg a. d. Donau läuft auf Hochtouren. Schon jetzt sind mehr als 260 Fachleute dabei. Das Entwicklungsteam besteht aus erfahrenen Mitarbeitenden von Audi Sport, die über langjähriges Know-how im elektrifizierten Motorsport verfügen. Dazu kommen Spezialisten mit Formel-1-Fachexpertise von extern. Bis zum Jahresende soll die Mannschaft aus mehr als 300 Mitarbeitenden bestehen.

In einem Neubau mit rd. 3.000 m² wurden Prüfstände für die Entwicklung der Power Unit installiert. Die FIA hat dem Standort mit dem Drei-Sterne-Umwelt-Prüfsiegel die höchste Auszeichnung für Umweltschutz und Nachhaltigkeit verliehen, da auch in der Königsklasse des Motorsports Nachhaltigkeit eine wichtige Rolle spielt .

Das ab 2026 geltende Regelwerk setzt ja auf eine stärkere Elektrifizierung, der elektrische Antrieb (MGU-K) leistet dann annähernd so viel wie der Verbrennungsmotor. Die hocheffizienten 1,6-Liter-Turbomotoren werden mit nachhaltigem synthetischen Kraftstoff angetrieben..



Audi hat mit seinem ersten Dakar-Sieg weltweite Schlagzeilen erzielt. Die Analysen des Teams Audi Sport offenbaren zusammen mit Hintergrundgeschichten aus dem Biwak manch lesenswerte Einsicht und Geschichte.



Die Belastungen, denen der Audi RS Q e-tron ausgesetzt war, fielen bei einer besonders herausfordernden Ausgabe der Rallye Dakar teilweise extrem aus. Die härteste Landung nach einem Sprung erzeugte kurzzeitig eine Spitzen-Beschleunigung von 16 g. Sie ereignete sich auf der dritten Etappe.

Zum Vergleich: Ein Passagierflugzeug wird so geflogen, dass die Insassen Beschleunigungen von nicht mehr als 1,5 g ausgesetzt sind. Astronauten erfahren beim Start Beschleunigungen von 3 bis 4 g, bei Achterbahnfahrten können kurzzeitig bis zu 6 g auftreten.

Auf der vierten Etappe am 9. Januar enthielt die offizielle Streckenbeschreibung des Veranstalters den Hinweis „very fast track“ für die Passage zwischen dem 66. und dem 95. Streckenkilometer. Die Ingenieure von Audi lasen am Abend die Daten aus. Sie zeigten, dass der siegreiche Audi RS Q e-tron 260 Sekunden (also 4 Minuten und 20 Sekunden) am Stück die erlaubte Maximalgeschwindigkeit von 170 km/h erreicht hat. Ein bemerkenswerter Wert auf reinen Geländepisten. Allein für die Fahrt bei dieser Geschwindigkeit wäre ohne Anlaufweg eine Strecke mit einer geradlinigen Passage von 12,28 Kilometern Länge erforderlich.



Im deutlichen Gegensatz dazu stand die sechste Etappe im „Empty Quarter“. Die gebirgsartigen Dünen senkten den Schnitt dramatisch ab. Auf rund 400 Kilometern Dünenketten erzielten Carlos Sainz und Lucas Cruz lediglich einen Schnitt von rund 40 bis 50 Stundenkilometern.

Was nach einem gemütlichen Innenstadt-Tempo klingt, gleicht in Wahrheit einer Tortur für das hoch belastete elektrische Antriebssystem, die beiden Getriebe, die vier Antriebswellen sowie die Kühlsysteme. Ebenso schnellte der Energieverbrauch auf diesem Terrain in die Höhe.

Der elektrische Antrieb des Audi RS Q e-tron mit Hochvoltbatterie und einem mit reFuel betriebenen Energiewandler ist extrem effizient. Einen beachtlichen Teil der benötigten Energie gewann der Sieger auf intelligente Weise zurück. Beim Bremsen wandelten die Motor-Generator-Einheiten (MGU) kinetische in elektrische Energie um. Das deckte während der Rallye im Schnitt 14 Prozent des benötigten Energiebedarfs ab.

Ein Nebeneffekt: Im Vergleich zu konventionellen Rallyeautos sank der Verschleiß der Bremsscheiben. Das vordere Paar wechselten die Mechaniker nur einmal, das hintere Paar zweimal.





Auf der fast 8.000 Kilometer langen Strecke der Rallye Dakar 2024 nutzten die Gewinner von Audi 54 Reifen sowie einen zusätzlichen Pneu, den ihnen ihre Teamkollegen Mattias Ekström/Emil Bergkvist auf der zehnten Etappe überließen. Insgesamt verbuchten Carlos Sainz/Lucas Cruz auf dem oftmals scharfkantigen Untergrund an ihren 55 Reifen insgesamt elfmal Schäden ... davon sieben Reifenplatzer und viermal schleichenden Luftverlust. Zudem musste das Team auch noch zwei beschädigte Felgen austauschen.

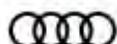
Wie fehlerfrei und hochwertig die Navigation von Beifahrer Lucas Cruz zu bewerten ist, lässt sich auch in Zahlen ausdrücken. Bis zur zweitletzten Etappe absolvierten Carlos Sainz und Lucas Cruz die kürzesten Distanzen aller drei Audi. Ihre Effizienz in der Wahl der effektivsten Route und die Verringerung der Fehlerquote bei der Navigation war eindrucksvoll. Das Team und insbesondere ihr Renningenieur Joan Navarro beobachtete in den Daten zudem ein geändertes Fahrverhalten seines Piloten: Während sich in diesen Aufzeichnungen bei Sainz früher meist eine Abfolge voller Lasten bei Gas- oder Bremspedal ablesen ließen, modulierte der Spanier diesmal mehr mit den Pedalen und fuhr weniger aggressiv.



Carlos Sainz, Joan Navarro



Carlos Sainz las das Terrain so klug, dass er trotz guter Zeiten immer noch eine Sicherheitsmarge ließ. Zwischen der dritten und sechsten Prüfung ließ es der Spanier vorsichtiger angehen, da ihm Ergebnisse unter den besten fünf Plätzen genügten. Als Sébastien Loeb in der zweiten Rallyehälfte Druck auszuüben begann, verringerte Sainz seine Sicherheitsmarge, aber nur so weit, dass keine Unfallgefahr bestand. Im Unterschied dazu beendeten führende Konkurrenten die Rallye nach Unfällen vorzeitig oder handelten sich zeitintensive Schäden ein. **Sainz gewann die Rallye Dakar ohne einen Etappensieg.**

 Audi MediaCenter



2024 wird die Motorrad-Saison, wie gewohnt, in Katar eröffnet (vom 8. bis 10. März 2024). Unverändert blieb die Streckenführung des Großer Preis von Katar auf der MotoGP-Kurs des Losail International Circuits mit seinen zehn Rechts- und sechs Linkskurven.

Seit 2004 steht dieses Rennen im Kalender der FIM Motorrad-WM.

Wir glauben bzw. hoffen aus Österreichischer Sicht, dass es 2024 wieder eine spannende und aufregende Saison wird, vor allem für die heimische Motorradmarke KTM aber auch seinen „kleinen Bruder“ GasGas. Zwar konnte KTM 2023 kein Rennen gewinnen, aber man war sehr oft sehr nah am Sieger dran; bei vier Rennen trennten die KTM-Piloten lediglich 0,8 Sekunden vom obersten Podestplatz.



Die Anzeichen dafür stehen nicht schlecht, dass es 2024 wieder einen KTM- oder GasGas-Piloten als Sieger gibt. Denn bei den dreitägigen offiziellen Tests in Sepang, Malaysia, schlug sich die orange Marke aus Mattighofen und ihr rotes Pedant ganz ausgezeichnet. In Sepang bot sich die letzte Gelegenheit für die Teams unter Rennbedingungen den letzten Feinschliff an ihren Bikes zu machen.



Zwar war bei diesen Tests Jorge Martin auf der neuen Ducati der Schnellste, aber nicht weniger als 16 Piloten lagen innerhalb einer Sekunde. Besonders erfreulich, dass der erst 19-jährige Doppelweltmeister Pedro Acosta die zweitschnellste Zeit heraus fuhr und dabei z.B. den 6-fachen Weltmeister und 59-fachen GP-Sieger Marc Marquez hinter sich lassen konnte

Im DRIFT 11/2023 haben wir den jungen Mann vorgestellt, den KTM für 2024 für GasGas verpflichtet konnte. Nach dem Training in Malaysia scheint es sicher, dass der junge Mann auch in der Königsklasse des Motorradsports Fuß fassen konnte und dass das KTM-Werk mit ihm - trotz seiner Jugend - einen guten Griff gemacht hat!

Vom Werk wird auch bestätigt, dass man auf Grund der Ergebnisse in Sepang keine Zweiklassen-Gesellschaft (s. Red Bull Racing - Alpha Tauri) betreiben wolle. Vielmehr sollen alle 4 Werkspiloten (Brad Binder, Jack Miller auf KTM; Pedro Acosta, Augusto Fernandez auf GasGas) mit gleich starken Bikes unterwegs sein.



Das Ziel sei es, nach zuletzt 2019, im heurigen Jahr wieder Siege in der MotoGP einzufahren. Natürlich will man, nach dem 2. Platz in der Konstrukteurs-Wertung im Jahr 2023, heuer diesen Titel nach Österreich holen. Aber auch das ganz große Ziel, die Weltmeisterschaft der Fahrer zu gewinnen, traut man sich nach den Ergebnissen in Sepang, zu.



Von seiten des Werkes hat man die letzten Monate genutzt um eine schlagkräftige Truppe zu schaffen. Rund 160 Personen sind in die Entwicklung und Verbesserung im Stammwerk beschäftigt und jeweils ca. 30 - 35 sind pro Team am Rennort dabei.



Obwohl beide Werks-Teams - Red Bull KTM Factory Racing und Tech3-GasGas - mit ident starken Motorrädern antreten werden, glaubt man in Mattighofen, dass eher einer der beiden Piloten mit langjähriger Moto-1 Erfahrung (Brad Binder, Jack Miller auf KTM) den WM-Titel schaffen könnte.

Die beiden Youngsters von GasGas (Pedro Acosta, Augusto Fernandez) müssen sicher noch einiges an Erfahrungen sammeln. Vor allem der Wechsel von Moto-2 zu den weit mächtigeren Moto-1 Bikes sind eine Herausforderung. Man will aber keinen Druck auf die beiden Jungen aufbauen.

Warten wir also das erste Kräftemessen in der MotoGP am 10. März ab.

Bei ServusTV und ServusTV On gibt's für die Motorrad-Fans in Österreich alle 22 Renn-Wochenenden der MotoGP-Saison 2024 live im Free-TV und im kostenlosen [Livestream](#) zu sehen.



Unser Klubmitglied D.Ing. Willi Singer als Chairman of the Stewards in Saudiarabien

Fotos: pexels / saudi automobile & motorcycle federation

Seit über 20 Jahren ist der Rosentaler Sportkommissar Willi Singer nicht nur Klubmitglied des 1. C.A.R. Teams Ferlach, sondern auch für den Automobil-Dachverband FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) und der AMF (Austrian Motorsport Federation) unterwegs. In den letzten Jahren hat er sich zum „Spezialisten“ für den Baja-Motorsport entwickelt und ist dabei viel in den arabischen Ländern des nahen Ostens unterwegs. Aber auch für die Rallye-EM und -ÖM ist Willi zuständig und wirkt fallweise auch als Steward bei der Formel 1 mit.

In seiner FIA-Funktion für den Baja-Rennsport war Willi vor kurzem in Madrid zu einer Cross-Country-Besprechung; für den Vielreisenden ging es am Freitag nach Spanien und bereits am Samstag wieder zurück. Für den Ferlacher nichts Aufregendes, sonder „Business as usual!“

Aufregender wurde es dann schon am 6. Februar, denn da schlägt es ihn für eine Woche nach Ha'il, Saudi-Arabien, wo er als Chairman of the Stewards den 1. Lauf des Baja World Cups überwacht.



Für Willi ist das ein ganz besonderes Erlebnis dem er schon so richtig entgegen fieberte: „Ich freu mich schon, Saudi-Arabien ist das derzeit spannendste Land für den Motorsport, denn da ist zur Zeit richtig was los! - gerade ging die Rallye Dakar vor wenigen Wochen als erstes großes Motorsport-Ereignis des Jahres über die Dünen, darauf folgte Ende Jänner der Formula E-Prix von Diriyya vor den Toren von Riad, der Hauptstadt Saudi-Arabiens. Schon die Woche darauf folgt der Baja World Cup in Ha'il, mitten im Wüstengebiet. Ach ja, da gibt es auch noch ein Formel 1-Rennen das vom 07. bis 09.03.2024 in Dschidda statt findet. Und auch die Motorrad-Fans kommen nicht zu kurz; der Saisonstart für die Saison 2024 erfolgt am 10. März auf der arabischen Halbinsel in Katar“.

Gefahren wird das erste Moto-GP-Saisonrennen auf dem Losail International Circuit und wird als Nachtrennen ausgetragen. Startzeit ist 18:00 Uhr.

Nun aber zurück zu Willis Einsatz bei der Saudi-Baja. Diese zählt zum Baja World Cup, das ist die Weltmeisterschaft für „kurze“ Cross-Country Rallyes.





Die Saudi-Baja wird also rund drei Wochen nach der Rallye Dakar gefahren. Außer zum FIA World Cup zählt das Rennen auch noch zum Middle East Baja Cup. Die dreitägige Veranstaltung findet in der Stadt Ha'il statt und wird vom 8. bis 10. Februar durch die An-Nafud-Wüste geführt.

Ha'il liegt im Norden Saudi-Arabiens und war in der Vergangenheit eine wichtige Station auf dem Pilgerweg und ist bekannt für seine Landwirtschaft, insbesondere für Weizen und Milchprodukte. Die Stadt bietet einen herrlichen Blick vom Berg Samra, und die umliegenden Wüstenlandschaften mit schottrigem und sandigem Gelände bieten ein ideales Terrain für die Rallye. Ha'il blickt auf eine lange Geschichte im Motorsport zurück, war 2006 Gastgeber der ersten Ha'il Rally und wurde 2008 zu einer, von der FIA genehmigten Veranstaltung. Es ist seit 2020 auch in die Rallye Dakar eingebaut. Tatsächlich ist die Ha'il-Rallye zu einem Testgelände für die Teilnehmer der Dakar geworden, um sich auf die Herausforderung der härtesten Rallye der Welt vorzubereiten.

Die Veranstaltung, die von der Saudi Automobile and Motorcycle Federation (SAMF) organisiert wird, kann zwar nicht das Monster-Starterfeld einer Rallye Dakar aufweisen, hat aber immerhin 42 Fahrzeuge angezogen. Einige Teams ließen ihre Ausrüstungen sowie Trainings- und Wettbewerbs-Fahrzeuge der Dakar-Rallye aus logistischen und finanziellen Gründen nach der Dakar gleich vor Ort. Das internationale Flair kann sich trotz des kleineren Starterfeldes sehen lassen: Piloten und Teams aus Brasilien, Deutschland, Frankreich, Katar, Kuwait, Litauen, Portugal, Ungarn, Ukraine, Schweden, Spaniern, Vereinte Arabische Emirate und natürlich Saudi-Arabien haben ihre Nennung zu der Rallye abgegeben.

Los geht es am Donnerstag, 8. Februar um 15.00 Uhr mit einem Prolog von 7 km. Am Freitag, 9. Februar geht es dann richtig zur Sache bei einer Etappe über 302 km. - Klingt zwar nicht aufregend lange, aber 300 Kilometer über Schotter, Geröll und durch Sand-Dünen sind auch für Profis eine Herausforderung! Am Samstag, 10. Februar geht es zu einer Etappe über 179 km ins Ziel in Ha'il, wo unser Klubmitglied Willi Singer schon auf die Teilnehmer warten wird.

Die Termine des FIA World Cup 2024:

10.02.	Saudi Baja	Saudi-Arabiet
25.05.	Baja Greece	Griechenland
28.06.	Baja Espana Aragon	Spanien Subject to ASN Approval
25.08.	Baja Poland	Polen
19.10	BP Ultimate Baja Portalegre	Portugal
02.11.	Qatar International Baja	Quatar
17.11	Dubai International Baja	Vereinte Arabische Emirate
30.11	Jordan Baja	Jordanien



Fotos: Singer W. / saudi automobile & motorcycle federation

Willi ist nach 20-stündiger Reise wieder zu Hause und berichtet: „Die Saudi Baja war für mich wieder großartig, einerseits die Landschaft mit den Bergen um Ha'il, der erste Baja WM Lauf dieses Jahres und der ganze Hype um Motorsport in diesem Land.



Fotos dieser Seite: Saudi-Baja 2023

Die Königsfamilie liebt Motorsport und stellt viel Geld dafür zur Verfügung. Allerdings wurde heuer schon (ein geringes) Nenngeld verlangt; im vorigen Jahr war es meine erste große Motorsportveranstaltung, die NENNGELDFREI war“.

Das Starterfeld war letztlich doch etwas größer als erwartet. - 22 Motorräder und 55 Automobile hatten die Wüste um Ha'il unter die Räder genommen. Von den Autos hatten fast alle für den FIA-Baja-Bewerb genannt.

Gleich von Beginn an wurde kräftig Gas gegeben; bereits auf der ersten Etappe konnte sich ein bekannte Wüstenspezialist, der Saudier ALRAJHI Yazeed mit seinem deutschen Co-Piloten GOTTSCHALK Timo auf einem Hilux Overdrive Toyota absetzen. Die fast 500 Kilometer lange Strecke der beiden Tages-Etappen bewältigten die beiden in weniger als 4½ Stunden! Solche Schnitte erreicht man manchmal nicht einmal auf unseren Autobahnen!

Wie in der Wüste gebolzt wurde, sieht man auch aus den Abständen:

Die Zweitplatzierten Portugiesen FERREIRA Joao / ALMEIRO Filipe heizten den Leadern mit ihrem John Cooper Works Rally plus-MINI vor allem in der zweiten Tages-Etappe kräftig ein und verkürzten einen Rückstand von 3 Minuten auf 38 Sekunden.

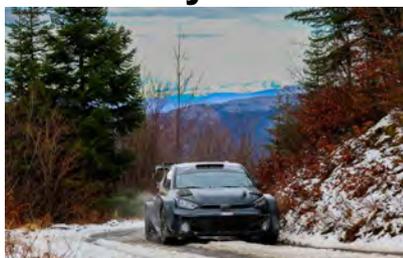
Die Ausfallquote hielt sich bei diesen schwierigen Bedingungen in Grenzen; bei den Motorrädern gab es nur 3 Ausfälle, bei den Automobilen sahen immerhin 43 das Ziel:

Ergebnis der Saudi Baja

1. ALRAJHI Yazeed/GOTTSCHALK Timo	SA/DE	04:28:53	
2. FERREIRA Joao/ALMEIRO Filipe	PRT	04:29:31	+ 00:00:38
3. BACIUSKA Rokas/VIDAL Oriol	LUT/ESP	04:30:02	+ 00:01:09
4. CRUZ YACOPINI Juan/OLIVERAS Daniel	ARG/ESP	04:35:21	+ 00:06:28



WRC-Reglement 2024: So sieht das neue Punktesystem aus



Fotos: Meida Toyota, Hyundai, Skoda

Mit einem neuen System der Punktevergabe will die FIA die Rallye-Meisterschaften noch attraktiver machen.

Während die technischen Vorschriften unverändert belassen wurden, wurde das WRC-Punktesystem für 2024 radikal geändert, um das sportliche Spektakel am letzten Tag der Rallyes zu verbessern.



Die WRC-Verantwortlichen wollten dem großen Interesse am Rallysport entgegen kommen und auch etwas für den Sonntag Vormittag tun.

Denn gerade am Sonntag schauen viele Menschen jetzt auf rally-tv zu (s. auch unsere DRIFT-Beiträge über Live-Berichte z.B. auf Servus-tv / Servus-on) und da war es im vergangenen Jahr manchmal ziemlich langweilig. Schon oft am waren am Tag davor die Positionen bezogen und damit die WM-Punkte vergeben; kein wirklicher Anreiz für die Profis noch einmal richtig anzugreifen.

Anfang Dezember 2023 hatte der Motorsport-Weltrat der FIA daher beschlossen, dass bei WRC-Läufen künftig sowohl

am Samstag als auch am Sonntag WM-Punkte vergeben werden. Und so sieht das neue Schema aus:



- Maximal 18 Punkte am Samstag,
 - bis zu zwölf am Sonntag.
- Nach dem Ende des Samstags wird erstmals abgerechnet und die Top 10 erhalten Punkte nach diesem Schema: 18-15-13-10-8-6-4-3-2-1.

Diese bekommen Fahrer, Beifahrer und Hersteller aber nur dann, wenn der jeweilige Teilnehmer auch am Sonntag das Ziel der Rallye erreicht. Fällt ein Teilnehmer am Sonntag aus, rücken alle nachfolgenden Teilnehmer in der Samstagswertung einen Platz nach vorne.



Die Teams bzw. die Piloten haben also ein Interesse, selbst wenn sie am Samstag aussichtslos zurück lagen, neu anzugreifen, denn am Sonntag fangen alle Teilnehmer wieder bei Null an und die Karten werden neu gemischt. Zudem müssen die Teams das Ziel der Rallye am Sonntag erst erreichen um diese Samstags-Punkte zu erhalten.

Auf den letzten Wertungsprüfungen des Sonntags wird die Reihenfolge dieses Schlusstages ermittelt. Somit ist es möglich sein WM-

Punktekonto doch noch zu verbessern.



Die sieben besten Teilnehmer erhalten dann Punkte nach dem einfachen Schema 7-6-5-4-3-2-1.



Unverändert bleibt das Punkteschema für die Powerstage. Dort erhalten die Top 5 Punkte nach dem Schema 5-4-3-2-1.



Bei einer perfekten Rallye mit Siegen am Samstag und Sonntag sowie in der Powerstage kann ein Teilnehmer also maximal 30 Punkte sammeln, genauso viele wie nach dem bisherigen Reglement.



Es werden aber weiterhin Punktevergleiche mit beiden Systemen gemacht, um zu sehen, ob das neue Punktesystem etwas gebracht hat.

KUNTERBUNTES

Klomitglied D.Ing. Anna-Sophie Pirtscher ist „Kopf des Jahres“!



Fotos: H. Pirtscher

Unseren Klubmitgliedern ist Anna als eine der - wenn nicht DER - erfolgreichsten Damen im Classic-Sport bekannt.

Auf Papa Harald's Renault Alpine bringt sie selbst gestandene Classic-Mannsbilder zur Verzweigung. Kein Wunder, zählt doch D.Ing. Harald Pirtscher zur Elite der Österreichischen Classic-Piloten.

Hingegen wissen wahrscheinlich die wenigsten dass die junge, sportliche Dame so nebenbei auch den Kilimandscharo, den höchsten Berg Afrikas, bestiegen hat, oder dass sie seit einem Jahr an der Spitze der Forstlichen Ausbildungsstätte (FAST) in Ossiach, Kärnten, steht.

Als gelernte Forst-Ingenieurin hat Anna-Sophie in einer Sparte Fuß gefasst, die den meisten als reine Männersparte bekannt ist.

Dass sie als Leiterin der FAST ihre Kenntnisse über den Wald, Holz, Borkenkäfer, Bearbeitung und Weiterverwendung weiter gibt, hat die KLENE ZEITUNG bewoben, einen eigenen Bewerb um den „Kopf des Jahres“ aus zu schreiben:

2 Tage vor Beginn der Aktion erhielt der „Holzwurm“

(HolzwurmIn geht da wirklich nicht!) einen Anruf der Kleinen Zeitung - man habe sie als Kandidatin für den Bewerb für die Region Feldkirchen/St. Veit ausgewählt; gleichzeitig wurde angefragt ob Anna bereit und einverstanden sei, nominiert zu werden.

Das Voting sollte vom 1. 12. 2023 bis 31. 12. 2023 über social media und eigene Netzwerke durch die Leser der Kleinen Zeitung erfolgen.

Unsere Classic-Pilotin, von Natur aus sowieso kein „fader Zipf“ (Zipfln geht auch hier nicht) sagte zu.

Danach begann das große Zittern bis zur Verleihung bei der Gala in Klagenfurt.



Die Gala / Preisverleihung fand am 30 Jänner 2024 auf der Eventplattform der Kleinen Zeitung in Klagenfurt statt ... Und wie im Classic-Sport hat auch bei „Köpfe des Jahres“ unsere Alpine-Pilotin mit großem Vorsprung gewonnen. Tolle Lobesworte und Anerkennung gab es von der Lokalredakteurin Felizitas Steiner (s. Foto oben, rechts)

Das 1.C.A.R. Team Ferlach gratuliert sehr herzlich!

Tag der offenen Tür bei der HTL 1



Etliche Mitglieder unseres Klubs nutzten am 27.01.2024 die Gelegenheit zum Besuch der HTL1 Lastenstraße 1, Klagenfurt, anlässlich des „Tages der offenen Tür“..



Eine der zahlreichen Ausbildungsmöglichkeiten der HTL1

Mit dabei auch unser Klub-Obmann Gustl Mostetschnig, der endlich mal den Ausbildungsort unseres schnellsten Klubmitglieds Chris Höher kennen lernen wollte. Höher war ja sehr erfolgreich im Formel-Rennsport unterwegs ehe er als Entwicklungs-Ingenieur im Rennsport tätig wurde.

Gelandet ist Gustl zuletzt im „Absolventen-Pub“ der HTL1“. Den online-Aufruf dieses „Pubs“ durch die DRIFT-Redaktion verhinderte das Sicherheits-System Kaspersky:

„Der Besuch einer nicht vertrauenswürdigen Webseite wurde verhindert“



Fairness gefragt!!

Liebe Braunsberg-Fahrerinnen und Fahrer,

es ist wieder soweit: die Ausschreibung zur 43. Braunsberg Bergwertung steht online.

Wir freuen uns darauf, Euch auch in diesem Jahr wieder am "Berg" begrüßen zu dürfen.

Für alle die zum ersten Mal dabei sind und sich beim Lesen der Ausschreibung über das Verbot von Stoppuhren wundern: wir haben ausgiebig darüber diskutiert und sind zu folgendem Entschluss gekommen:

BEI UNS GEHEN DIE UHREN ANDERS!!

Wir setzen auf Sportsgeist, Freude am Fahren und Fairness. Daher bleibt es bei der alt-modischen Variante: es sind KEINE wie auch immer gearteten Stoppuhren erlaubt (ja, das gilt auch für alles was Smartphones und Smartwatches so an Features zu bieten haben). Wenn jemand einen Halda oder eine Stoppuhr fix am Armaturenbrett hat, werden wir das weder ausbauen noch überkleben. Wir verlassen uns auf die Teilnehmer, dass die Teile nicht verwendet werden. Wenn jemand unsportlich sein will muss er das mit sich selbst ausmachen und überlegen, ob er sich über einen erschlichenen Pokal wirklich freut.

Selbstverständlich werden wir weiter die Augen offen halten und bei erkennbarem Schummeln Teilnehmer ausschließen oder Strafpunkte vergeben.

In diesem Sinne: kommt, habt Spaß und probiert es einfach im "old style" - wir freuen uns auf Euch!

Auch dieses Jahr wieder: Für junge Leute bis 27 gibt es ein stark ermäßigtes Nenngeld und außerdem wird der Beste Youngster auch EXTRA mit einem Pokal belohnt.



A U S T R O
CLASSIC.com

Gut gekleidet ins Jahr 2024!

Liebe Freunde von Austro Classic,

GRANDPRIX ORIGINALS ist eine seit rund zwei Jahrzehnten einzigartige Marke, die europaweit den Drive- & Lifestyle des Grand Prix Rennsports und seiner herausragenden Helden wie Steve McQueen, den Flair der bekanntesten Rennstrecken wie Le Mans, oder Marken wie GULF und HEUER reflektieren und mit qualitativer, modischer Kleidung ins Heute transportiert.

>> [Hier](#) findet Ihr Infos über GRANDPRIX ORIGINALS und auch, wie Ihr mit etwas Glück schöne Stücke aus der Kollektion **gewinnen** könnt. Unter allen, die uns bis **29. Februar 2024** unter

www.austroclassic.net -> Kontakt

eine Mail mit dem Betreff "Gut gekleidet" schicken (Name und Adresse nicht vergessen!), dürfen wir ein gutes Stück aus von GRANDPRIX ORIGINALS, das uns Christian Schamburek von GRANDPRIX ORIGINALS gestiftet hat - Vielen Dank dafür! - verlosen!

Wir drücken Euch die Daumen

Wolfgang M. Buchta & Team
Austro Classic

In eigener Sache



Seit Februar 2022 gibt es unsere Klubzeitschrift DRIFT als kostenlose online-Ausgabe nicht nur für unsere Klubmitglieder, sondern für alle Motorsport-Freunde.

Insgesamt 22 Ausgaben hat es im Verlauf von diesen 2 Jahren gegeben. Damit ist der DRIFT, neben den Aufrufen zu unseren Veranstaltungen, eine der am öftesten angeklickten Seiten unserer Homepage.



Die Spitze bei den Aufrufen erreichte im Mai 2023 natürlich unsere internationale FIZZERS-Karawanken-Classic, die auch die meisten Aufrufe aus dem Ausland erhielt.

Einen weiteren, kleineren Peak brachte der SMS-Classic-Sprint im September.

Auf eine konstante, aber doch stetig wachsende Leserschaft kann aber der DRIFT im Jahr 2023 zurück blicken. Nach dem Aussetzen der Karawanken-Classic im heurigen Jahr, können wir damit rechnen, dass unsere DRIFT-Ausgaben die meistgelesenen Aufrufe auf der Homepage des 1. C.A.R. Teams sein werden.

Das freut uns natürlich!

Trotzdem möchten wir an dieser Stelle wieder einmal unsere Klub-Mitglieder und Leser aufrufen uns bei der Gestaltung des DRIFT mit Beiträgen zu unterstützen.

Nur mit Eurer Hilfe können wir den DRIFT attraktiv gestalten! Beiträge, Fotos und Infos bitte an

figurag@aon.at



Wir haben ja in diesem DRIFT von dem Pech berichtet, das dem Kärntner Rallye Team Kramer aus St.Veit in Schweden wiederfahren ist. Auto weg, ein Teil der gekauften Reifen weg!



Jetzt informiert uns Alfred Kramer jun.:

Wir verkaufen 10 Stk. unserer NEUEN Pirelli Reifen. Sie befinden sich bei unserem Freund PAKA Engineering in Karlstad.

Marke: Pirelli WJ 185/65 R15,
Spikes: 7 mm Hengst
Preis: 4.500,- SEK pro Stk
(398,- €)

Für weitere Informationen bitte PN an uns 😊



Wo ist Rallye-Weltmeister Rovannerä?

Fotos: TOYOTA GAZOO Racing



Einigen von Euch ist es ja schon aufgefallen - der regierende Rallye-Weltmeister Kalle Rovannerä war bei der Monte Carlo Rallye nicht am Start.

Rovannerä hatte nach seinem zweiten Titelgewinn Ende 2023 angekündigt, 2024 nur einzelne WM-Läufe zu bestreiten.

Die drei Werksautos von Toyota sind aufgeteilt zwischen den beiden Vollzeit-Piloten Elfyn Evans und Takamoto Katsuta;

Das dritte Auto des Toyota-Werksteams teilt sich Rovannerä mit Sebastien Ogier, der bei der Rallye Monte-Carlo zum Einsatz gekommen ist.



Wie die weiteren WM-Läufe zwischen Rovannerä und Ogier aufgeteilt werden, ist noch nicht endgültig entschieden. Allerdings soll Toyota sogar überlegen im Laufe der Saison vier Autos bei einer Rallye ein zu setzen damit sowohl Rovannerä als auch Ogier zum Einsatz kommen können.

Beim zweiten Lauf zur Rallye-Weltmeisterschaft (WRC) 2024, der Rallye Schweden, 15.-18. Feber, ist der amtierende Rallye-Weltmeister an

der Reihe der gleich auf der ersten SP die Konkurrenz deklassierte.

Kalle holte sich bereits bei der Schwedenrallye im Jahr 2022 den Gesamtsieg.

Seit 2022 hat die Rallye Schweden ihr Hauptquartier in Umeå, der größten Stadt im Norden Schwedens. Die Verlagerung der Veranstaltung nach Norden – sie findet nun näher am Polarkreis statt – hat wieder extreme Winterbedingungen gebracht. Mit speziellen Stollenreifen, die sich in die Oberfläche bohren und für beeindruckenden Grip sorgen, ist dies eine der schnellsten Rallyes der Saison, bei der die Fahrer für mehr Speed ihre Autos auf die Schneeبانke am Straßenrand „anlehnen“.

Wie zuletzt begann die Rallye für die 56 Starter am Donnerstag mit einer kurzen „Sprint“-Etappe in Umeå.



Neben seiner Teilzeit-WRC-Saison treibt Rovannerä auch andere Motorsportaktivitäten voran. Bei der Bekanntgabe seines Teilrücktritts hatte der Finne erklärt, dass er sich verstärkt dem Drift-Sport widmen wolle.



Live!

Servus ON überträgt dieses einzige Winter-Spektakel der WRC live.

Wer die Live-Berichte verpasst hat, kann sich die Übertragungen in der Mediathek von Servus-TV trotzdem noch zu Gemüte führen:

>> [Servus TV](#)

Tipps & Tricks beim Zündkerzen-Wechsel

Fotos: OCC Assekurateur | Bosch

Ohne diese Kerzen läuft nichts... Oldtimer- und Youngtimer-Besitzer wissen, wie wichtig die regelmäßige Wartung ihres Klassikers ist. Eine der wichtigsten Prüfungen ist das Checken und Wechseln der Zündkerzen. Diese Teile unterliegen dem Verschleiß und sollten je nach Herstellerangaben ca. alle 30.000 Kilometer gewechselt werden.

Schließlich müssen die Kerzen Schwerarbeit im Motorraum verrichten:

Zwischen 500 und 3.500 Mal pro Minute entzünden sie per Funken das Kraftstoff-Luftgemisch, die Explosion drückt die Kolben im Zylinder nach unten, die freigesetzte Energie treibt über die Pleuelstange die Kurbelwelle an – und das Auto fährt.



Vorab: Bei Youngtimern und Oldtimern haben Zündkerzen unter Umständen andere Gewindeabmessungen und Wärmewerte als bei modernen Autos. Informieren Sie sich vorher in der Betriebsanleitung des Fahrzeugs, welche Zündkerzen exakt gebraucht werden. Der Markt für Zündkerzen ist riesig, es gibt viele renommierte Anbieter (u.a. Bosch, NGK). Die Preise starten ab ca. 2 Euro pro Stück.

Großer Vorteil: Bei automobilen Klassikern stecken die Kerzen meist nicht unter riesigen Plastikabdeckungen wie bei modernen Fahrzeugen und sind somit leichter zu finden. Ein notwendiger Zündkerzen-Wechsel ist also – gerade bei Liebhaberfahrzeugen – gar nicht so schwer.

Bert Spranger, Oldtimer-Schrauber aus Lübeck, zeigt Ihnen Schritt für Schritt, wie es geht.

1. Zündkabel von der Zündkerze abziehen

Der Sammler historischer Fahrzeuge wechselt die Zündkerzen an seinem Austin A 40 Pickup (Baujahr 1951):

„Zuerst muss man im Motorraum die Zündkabel suchen; die Kabel führen zu den Kerzensteckern, die wiederum auf den Kerzen sitzen. Da der Austin ein Vierzylinder ist, sind es also vier Kabel. Bevor man die Kabel von den Kerzen entfernt hat, sollte man schauen, ob die Zündkabel Nummern haben. Beim Austin sind die Nummern auf dem Zündverteiler markiert, Zündkabel Nummer 4 kommt also auf den vierten Zylinder und so weiter.“

Falls keine Zahlen drauf sind, sollte man sich die richtige Reihenfolge mit Klebeband markieren. Das ist wichtig, damit die Zündkerzen nachher wieder an den richtigen Zylinder kommen.

Zuerst dreht man man also den Kerzenstecker vom Kabel ab. Ich prüfe dann immer, ob der Stecker Schäden hat. Staub im Zündkerzenschacht entferne ich mit einem Akku-Staubsauger.

Ein kleiner Tipp:

Verwenden Sie möglichst Kunststoff-Stecker ohne Metallummantelung, die sind zuverlässiger, weil kaum Kriechströme entstehen können, bei denen der Funke nicht an der Kerze überspringt, sondern zwischen Kerzenstecker und Motorgehäuse.“



OCC

Wir versichern
Klassiker.

2. Zündkerzen mit geeignetem Werkzeug herausdrehen

Bert Spranger:

„Zum Herausdrehen der Kerze kann man spezielle Zündkerzenschlüssel benutzen, die es im Autofachhandel gibt. Am besten vorher erkundigen, welcher Schlüssel zur Kerze passt. Aber eine Nuss mit entsprechendem Steckschlüsseinsatz geht auch. Sind die Kerzen schwer zugänglich, empfiehlt sich eine Ratschenverlängerung. Ich persönlich bevorzuge hier eine Kurbel, mit der ich die Kerze bequem rausdrehen kann.“



3. Zündkerzen säubern und prüfen

„Jetzt kann man die herausgedrehte Kerze unter die Lupe nehmen. Ich schaue sie mir ganz genau an, ob sie schwarz ist anstatt hell oder Stücke fehlen.“

Ist die Elektrode anstatt rehbraun schwarz, kann man sie zum Beispiel mit einer Messingdrahtbürste reinigen. Auch das ist nicht immer nötig, hier kommt es auf die Dicke des Belags an und ob der Motor eventuell schon Zündaussetzer hatte. Denn die Spritversorgung des Motors hat Einfluss darauf, ob die Kerze schwarz ist oder Material fehlt.

Einfach gesagt: bei zu viel Sprit wird die Kerze dunkel, fließt zu wenig Sprit, wird sie zu heiß, dann besonders hell und Material kann fehlen.



Meine nächste Prüfung gilt dem Elektrodenabstand der Zündkerze, der empfohlene Abstand steht auf der Verpackung der Zündkerze. Mit einer speziellen Fühlerlehre, die etwa 12 Euro kostet, kann man den Abstand ausmessen. Dazu schiebt man die verschiedenen dicken Blättchen der Fühlerlehre zwischen die Elektrode. Passt sie gerade so rein, kann man auf dem Blättchen den Elektrodenabstand ablesen und gegebenenfalls korrigieren, zum Beispiel mit dem Schraubenzieher etwas auseinander biegen, bis er den Hersteller-Angaben entspricht.

4. Neue Zündkerze hineindreihen

Bert Spranger:

„Es empfiehlt sich, das Gewinde der Kerzen etwas mit Keramik- oder Kupferpaste zu schmieren. Damit kann man das Festbrennen der Zündkerze im Zylinderkopf verhindern. Die gewechselte Zündkerze wird nun vorsichtig am Gewinde angesetzt und zunächst ohne Werkzeug per Hand eingedreht. Aufpassen, dass man sie nicht schief ansetzt, sonst kann das Gewinde beschädigt werden. Dann kommt der Drehmomentschlüssel zum Einsatz und man zieht sie sanft fest.“

14 Millimeter Zündkerzen werden mit 25 Newtonmeter angezogen.

Faustregel: Sanft festziehen ohne Drehmomentschlüssel, danach mit Drehmomentschlüssel normal, bis der Schlüssel anspricht.

Dreht man die Kerze zu locker rein, bewegt sich die Kerze im Gewinde bei laufendem Motor. Das Problem ist dann nicht der Druckverlust, sondern dass die Kerze irgendwann raus fliegt und dann gerne noch Teile des Gewindes aus dem Zylinderkopf reißt. Dreht man sie zu fest rein, zerstört man das Gewinde. Folge: Man kann drehen, soviel man will, sie bleibt locker.“



OCC

Wir versichern
Klassiker.



Welche Kerzen kann ich nehmen?

Bert Spranger:

„Im Prinzip kann man alle Marken nehmen, nur der Wärmewert und die Gewindeabmessungen der Kerze müssen stimmen. Im Internet gibt es Vergleichslisten, dort kann man erfahren, welche Bosch-Zündkerze oder Beru-Zündkerze zum Beispiel einer NGK-Zündkerze entspricht. Grundsätzlich kann man also alle Zündkerzen-Hersteller nehmen, wenn die Werte stimmen. Denn die Kerze muss im Motor die richtige Temperatur erreichen, sie darf weder zu heiß noch zu kalt sein. Wenn sie zu kalt ist, lagern sich Kohle-Rückstände ab. Ist sie zu heiß, fängt die Zündkerze an zu glühen und geht kaputt.“

Normale neue Zündkerzen, die auch ich benutze, kosten so um die 10 Euro. Wer Zündkerzen selbst wechselt, spart natürlich, denn in der Werkstatt kann das schon mal einen dreistelligen Betrag kosten.

Dabei gilt: je mehr Zylinder der Oldtimer oder Youngtimer hat, desto aufwendiger und teurer wird es. Ich empfehle, immer alle Kerzen zu wechseln, damit alle Zündkerzen gleich lang altern.“



Was brauche ich für Material für den Zündkerzenwechsel?

- Zündkerzen
- Lappen und Messingdrahtbürste zur Reinigung
- Zündkerzenschlüssel
- Zündkerzen-Nüsse als Aufsatz für Steckschlüssel, wenn kein spezieller Zündkerzenschlüssel vorhanden ist
- eventuell Verlängerung für die Ratsche, wenn Zündkerzen schlecht zugänglich sind im Motorraum

Wie entdecke ich defekte Zündkerzen?

Bert Spranger:

„Erste Anzeichen für defekte Zündkerzen sind ein ruckelnder Motor, Zündaussetzer machen sich bemerkbar. Aber auch, wenn der Motor sehr lange braucht, um zu starten, kann das an den Kerzen liegen. Sinkt die Motorleistung während der Fahrt und steigt der Benzinverbrauch, müssen die Kerzen ebenfalls gecheckt werden. Gleiches gilt, wenn der Motor im Stand einen ungleichmäßigen Leerlauf zeigt.“

OCC

Wir versichern
Klassiker.



Auf diese Änderungen müssen sich Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer 2024 einstellen

Auch 2024 wird das Auto- und Motorradfahren wieder teurer. Der ARBÖ informiert, was sich darüber hinaus noch für den motorisierten Individualverkehr ändert.

Erhöhung der CO₂-Bepreisung

2024 steigt die CO₂-Bepreisung, wodurch Treibstoff abermals teurer wird. Für eine Tonne CO₂ sind künftig 45 Euro zu bezahlen. Der Bruttopreis pro Liter Diesel wird somit um rund 13 Cent teurer, ein Liter Eurosuper 95 erhöht sich um rund 12 Cent.

Neue CO₂-Grenzwerte zur Berechnung der Normverbrauchsabgabe

2024 werden die Berechnungswerte für die Normverbrauchsabgabe verschärft, wodurch sich die einmalige Steuer beim Kauf eines neuen Kraftfahrzeugs erhöht: Der CO₂-Abzugsbetrag wird um den Wert 5 und der Malus-Grenzwert um den Wert 15 abgesenkt. Der Malus-Betrag wird hingegen um den Wert 10 erhöht und der Höchststeuersatz um 10 Prozentpunkte angehoben.

Die ab 1. Jänner 2024 gültige Berechnungsformel lautet daher:
(CO₂-Emissionen in g/km – 97 g) : 5 = Steuersatz

Der Malus-Grenzwert für Pkw sinkt um 15 Gramm, nämlich von 170 auf 155 Gramm CO₂ pro Kilometer. Der Malus-Betrag wiederum wird um 10 Euro erhöht, künftig sind daher 80 Euro statt wie bisher 70 Euro fällig. Der Höchststeuersatz steigt um 10 Prozentpunkte von 70 auf 80 Prozent.

Auch für leichte Nutzfahrzeuge ändert sich die Berechnungsformel der Normverbrauchsabgabe: Der CO₂-Wert wird um 5 von 155 auf 150 Gramm CO₂ pro Kilometer reduziert und der Malus-Grenzwert sinkt um 15 Gramm von 223 auf 218 Gramm CO₂ pro Kilometer. Der Malus-Betrag bei Fahrzeugen der Klasse N1 wird um 10 Euro auf 80 Euro erhöht und der Höchststeuersatz steigt auf 80 Prozent (bisher 70 Prozent).

Die 2024 gültige Berechnungsformel für Fahrzeuge der Klasse N1 lautet daher:
(CO₂-Emissionen in g/km – 150 g) : 5 = Steuersatz

In beiden Fällen wird die Steuer um den Abzugsposten von 350 Euro minimiert.

Neue CO₂-Grenzwerte zur Berechnung der Motorbezogenen Versicherungssteuer

Für neu zugelassene Personenkraftwagen erhöht sich die motorbezogene Versicherungssteuer: In der Berechnungsformel wird der CO₂-Wert um den Wert 3 und der KW-Wert um den Wert 1 abgesenkt. Damit gilt ab 1. Januar 2024 folgende Formel:

$(kW-61) \times 0,72 + (CO_2\text{-Ausstoß}-103) \times 0,72 = \text{monatliche Steuer in Euro}$

Neue CO₂-Grenzwerte zur Berechnung des Sachbezuges

Ab 1. Jänner fällt für alle Fahrzeuge nur 1,5 Prozent Sachbezug an (maximal 720 Euro monatlich), die nicht mehr als 129 Gramm CO₂ pro Kilometer ausstoßen. Für Fahrzeuge, die einen höheren CO₂-Ausstoß haben, beträgt die Berechnungsgrundlage für den Sachbezug 2 Prozent (maximal 960 Euro monatlich). Weiterhin sachbezugsbefreit sind Elektro- und Wasserstofffahrzeuge.

Autobeschlagnahmung möglich

Ab 1. März ist die Beschlagnahmung von Fahrzeugen nach besonders hohen Geschwindigkeitsübertretungen durch die Polizei möglich. Ab einer Überschreitung von 60 km/h innerorts oder 70 km/h außerorts kann das Fahrzeug beschlagnahmt werden.

Nach Ablauf von 2 Wochen hat die Behörde dann entweder das Fahrzeug zurückzugeben oder ein Verfallsverfahren einzuleiten.

Ab einer Tempo-Überschreitung von 80 km/h innerorts beziehungsweise 90 km/h außerorts wird das Fahrzeug auf jeden Fall beschlagnahmt und ein Verfallsverfahren zwingend eingeleitet. Sollte es innerhalb der vergangenen vier Jahre bereits zu einem „Raserdelikt“ gekommen sein, wird bereits ab einer Überschreitung von 60 km/h im Ortsgebiet und 70 km/h außerhalb des Ortsgebietes jedenfalls ein Verfallsverfahren eingeleitet.



Vignette oder Go-Box – Gesamtmasse folgt Gesamtgewicht

Künftig entscheidet nicht mehr das höchst zulässige Gesamtgewicht, sondern die technisch zulässige Gesamtmasse, ob das Fahrzeug eine Vignette für das ASFINAG-Netz benötigt oder ob es der kilometerabhängigen Go-Maut unterliegt.

Fahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von bis zu 3,5 Tonnen benötigen eine Vignette, Fahrzeuge mit höherer Gesamtmasse müssen die Maut fahrleistungsabhängig mittels GO-Box entrichten.

Davon ausgenommen sind KFZ, die vor dem 1. Dezember 2023 mit einem damals höchstzulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3,5 Tonnen zum Verkehr zugelassen worden sind. Diese gelten bis zum 31. Jänner 2029 weiterhin als Fahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3,5 Tonnen und benötigen somit die Autobahnvignette.

Neue Norm für Kindersitze

Ab 1. September 2024 dürfen ausschließlich Kindersitze mit der Prüfnorm R129 verkauft werden. Die Verwendung von Kindersitzen mit der bisher gültigen Prüfnorm ECE R44/04 ist weiterhin zulässig.

Verpflichtende Einführung von Assistenzsystemen

Neufahrzeuge, mit dem Datum der Erstzulassung ab 7. Juli 2024, müssen mit einigen Assistenzsystemen verpflichtend ausgestattet sein. Nicht mehr fehlen dürfen:

- Automatischer Notbremsassistent
- Notbremslicht
- Notfall-Spurhalteassistent
- Rückfahrassistent
- Intelligenter Geschwindigkeitsassistent
- Müdigkeitswarner (Aufmerksamkeitsassistent)
- Ereignisbezogene Datenaufzeichnung (Black Box)
- Vorrichtung zum Einbau einer alkoholempfindlichen Wegfahrsperre
- Reifendruckkontrolle (für Nutzfahrzeuge und Busse)

Förderung für den Ankauf von Elektroautos

Beim Kauf von E-Fahrzeugen werden Privatpersonen auch weiterhin mit einer Förderung von 5.000 Euro unterstützt, für die Anschaffung von einem E-Motorrad gibt es 2.300 Euro.

Private Ladeinfrastruktur wird mit bis zu 600 Euro für Wallboxen bzw. Ladekabel und mit bis zu 1.800 Euro für Gemeinschaftsanlagen in Mehrparteienhäusern gefördert.

Weitere Informationen dazu, unter anderem auch zur Antragsstellung, findet man unter: www.umweltfoerderung.at

Neue Tarife für die ASFINAG-Autobahnvignette

Neue Tarife 2024 für Pkw (bzw. alle zweispurigen Kfz bis 3,5 t):

- 10-Tages-Vignette: EUR 11,50,-
- 2-Monats-Vignette: EUR 28,90,-
- Jahresvignette: EUR 96,40,-

Ausschließlich digital erhältlich:

- 1-Tages-Vignette: EUR 8,60,-

Neue Tarife 2024 für Motorräder (einspurige Kfz):

- 10-Tages-Vignette: EUR 4,60,-
- 2-Monats-Vignette: EUR 11,50,-
- Jahresvignette: EUR 38,50,-

Ausschließlich digital erhältlich:

- 1-Tages-Vignette: EUR 3,40,-

Die Jahresvignette für das Jahr 2024 gilt von 1.12.2023 bis 31.1.2025.

Aus unserer Reihe „seltene / unbekannte Fahrzeuge“ Kennen Sie den Classic 359?

Text: Paul Krüger, Neues von zwischengas vom 11.01.2024



Bei "Classic Motor Carriages" in Miami entstanden ab Ende der Siebzigerjahre GFK-Nachbauten von Porsche 356 Speedster, Shelby Cobra und Bugatti 35, sowie eine Reihe von eigenen Modellen im Dreissigerjahre-Stil auf Basis des Ford Pinto. Dem Luxus vortäuschenden Anspruch gerecht werdend, trugen letztere vornehme Namen wie Royale oder Tiffany. Im feuchtwarmen Sonnenstaat hatten die ebenso fahrtwindgekühlten wie rostresistenten Kunststoff-Karosserien durchaus ihre Liebhaber.

Gut zehn Jahre später kamen die kreativen Plastikmodellbauer aus Florida zu dem Schluss, dass dem Kundenstamm der finanziell unterversorgten Selbstdarsteller neben den Fälschungen traditioneller Klassik-Karosserien noch eine Cabrio-Version des seit zwei Jahren gebauten Über-Sportwagens Porsche 959 fehle. Zur Errichtung auf einem um fünf Zoll gekürzten VW-Käfer-Chassis entstand ab 1989 der Classic 359, dessen Name sich höchst raffiniert aus zwei Porsche-Typnummern zusammensetzte.

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, 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.

Für nur 19.000 US-Dollar konnte man so zum Neid-Objekt seines gesamten Freundeskreises werden, wie die Werbung stolz verkündete – vorausgesetzt man war schon im Besitz der Wolfsburger Basis und traute sich den Zusammenbau selbst zu. War beides nicht der Fall, musste beides extra bezahlt werden. Dafür gehörten immerhin die stark geschüsselten 15-Zoll-Kreuzspeichenräder zur Serienausstattung. Wem der VW-Treibsatz nicht rasant genug war, der konnte seinen Classic 359 mit einem 911-Motor zu einem halbechten Porsche machen. Platz war im ausladenden Heck jedenfalls genug.



Auch wenn im ersten Moment leichtfällt, sich über die in Glasfaser laminierte Vortäuschung falscher Tatsachen lustig zu machen und ein wenig Phantasie dazugehört:

mit geschwärzten Lüftungsschlitzen und korrekter Fahrwerkshöhe sähe der Classic 359 sicher gar nicht mal so schlecht aus. Und in Zeiten, in denen ästhetisch nicht minder fragwürdige Koenig-Specials zu besonders zeittypischen und hochbezahlten Achtzigerjahre-Sammlerstücken geworden sind, verdienen auch die schrägen CMC-Kreationen eine zweite Chance als anerkanntes Kraftfahr-Kulturgut.

Rund 200 Classic 359 sollen bis Anfang der Neunzigerjahre entstanden sein.

Aus unserer Reihe „seltene / unbekannte Fahrzeuge“
Das vergessene Skoda-Coupé

Text: Bruno von Rötze, Fotos: Neues von zwischengas vom 25.01.2024



Nun, ganz vergessen ist es nicht, denn tatsächlich berichteten wir bereits vor zehn Jahren über dieses Coupé. Inzwischen sind wir erneut darauf gestoßen und fanden auch weitere Hintergrundinformationen und Bilder. Tatsächlich hieß das Coupé eigentlich ÚVMV und nicht Skoda, denn es wurde an einer Hochschule entwickelt.

Milan Vacek, der verantwortliche Ingenieur, beschrieb in der lokalen Automobilzeitschrift worum es ging: „Das breite Angebot an Sportwagen mit speziellen Coupé-Karosserien findet immer mehr Beachtung in der weltweiten Öffentlichkeit der Autofahrer. Das Lotus Europa-Sportcoupé, der Matra 530 A, der Lombardi-Fiat GP, der Saab Sonett V 4 und Dutzende ähnlicher Typen lassen die Herzen von Autofahrern aller Alters- und Berufsgruppen höher schlagen. Diese Fahrzeuge haben – im Gegensatz zu den handelsüblichen Sportcoupés, die als Varianten von Serienlimousinen, z.B. von Opel, Ford usw., abgeleitet sind – eine einzigartige Karosseriestruktur, die sich vom Serienfahrzeug völlig unterscheidet. In der Regel übernehmen sie von diesem nur den Motor oder allenfalls noch einen Teil der Fahrwerks-Elemente.“

Diese kleinen, sympathischen Autos verleugnen nicht, dass sie aus einem gemeinsamen Stamm mit ihren stolzen und unerschwinglichen Vettern aus den Familien Lamborghini, Ferrari und Maserati stammen.

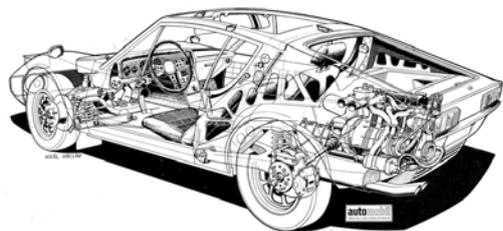
Artikel von www.zwischengas.com



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.

Bei den Überlegungen zum Bau eines experimentellen Musterfahrzeugs am ÚVMV-Institut für Kraftfahrzeugforschung fiel die Wahl auf diesen spezifisch sportlichen Wagentyp, der natürlich vom Stammtyp der Skoda Š100 / 110-Automobilproduktion abgeleitet wurde.



Das Karosserie-Team bekam die Aufgabe methodische Entwicklungsverfahren, die nur theoretisch behandelt worden waren, experimentell zu verifizieren. Ziel war es, eine Muster-Karosserie zu schaffen, die technisch vielseitig einsetzbar ist. - Die Aufgabe der Karosseriebauer bestand also darin, möglichst viele moderne Konstruktionselemente einzusetzen und die strukturellen und technologischen Möglichkeiten des Aufbaus einer Verbund-Karosserie in einer Kombination aus Glasfaser und Blech um zu setzen.“

Der erste Schritt bei der Entwicklung des neuen Fahrzeugs war das Interieur, dessen Abmessungen nach der Vermessung und Bewertung der Sitzpositionen verschiedener Sportwagentypen als Ausgangspunkt konzipiert wurden. Natürlich wollten die Karosseriebauer die Stirnfläche des Fahrzeugs auf ein Minimum reduzieren, da die Abhängigkeit der Höchstgeschwindigkeit vom invertierten Wert dieser Fläche in der gleichen Größenordnung liegt wie die Abhängigkeit von der Motorleistung.

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.

Daraufhin wurde eine Fahrwerkskonstruktion unter Verwendung eines kompletten Š110-Antriebsstrangs entwickelt, für den eine neue Hinterachse mit dreieckigen Längslenkern mit geneigter Schwenkachse und Zweigelenk-Radwellen entworfen wurde. Alternativ wurde der Einbau eines 2-OHC-Motors ins Auge gefasst, der zur gleichen Zeit bei der ÚVMV entwickelt wurde. Das Layout des Motorraums und der Luftkanäle wurde bereits an die Bedürfnisse dieses Motors angepasst. Die Vorderachse wurde bis auf die Anordnung des Stabilisators hinter der Achse beibehalten. Der Kühler befand sich an der Vorderseite der Karosserie und war mit einem elektrischen Zusatzlüfter ausgestattet.”

Wie die Bilder belegen, schafften es die Studenten offenbar zusammen mit ihrem Vorsteher ein fahrfähiges Automobil zu bauen, das wohl selbst in Westeuropa Fans gefunden hätte. Grundlage für dieses Konzeptfahrzeug war der Saab Sonett II.



Im Jahr 1962 eröffnete der schwedische Autohersteller Saab in der damaligen Tschechoslowakei seine erste Vertretung. Diese wurde sie von dem tschechischen Rennfahrer Zdenek Treybal betrieben. Der verkaufte 1968 einen Saab Sonett II an die damaligen Nationalen Unternehmens Autowerke (AZNP) Mladá Boleslav.



Weil Ende der 1960er Jahre kleine Sportwagen sehr populär waren, wurde 1970 in Zusammenarbeit mit dem Ústav pro výzkum motorových vozidel (ÚVMV, deutsch Institut für Kraftfahrzeugforschung) in Prag, der heutigen TÜV SÜD Auto CZ s.r.o., auf Basis dieses Saab-Modells ein Sportwagen-Konzept erarbeitet. Die äußere Erscheinung basierte vollständig auf dem Saab Sonett II, nur die Frontpartie war vom Ferrari Dino inspiriert. Das Fahrzeug wurde im Juli 1970 auf der Ausstellung „Mensch und Automobil - IEMA 70“ in Prag der Öffentlichkeit vorgestellt.

Obwohl nahezu serienreif, erfolgte keine Serienfertigung.

Technische Daten:

Heckmotor
Hubraum: 1138 cm³
Leistung: 75 PS
Höchstgeschwindigkeit: 175 km/h
Zeit von 0–100 km/h: 13,7 Sekunden

Fotos links: wikicommons, Alofok

Noch Geheimtipps: Fünf Newtimer, die bald Raritäten werden

Text: Paolo Ollig / OCC-Artikel 1/2024



Es gibt Begrifflichkeiten, die definitorisch klar zu fassen sind. Oldtimer beispielsweise sind rein vom Baujahr eindeutig einzugrenzen. Aber es gibt auch jüngere potenzielle Sammlerautos, mal Youngtimer oder Newtimer genannt. Die Retro Messen haben dafür den Namen Neo Classics ins Leben gerufen.

Meist handelt es sich um irgendwie besondere Autos, bestenfalls selten, auf jeden Fall nie als Alltagsauto verheizt. Teuer müssen sie eigentlich nicht zwingend sein, aber irgendwie das Potential haben, eines Tages wahre Klassiker zu werden.

Hier mal eine paar subjektive Beispiele, um dem theoretischen Begriff ein wenig Futter zu verleihen. Ganz sicher haben Sie diese Modelle selten auf der Straße gesehen, vielleicht aber fallen Sie ihnen dann aber in einigen Jahren bei einer Klassiker-Messe auf.

Fünf Newtimer, die das Zeug haben, begehrte Sammlerstücke zu werden.

Alfa Romeo 4C

Dass der Alfa Romeo 8C vom Fleck weg ein Sammlerstück werden würde, war abzusehen. Aber auch das kleine Geschwisterchen, der 4C, scheint dem großen Achtzylinder-Bruder in nichts nachzustehen. Das kleine, puristische Coupé – später auch als offene Variante erhältlich – vermittelt die Alfa Romeo-DNA ganz ungefiltert. Für viele ist – Stand jetzt – der 4C der letzte echte Alfa, leicht, dynamisch, emotional. Der kleine 1,7 Liter Turbo-Mittelmotor erzeugt 177 kW/241 PS, die das circa 1.000 Kilo schwere Auto auf 258 km/h beschleunigen können. Zwischen 2013 und 2020 wurden keine 10.000 Exemplare gefertigt. Knapp 60.000 EUR kostete das Coupé neu, für den Spider wurden 72.000 EUR aufgerufen.



Auch wenn der 4C vielleicht nicht ganz den raren Sammlerstatus des 8C wird erreichen können, so kann er doch ein lohnendes, werthaltiges Auto mit Potential werden. Zumindest lassen die aktuellen Werte, die auf Neuwagenpreis-Level oder gar darüber liegen, das vermuten.

OCC

Wir versichern
Klassiker.



BMW M3 CSL (E46)

BMW M3 gibt es viele, aber auch unter ihnen gibt es einige besondere limitierte Serien, die ihm noch etwas mehr Potential für die Zukunft verschaffen. Wie z.B. der M3 CSL der Baureihe E46.

Äußerlich sehr nah am Serien-M3, aber im Detail konsequent auf Leichtbau getrimmt. 17 PS mehr in Verbindung mit 110 Kilogramm weniger ergeben das Leistungsgewicht von 3,85 kg/PS. Bis zu 280 km/h Spitze sind möglich.

Optisch verraten ihn einige Details, wie das Dach aus Sichtcarbon, die Einstiegsleiste oder die geschwungene Abrisskante. Nur 1.383 Stück wurden gebaut und machen ihn sozusagen zur Krone der E46-Schöpfung.

Mercedes-Benz CLK DTM

Viel Leistung, geringe Stückzahl – daraus lässt sich meist schon großes Potential ableiten. So wie beim Mercedes-Benz CLK DTM AMG aus dem Jahr 2004. Anlässlich der erfolgreichen DTM Saison 2003, in der Mercedes mit einem AMG CLK 9 von 10 Rennen gewann und Bernd Schneider den Gesamtsieger stellte, sollte im Folgejahr ein Sondermodell erscheinen.

Dazu baute die HWA AG (Hans-Werner Aufrecht) im Auftrag der Mercedes-AMG GmbH, auf Basis der CLK Baureihe 209, das stärkste und leichteste, was mit diesem Modell möglich war. 5.439 cm³ Hubraum, 582 PS, 320 km/h Spitze (das Cabrio wurde bei 300 km/h abgeregelt), soweit die nackten Zahlen. Je 100 Stück von Coupé und Cabriolet wurden gebaut, ab etwa 230.000 EUR war das limitierte Modell zu haben. Heute reicht das nicht mehr, um eines zu erstehen.



Lexus LFA

Das Potential schlummert oft auch in den Fahrzeugen, die in gewisser Weise etwas unter den Radar fliegen. So wie der nur 500-mal zwischen 2010 und 2012 produzierte Lexus LFA. Das ganz auf Performance getrimmte Coupé der Luxusmarke von Toyota beeindruckt durch bloße Zahlen: 4,8 Liter V10-Motor, 412 kW/560 PS, 3,7 Sekunden auf 100 km/h, erst bei 325 km/h ist Schluss mit Vortrieb.

Dies und die prestigeträchtige Zeit von 7:14 Minuten auf der Nürburgring Nordschleife kompensieren das vielleicht fehlende Renommee hierzulande. Aber was das Potential als zukünftiger Klassiker angeht, braucht sich der neu

375.000 EUR teure LFA gegenüber den europäischen Wettbewerbern nicht verstecken.

Renault Avantime

Man kann nicht über Newtimer oder Fahrzeuge mit Sammlungs-Potential sprechen, ohne einen Blick nach Frankreich zu werfen. Über die Jahre hinweg bis in die Neuzeit kamen von der Grande Nation regelmäßig innovative und avantgardistische Fahrzeuge. Ob Renault Twingo, Citroën C6 oder Peugeot RCZ, bei zahlreichen Modellen trauten sich die Hersteller was und schufen teils sehr innovative Fahrzeuge, auch wenn sie schon mit dem Blick auf die breite Masse entwickelt wurden. Eines dieser Autos sticht ein wenig heraus: Der Renault Avantime.

Technisch teilt sich der Avantime die Basis mit dem Espace, aber es wurde ein Van komplett anders interpretiert. Mit nur drei Türen – die sich raffiniert und platzsparend öffnen – und einer luxuriösen Ausstattung sollte er eine andere Klientel ansprechen. Zumal auch das unkonventionelle Design eher nichts für die breite Masse war. Aber eher wegen der Schwierigkeiten der produzierenden Firma Matra als wegen der mangelnden Kaufbereitschaft wurden nur circa 8.500 Exemplare gebaut. Wenn man ein gut erhaltenes mit wenigen Kilometern auf der Uhr sein Eigen nennt, hat man irgendwie auch ein exklusives Auto mit Potential zur Hand.



Hier könnt Ihr mal sehen, ob Ihr Euch aus unserer Reihe „seltene / unbekannte Fahrzeuge“ etwas gemerkt habt Euer Wissen über alte Fahrzeuge testen. - Zwischengas hat dazu einen spannenden online-Test zur Verfügung gestellt!
Probiert es mal aus!

Quiz für Autokenner: u50 - Autos, die höchstens 50 Mal gebaut wurden



Die meisten Autohersteller trachteten vorwiegend danach, eine möglichst große Anzahl Fahrzeuge eines einzelnen Typs zu bauen und zu verkaufen. Nicht immer klappte dies wie geplant und so entstanden Kleinstserien und Minimalproduktionen, an die man sich teilweise heute kaum noch erinnern kann.

Wir haben im Zwischengas-Archiv nach Autos gesucht, die maximal 50 Mal entstanden sind, darum "u50". Über viele, aber nicht über alle haben wir irgendwann berichtet.

Jetzt liegt es an Ihnen, die Fahrzeuge zu erkennen! Wollen Sie es versuchen?

1. Frage: Wie hieß dieses elegante und überaus rarer Coupé?

- Cadillac Series 59 Jet
- Ferrari 375 America
- Jensen Supersonic
- Hudson Italia
- Sunbeam Venezia

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.

Na, schon eine Antwort gefunden? ... Dann macht mal hier weiter :

Über 150 Quizfragen warten auf Euch:
<https://quiz.zwischengas.com/>

Wenn Ihr die Antwort auf Frage 1 eingegeben habt, wartet ein wunderschönes Cabrio auf Euch; leider nicht als Gewinn eines Preisrätsels, sondern als nächster Test Eures Wissens über seltene Oldtimer.



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

Per News Flash oder in der CTF WhatsApp Gruppe (meldet Euch doch dort an) können kurzfristige zusätzliche Infos über Meetings, Events oder was den Mitgliedern oder Vorstand so einfällt. verlautbart werden.

Bereits bekannte Veranstaltungstermine **2024**

Ab 02. Februar
bis 02. März; Ort:

Formel 1-Exhibition
METASStadt, 1220Wien, Dr.-Otto-Neurath-Gasse 3

07. März



Erster Clubabend des 1. C.A.R. Teams Ferlach*
Genaueres Programm folgt; lasst Euch überraschen!
Ort: folgt

04. April



Clubabend des 1. C.A.R. Teams Ferlach*
Termin 18 Uhr
Ort: Gasthof Kollerwirt, Tanzenberg.
„Maserati Sammlung“ in der Garage von Herrn Dr. Leopold Kraßnig

07. April



Classic-Shorttrack
Ort: Globo, St. Jakob i.R.
Lauf zum  / Lauf zur Classic-Staatsmeisterschaft



13. April

Theorie und Lichtschrankentraining
Ort: St.Veit / Mail
Veranstalter: Micros <https://kraigerberg.at/>

19. April

Kleiner Preis vom Kraigerberg
Ort: Kraig
Lauf zum  / Lauf zur Classic-Staatsmeisterschaft



01. Mai

„Frühstück bei mir“
Oldtimer-Treffen bei unserem Klubmitglied Ingrid Weichsler
Ort: Brennereistraße, Klagenfurt; Nähe Gurkerwirt

01. Mai

46. Landesoldtimertreffen
Ort: Drauhafen Dullachn
Veranstalter: KMVC <https://kmvc.at>

04.-05. Mai

Oldtimermesse Tulln
<https://www.oldtimermesse.at/>

25.-26. Mai

Croatia Classic Marathon
Termin kann sich ändern
Ort: Zagreb, Kroatien
Veranstalter: AM OTK „Stari kotači“ www.starikotaci.hr
Lauf zum 

07. September



SMS-Classic-Sprint
Ort: Ebenthal, Klagenfurt
Lauf zum  / Lauf zur Classic-Staatsmeisterschaft

