



Das Imperium schlägt zurück! Platz 1,2 & 4 für Toyota in Kenya

Foto: toyotagazooracingMedia

Nächster Garagen-
Klubabend bei
Ingrid Weichsler
am 2. Mai



Team „Motorsport
Glinzner“ prolongiert
seine Erfolgs-Story
in Kitzreck



Interessanter, gut
besuchter „Garagen-
Klubabend“ am
4. April



Keine „Helikopter“ mehr für Gustl

Unser Klub-Obmann Gustl Mostetschnig ist ja bekannt dafür, dass sein Herz nicht nur für den Motorsport schlägt, wo er nach dem Ende seiner Motorsportkarriere (Racing, Autocross) noch immer sehr flott mit dem Kart unterwegs ist.

Nein, unser Gustl ist auch ein begeisterter Schifahrer, der uns immer wieder in den Wintermonaten fehlte, da er um diese Zeit Die SchihaserIn in Tirol als Schilehrer beglücken musste.

Damit ist allerdings in nächster Zeit Schluss, denn „ein Esel geht so lange ...“ - den Spruch kennt Ihr ja sicher?

Denn den Schilehrer! zog es zwar nicht auf's Eis aber immerhin auf eine eisige Buckelpiste. Noch einmal hinunter wedeln, Super! - und jetzt als Draufgabe noch einen „Helikopter“, also eine 360°-Drehung in der Luft mit sicherer Landung.



Die Landung verlief allerdings etwas anders als geplant; sagen wir es vornehm - sie gelang überhaupt nicht! - Der „Heli“ stürzte ab!

Die Folgen waren schmerzhaft und werden unsern Gustl wohl noch einige Zeit an seine Flugversuche erinnern: Knie zertrümmert, Sehnen gerissen etc. Der behandelnde Arzt in der Erstversorgung zeigte sich einigermaßen verwundert als ihm Gustl den Unfall-Hergang schilderte: „Herr Mostetschnig, was machen's denn sowas? An Helikopter in Ihrem Alter! Sie san ja ka Zwanzigjähriger mehr!“

CTF-Quiz: wie alt ist Gustl wirklich?

Inzwischen musste Gustl bereits verschiedene, geplante Termine absagen, dürfte aber bald auf Krücken wieder unterwegs sein ehe er voraussichtlich erst in 3 Monaten (!!!), einen Termin für seine Knie-Operation(en) bekommt. „Mit dem Alter muss i dem Doktor leider recht geben; da dürft i mi wirklich a bissl verrechnet haben, weil 20 bin I wirklich nimmer! Leider wird es ca. a halbes Jahr dauern bis das Knie wieder halbwegs OK ist.“ teilte Gustl der DRIFT-Redaktion mit.

Als wohl Einzige freut sich Tochter Lisa: „Jetzt muss der Opa endlich einmal daheim bleiben um sein Knie zu heilen. Das passt genau, denn jetzt kann er auf die Kinder aufpassen und wir können uns dadurch mehr um unseren Hausbau kümmern!“

Das C.A.R. Team wünscht dem Obmann gute Genesung und baldige Rückkehr ins Klubleben





FIGI's ROADBOOK

Kein Helikopter mehr	Seite 2
Klubabend 04. April / 2. Mai 2024	Seite 3
Maserati-Klubabend am 4. April	Seite 4
Clas sic Shorttrack am 6. April	Seite 7
Nächster KCC-Event in Kroatien	Seite 12
Der Afritz-See muss warten	Seite 14
Wir haben einen Freund verloren	Seite 15
Oldtimer-Messe Klagenfurt	Seite 16
Rally-News	Seite 18
Kommende Veranstaltungen	Seite 27
Messe-News	Seite 30
Tipps für Autofahrer	Seite 31
E-Fuels	Seite 33
Seltene & unbekannte Fahrzeuge	Seite 36
50 Jahre VW-Golf 1	Seite 38
Termine	Seite 45

INHALT

Der „Garagen-Klubabend am 4. April 2024 war wieder ein Hit!

Als Mark Strohecker's (Obmann-Stellvertreter) Anfang 2024 mit der Idee aufkreuzte doch einmal eine Klubabend bei einem unserer Klub-Mitglieder zu veranstalten und dabei die verborgenen „Schätze“ der Mitglieder zu besichtigen, ahnte noch niemand den Erfolg dieser neuen Idee.

Inzwischen hatten wir 2023 einige „Garagen-Klubabende“ hinter uns die alle sehr gut besucht waren. Am 4. April organisierte Klubobmann Gustl nun den ersten derartigen Abend des Jahres 2024 in Hörzendorf - Wir berichten darüber auf den Folgeseiten.

ACHTUNG!
„Frühstück bei mir“
am Mittwoch, 1. Mai 2024
bei Ingrid Weichsler

Aber schon Anfang Mai geht es attraktiv weiter und unsere Klubmitglieder sind wieder herzlich eingeladen:

Das „1. Mai-Frühstück“, organisiert von unserem Klub-

mitglied Ingrid Weichsler zusammen mit ihrem Bruder Siegfried Sereinig und Gattin Barbara hat schon eine sehr lange Tradition.



Das „Frühstück bei mir“ am **Mittwoch, 1. Mai** ist eine äußerst gelungene Mischung aus geselligem Beisammensein und Besichtigung klassischer Motorräder und Automobile. Das zwanglose Treffen von Oldy-Liebhabern findet am Vormittag in der Brennerei-Straße (Nähe Gurkerwirt/Gurkerbrücke) statt; jeder kommt und bleibt solange es ihm Spass macht.

Für das leibliche Wohl haben Ingrid, Siegfried und Barbara immer bestens gesorgt.

Aber es kommt noch schöner,

denn am **Donnerstag, 2. Mai ab 18 Uhr** lädt Ingrid die Mitglieder des 1. C.A.R. Teams Ferlach zum „Garagen-Klubabend“ in die Brennerei-Straße ein (gleicher Ort wie am Vortag). Wir hoffen wieder auf eine rege Teilnahme!

„Garagen-Klubabend“
am 2. Mai 2024 ab 18 Uhr
bei Ingrid Weichsler
Brennereistr., Klagenft.

Auf unsere Frage nach einem neuen Klublokal für unsere Klubabende liegt ein Zwischenbericht vor: Demnach haben sich bei dem sehr gut besuchten Klubabend am 7. März im Kanonenhof in Lambich rd. 50 % der dort Anwesenden für ein Klublokal in Ferlach ausgesprochen. Wenig erstaunlich - 50 % der Teilnehmer wohnen dort..

Wir hoffen wieder auf einen regen Besuch des Klubabends am 1. bzw. am 2. Mai

Der Vorstand des



Maserati-Garagen-Klubabend am 4. April

Als die DRIFT-Redaktion am ersten Donnerstag des Monats April - also dem üblichen Termin des Klubabends - endlich mit Verspätung anrollte, konnte man über die Anzahl der Fahrzeuge die am Treffpunkt parkten, nur staunen. Nur mit Mühe konnte sich der gold-färbige Redaktions-Dacia gerade noch in einen schmalen Streifen zwischen einem anderen Auto und der Straße quetschen.



3.000 PS warteten bereits aber weit und breit war kein Pferd in Sicht!

Aber nicht nur vor der „Maserati“-Garage, sondern auch in der Garage gab es ein dichtes Gedränge. Immerhin waren fast 20 Klubmitglieder bzw. Motorsport-Freunde der Einladung unseres Klub-Obmanns Gustl Mostetschnig gefolgt, sich eine der schönsten und interessantesten Sammlung an Sportwagen in Kärnten anzusehen.



Eigentlich stimmte der Namen „Maserati-Klubabend“ ja überhaupt nicht, denn es gab neben der Marke Maserati auch jede Menge an anderen fl tten Sportwagen zu sehen, wie z.B. Ferrari, Lamborghini, Alfa Romeo etc.

Der stolze Besitzer der Sammlung, Dr. Leopold Kraßnig, berichtete nicht nur über liebevolle Wartung und Pflege seiner Sammlung, sondern dokumentierte dass sämtliche Fahrzeuge vollt einsatzbereit sind mit entsprechenden Starts.



Von ihm und seinem Sohn werden die einzelnen Fahrzeuge jedes Jahr nicht nur sorgfältig gepflegt, sondern auch immer wieder während des Jahres ausgefahren.

Besonders groß war die Begeisterung unserer Fans, als er sich hinter das Steuer des Lamborghini Miura setzte, den Motor startete und diesen einmal richtig aufjaulen ließ.



Bild von brgfx auf Freepik

Ein Ohrenschaus der unsere Motorsportfreunde zu Begeisterungs-Stürmen und Tonaufnahmen hinriss.

Bemerkenswert auch die zahlreichen Geschichten mit denen Dr. Kraßnig für jedes einzelne Fahrzeug aufwarten konnte. Umseitig die spannende Story des o.a. Lamborghini Miura.



Salzburger Nachrichten

Die Lady im Lamborghini

Sie gehörte zu den legendären Opernsängerinnen des 20. Jahrhunderts: Im Alter von 86 Jahren ist Grace Bumbry vergangenen Sonntag in Wien verstorben. Ihren Durchbruch feierte die am 4. Jänner 1937 in St....



dieses Lamborghini
einem ihrer Auftritte

So berichtet eine
weltbekannten,
von Karajan auf
Das Neutor wurde
den Lamborghini,
Am nächsten Tag
da er die Wettfahrt

Dieser Beitrag
zur Verfügung

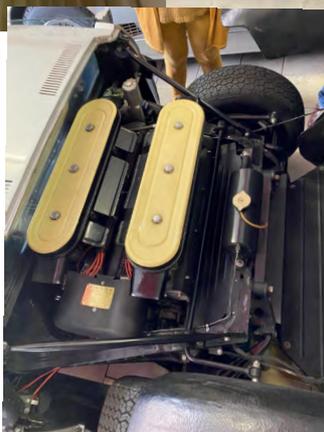


Die „Schwarze Venus“ Grace Bumbry ist den Opernfreunden als amerikanische Opernsängerin (Sopran und Mezzosopran) eventuell noch in Erinnerung. 2023 ist die Sängerin, die Auftritte in allen namhaften Opernhäuser der Welt hatte, in Wien verstorben.

Bumbry war Vorbesitzerin den wir besichtigen durften und sorgte mit ihm bei in Bayreuth für einiges Aufsehen:

Salzburger Anekdote, dass Bumbry sich mit dem leider ebenfalls verstorbenen Dirigenten Herbert eine Rennwette einließ. für die beiden Kontrahenten gesperrt. Bumbry fuhr Karajan einen ebenfalls hoch motorisierten Ford. gab Karajan seinen Ford an den Händler zurück, verloren hatte.

wurde uns von unserem Klubmitglied Hans Robin gestellt! Danke!



Hier noch ein paar Kostproben vom Klubabend und der Sportwagen-Sammlung:



Es ist sehr erfreulich dass wir mit unseren Garagen-Abenden auf so großes Interesse stoßen. Inzwischen sind auch schon einige Neu-Beiträge zum Klub, trotz z.T. weiter Anreise, zu Stammgästen geworden wie z.B. Wolfgang & Ingrid Kuchling oder Maik & Michaela Müller.

Nach der Besichtigung der Sportwagen-Sammlung klang der Abend im Gasthaus Kollerwirt in Tanzenberg bei bestem Essen aus. - Was machen Obmann & Stellvertreter - Was Teenies immer machen: Handy schauen!!



**Nächster Garagen-Klubabend am 2. Mai
bei Ingrid Weichsler/Brennereistr, Klagenfurt**

NIGHTRACE BEI GLOBO

Mit großen Schwierigkeiten hatten die Organisatoren des Classic-Shorttracks (CST), Henny Bucher, Gerd Figura und Harald Pirtscher, im Vorfeld der Veranstaltung zu kämpfen.

Hatte es doch ursprünglich geheißsen, dass der Rundkurs um das Lager- und Verwaltungsgebäude der Fa. GLOBO in St. Jakob im Rosental womöglich zum Zeitpunkt der Veranstaltung asphaltiert würde.

Aber Glück für das, Kummer gewohnte, Organisations-Team der FIZZERS-Karawanken-Classic - die Asphalt-Arbeiten wurden auf Mai verschoben.



Also alles paletti?

Mitnichten! - 4 Tage vor der Veranstaltung traf die Info ein, dass der noch nicht asphaltierte Schotterteil der Streck aufgedigelt wurde und dort eine tiefe Baugrube besteht.

Also nix wie hin zur Besichtigung vor Ort ... Die Grube ist ca. 2 m tief, 80 m lang und würde locker alle Teilnehmer verschlucken. Laut Bau-Polier „wer ma di Wochn nit fertig!“

... daher muss eine Ausweichstrecke her und natürlich neue Fahrzeiten, die mit der Zeitnehmung abzustimmen waren.

... laut Zeitnehmung passten die neuen Messpunkte nicht, da die Mess-Chips durch zu nah beisammen liegende Mess-

stellen gestört würden. ... neue Ausweichstrecke, neue



Fahrzeiten. Die Zeitnehmung gibt ihr OK. Die Baugrube ist noch immer da und grinst höhnisch (der Polier auch).

... Donnerstag Nachmittag ein Anruf aus der Firma GLOBO „morgen Mittag ist die Baugrube weg und die Strecke befahrbar!“

... Freitag Mittag neuerlicher Lokaltermin; die Grube ist zu, der Bau-Polier ist weg, die Strecke ist (auch mit einem tief liegenden Opel Tigra) wieder befahrbar, die Zeitnehmung ist happy ... Wir auch!

Zur Feier des Tages hauen wir noch ein paar Sekunden drauf damit die Schotterstrecke langsamer bewältigt werden kann. Die Wetter-Vorhersage ist optimal; trotz der Konkurrenz durch die Lavanttal-Rallye und die gleichzeitig stattfindende Oldtimer-Messe in Klagenfurt freuen wir uns auf den Classic-Shorttrack am Samstag!



Eigentlich hatten wir wegen der zeitgleichen Veranstaltungen mit etlichen Last-minute-Absagen gerechnet - aber alle Teams die genannt hatten, erschienen auch tatsächlich bei unserer Abnahme, geleitet von unserer Gästebetreuung Henny Bucher.

Besonderes Augenmerk galt der Absicherung des Parcours; die musste absolut „kommerzialratsicher“ sein d.h. Abschneider, Verpassen von Messstellen oder Gummihüte sowie Fahren gegen die Fahrtrichtung musste unbedingt verhindert werden.



Das ist auch gelungen, denn außer der Polizei, die die Absperrgitter einfach ignorierte und weg räumte, fuhr keiner gegen die Fahrtrichtung und unser KR Hugo Rom räumte ein, dass wir nichts dafür können, dass er wegen Sonnenblendung eine Messstelle verpasst.



Andrea Weber (Kroatien) und Primoz Koselj (Slowenien) sorgten für internationalen Flair

Der Classic-Shorttrack zählt ja nicht nur zur Österreichischen Classic-Staatsmeisterschaft des ÖMVV, sondern auch zum Kärntner-Classic-Cup. Kein Wunder, dass sich nicht nur etliche Kärntner-Classic-Meister unter den Teilnehmern befanden, sondern auch viele Teilnehmer aus anderen Bundesländern und sogar aus dem Ausland.



PELZ Oliver / Ines, MGB MK I, BJ 1963 holten Platz 2 in der Klasse und Staatsmeisterschafts-Punkte



WEBER Andrea, Mercedes, Kroatien Organisatorin des KCC-Laufs „Croatia-Classic-Marathon“



Unsere Klubmitglieder KOSELJ Primoz/VRHUNEC Miha, Slowenien, MGB Tourer MK II, BJ 1968

Dass es in unserem Klub nicht nur „Oldys“ gibt, sondern auch richtig beinharte Knochen, demonstrierte Klubmitglied Maik Müller. Der Oldtimer-Händler

- Carinti Classic Cars -

Ist ja erst vor kurzem in seinen neuen Standort in 9371 Brückl umgezogen. Und da gibt es jede Menge Arbeit zu erledigen. Kurzum bei Arbeiten mit der Flex ist Maik ausgerutscht und hat sich mit der Trennscheibe einen

tiefen Schnitt im Oberschenkel verpasst. Notversorgung im LKH Klagenfurt, Verbände, Krücken.

Betruhe??
Nicht mit Maik! - „Ich hab den Classic-Shorttrack schon lange eingeplant und mich darauf gefreut. Also fahre ich ihn auch!“



Fahrleiter Figura mit Fam. Müller (li. Jenny, re. Michaela).



Nach dem Anbringen der Chips und der Freigabe durch die Zeitnehmung ging es dann halbwegs pünktlich los.



Dadurch dass alle Teilnehmer erschienen waren, war es wie geplant möglich, mit den 4 Qualifikationsläufen zu starten. Und während die Teams der Quali 1 bei den Messstellen um Hundertstel-Sekunden kämpften, genossen andere die Sonne oder suchten im Schatten



Schutz vor den Rekord-Temperaturen dieses Sommertages im April.



„Bin i jetzt scho draus'n?“ war die wohl häufigste Frage, die dem Fahrleiter und seinem fleißigen Helfer Gregor Enzinger an diesem Tag gestellt wurde.



Strahlende Gesichter wenn es weiterging; für die anderen gab es aber noch den Hoffnungslauf.





Semifinale 1 sah diese Teams:
 URAN Alex & Michael
 HABERSACK Anton & Simon
 MÜLLER Maik & Michaela
 ZIMMERMANN/BACHER
 RAMUSCH/GRIESSER
 WEBER Andrea/ohne Co-Pilot



Semifinale 2 mit diesen Teams:
 STOCKER/GRATZER
 PELZ Oliver & Ines
 KOSELJ/VRHUNEC
 MÜLLER J/Rooky
 SONNLEITNER Robert&Peter
 KR ROM/MÜHLMANN



In der Zwischenzeit hatte die CTF-Gästebetreuerin einen kleinen Imbiss mit Broten und Kärntner Reindling sowie Getränken für die Teilnehmer und Funktionäre vorbereitet. aus jahrelanger - 55-jähriger - Erfahrung als Organisatorin von Buffets, Gala-Diners,



Rom auf der Jagd nach Hunderstel Sekunden und dem Buffet Jausen etc. hatte Henny Bucher den Zeitpunkt für Aufbau und Eröffnung dieses Buffets natürlich so gewählt, dass sich unser KR Hugo Rom, staatlich geprüfter Vorkoster, Buffet-Eröffner und -Abräumer, gerade zwischen den Messstellen abmühte.



So hatten die anderen Teilnehmer zumindest eine Minimal-Chance auch noch etwas von den bekannt leckeren Broten des Gasthofs „Schaidabauer“ zu ergattern.



Aus den beiden Semifinal-Läufen stiegen die jeweils ersten Drei in das Grande Finale auf. Und da gab es von Überraschungen aber auch von unerwartet Positivem zu berichten:

Während der Aufstieg ins Finale für die Vorjahres-Sieger (ZIMMERMANN/BACHER) und den Zweiten des Vorjahres (STOCKER/GRATZER) keine Überraschung darstellte, hatte auf die Teams MÜLLER Maik & Michaela, SONNLEITNER Robert & Peter sowie KOSELJ Primoz/VRHUNEC Miha sicherlich nicht viele gewettet.



Michaela Müller hatte 2023 ihre Tochter Jenny und deren US-Boliden, einen schwarzen Chevrolet Camaro, auf den sensationellen 3. Gesamtrang gelotst. - Heuer wäre ihr dieses Kunststück beinahe nochmals geglückt, als sie ihren lädierten Gatten Maik auf den 4. Platz Gesamt dirigierte.



Diesmal ohne Schweisserbrille und Zylinder unterwegs die beiden Sonnleitner auf ihrem Mazda MX5. Der Einzug ins Finale straft das Gerücht, dass Peter die besten Platzierungen nur erreicht, wenn er solo fährt.



Super auch die Leistung unserer beiden Klubmitglieder aus Laibach, Primoz & Miha. Letzterer hat jetzt sicher genug Stoff für seine >> [Blogs](#)..



Gregor Enzinger wurde zur Anlaufstelle für Info wer weiter kommt



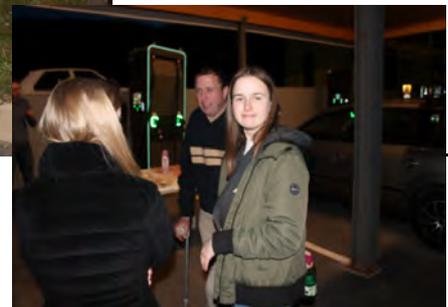
Als die 6 Finalisten zum großen Show down antraten wurde es bereits dunkel. Eine völlig neue Erfahrung für die Teilnehmer, die nun wirklich um jede Hundertstel-Sekunde kämpften. Als Ersten erwischte es unsere beiden Klubmitglieder aus Laibach, wobei unser slowenischer „Auslands-Korrespondent“ und Blogger Miha zeigte, dass er den Job eines Co-Piloten noch immer perfekt beherrscht..

Für das Team Sonnleitner (Foto oben, rechts) war der 5. Gesamtrang sicherlich einer der Höhepunkte ihrer Karriere! Für den 4. Platz muss sich Maik Müller (Foto unten, rechts) ganz fest bei seiner Michaela bedanken.

Fast schon Routine ist der Titel des „Bestes Klubmitgliedes“ für die Ferlacher die Uran-Brothers (Foto oben, links). Sie verpassten den Einzug in des Finale um lächerliche 0,28 Sekunden und wurden tolle Gesamt-Dritte.



Einmal mehr ein Finale zwischen den Teams Zimmermann Klaus/Bacher Angelika und dem Team Stocker. Diesmal konnten Stocker Manfred/Gratzer Wolfgang (Foto links) den Sieg bei einer Zeitdifferenz von 0,16 Sekunden für sich entscheiden.



2024 ERGEBNISLISTE CLASSIC-SHORTTRACK
06. Apr 24

Platz	St. Nr.	Fahrer	Co-Pilot	Land	Fahrzeug	Baujahr	Klasse	Klaasenrang
1	2	STOCKER Manfred	GRATZER Wolfgang	AUT-St	Porsche 911 targa	1972	BJ 71-93	1
2	1	ZIMMERMANN Klaus	BACHER Angelika	AUT-S	Subaru SVX	1992	BJ 71-93	2
3	5	URAN Alexander	URAN Michael	AUT-K	Peugeot 106 Electric	1999	BJ 94-03	1
4	7	MÜLLER Maik	MÜLLER Michaela	AUT-K	Jaguar XKR	1999	BJ 94-03	2
5	16	SONNLEITNER Robert	SONNLEITNER Peter	AUT-S	Mazda MX5 NB	2000	BJ 94-03	3
6	10	KOSELJ Primoz	VRHUNEC Miha	SLO	MGB Tourer MK II	1968	BJ 50-70	1
7	6	MÜLLER Jenny	NN	AUT-K	Chevrolet Camaro Z	1998	BJ 94-03	4
8	11	HABERSACK Anton	HABERSACK Simon	AUT-St	Volkswagen Golf Cabriolet	1985	BJ 71-93	3
9	12	PELZ Oliver	PELZ Ines	AUT-W	MG B MK I	1963	BJ 50-70	2
10	3	RAMUSCH Johann	GRIESSER Anita	AUT-K	Ford Capri GT 4	1980	BJ 71-93	4
11	9	WEBER Andrea	NN	CRO	Alfa Romeo Berlina 2000	1973	BJ 71-93	5
12	4	ROM Hugo KR	MÜHLMANN Michael	AUT-K	BMW 2002 TII	1973	BJ 71-93	6
13	8	MAK Srecko	HAFNER Michael	AUT-K	Porsche 911 Carrera Targa California	1975	BJ 71-93	7
14	13	LUTTENBERGER Herbert	LUTTENBERGER Clemens	AUT-K	Alfa Romeo 2000 GTV Bertone	1971	BJ 71-93	8
15	15	SCHRAUT Josef	SCHRAUT Herta	AUT-K	Lancia Fulvia Coupe	1967	BJ 50-70	3
16	14	SCHELSKE Dieter	NN	AUT-K	Mercedes Benz 300 SL 24V	1993	BJ 71-93	9



Kärntner-Classic-Cup nach Runde 1

Mit dem Classic-Shorttrack am 6. April liegt auch bereits das erste Zwischenergebnis des KCC 2024 vor.

Beim Kleinen Preis vom Kraigerberg am Freitag, 19. April 2024 gibt es die letzte Gelegenheit 2024 beim KCC dabei zu sein und sich bei der adm. Abnahme noch anzumelden.

Die nächsten KCC-Events:

- **Croatia-Classic-Marathon** in Zagreb, Kroatien
Sonntag, 16. Juni 2024
(Samstag nur Prolog)
- **SMS- Classic-Sprint** in Ebenthal
Samstag, 06. Sept. 2024
ab 10 Uhr

- **TAFRENT- Classic-Sprint** in Villach
Samstag, 05. Okt. 2024
ab 10 Uhr (Termin ist noch nicht bestätigt).

*Mach noch mit
beim
KCC 2024*

ZWISCHENERGEBNIS KÄRNTNER-CLASSIC-CUP 2024 nach 1 Wertung / Interim result after 1 event							
FAHRER / pilot							
Veranstaltung	CST 06.04.2024		KPK 19.04.2024	CCM 16.06.2024	SMS-CS 06.09.2024	TCS 10.04.2024 nicht bestätigt	Zwischen- Ergebnis
Faktor	1,5		1,5	1	1	1	Pt.Ges PL
STOCKER Manfred	6	45,0					51,0 1.
ZIMMERMANN Klaus	6	37,5					43,5 2.
URAN Alexander	6	30,0					36,0 3.
SONNLEITNER Robert	6	27,0					33,0 4.
PELZ Oliver	6	24,0					30,0 5.
RAMUSCH Johann	6	22,5					28,5 6.
WEBER Andrea	6	21,0					27,0 7.
ROM Hugo KR	6	19,5					25,5 8.
MAK Srecko	6	18,0					24,0 9.

CO-PILOT / navigator

Veranstaltung	CST 06.04.2024		KPK 19.04.2024	CCM 16.06.2024	SMS-CS 06.09.2024	TCS 10.04.2024 nicht bestätigt	Zwischen- Ergebnis
Faktor	1,5		1,5	1	1	1	Pt.Ges PL
GRATZER Wolfgang	6	45,0					51,0 1.
BACHER Angelika	6	37,5					43,5 2.
URAN Michael	6	30,0					36,0 3.
SONNLEITNER Peter	6	27,0					33,0 4.
PELZ Ines	6	24,0					30,0 5.
GRIESSER Anita	6	22,5					28,5 6.
MÜHLMANN Michael	6	21,0					27,0 7.
HAFNER Michael	6	19,5					25,5 8.

Nächster -Event am 15.-16. Juni

Nach dem „Kleinen Preis vom Kraigerberg am 19. April wechselt der Kärntner-Classic-Cup (KCC) erstmals in seiner langen Geschichte nach Kroatien. Ein „Probelauf 2023 wurde von den Österreichischen Teilnehmern sehr positiv aufgenommen, denn die kroatischen Organisatoren um Präsidentin Andrea Weber zeigten nicht nur viel Engagement sondern auch die schönsten Flecken ihrer Heimat.



27. CROATIA CLASSIC MARATHON
15.-16.06.2024

www.starikotaci.hr
facebook.com/otkstarikotaci

START: SVETA NEDELJA, ZAGREB / ZAGABRIA (CROATIA)

info: +385 98 93 22 126
andrea.weber@zg.t-com.hr

FIVA KCC

Der bereits 27. CROATIA CLASSIC MARATHON findet dieses Jahr von 15.-16.06.2024. statt. Die Rally wird sowohl als Lauf für die kroatische Staatsmeisterschaft als auch für den Kärntner Classic Cup gewertet.

Dabei gibt es zwei Möglichkeiten der Teilnahme:

- Wertungsfahrt mit Gleichmäßigkeits-Sonderprüfungen
- Touristische Fahrt ohne Teilnahme an den Wertungsprüfungen der Rally.

Für alle Teilnehmer ist eine Teilnahme an beiden Tagen (Samstag & Sonntag) oder alternativ nur am Sonntag möglich. Die Fahrt am Sonntag wird für die KCC-Wertung gezählt.

Die genaue Strecke wird noch geplant und die Ausschreibung mit dem genauen Programm wird spätestens bis Ende April auf der Webseite/Facebookseite unseres Clubs veröffentlicht werden >> <https://www.starikotaci.hr/>.

Am ersten Tag, Samstag den 15.06.2024. ist der Start gegen Mittag geplant damit Teams mit weiter Anreisen nicht schon am Freitag anreisen müssen.

Diese Fahrt / Prolog am Samstag wird - wie schon 2023 - eine gemütliche, touristische Ausfahrt in die Umgebung der Hauptstadt Zagreb. Es ist eine Wein-Verkostung und eine Fahrt über den Berg Medvednica mit den höchsten Gipfel Sljeme (1.033 m) geplant. Der Berg ist nicht nur wegen der unmittelbarer Nähe zu Zagreb ein sehr beliebten Ausflugsort sondern auch wegen seiner schönen Aussicht.

Den Abend lassen wir in einer gemütlichen Gastwirtschaft mit guten Essen ausklingen.

Dabei sollen aber nicht nur die Oldtimer-Freunde Spaß haben; Fußballfans wird die Möglichkeit gegeben das Spiel Kroatien gegen Spanien bei der Fußball-Europameisterschaft zu verfolgen (und vielleicht auch für Kroatien die Daumen zu drücken?).



Für die Teilnehmer des KCC bzw. der kroatischen Staatsmeisterschaft wird es am Sonntag, 16. Juni ernst. In Sveta Nedelja, einer Vorstadt der kroatischen Hauptstadt Zagreb findet der Start statt. Für die Teams, die nur am Sonntag teil nehmen, gibt es die administrative Abnahme. Sveta Nedelja liegt an dem kleinen See Kipisce, rund 17 Kilometer westlich des Stadtzentrums Zagreb. Der Ort verfügt über eine eigene Abfahrt von der Autobahn A3 (Laibach - Zagreb)



Der diesjährige Croatia Classic Marathon steht unter der Devise „Classic meets Modern“ da ein Teil der Strecke auf den Straßen gefahren wird auf denen die diesjährige WRC Croatia Rally ausgetragen wird. Es ist also auch für die ganz sportlichen Piloten etwas dabei!

Aber auch Teams die an Kultur und Touristik interessiert sind, kommen beim Croatia Classic Marathon nicht zu kurz. So bietet ein geplanter Stopp bei einem Schloss eine klassische Kulisse für die klassischen Fahrzeuge der Teilnehmer.

Ein Teil der Strecke wird auch dieses Jahr wieder durch Teile Sloweniens im Grenzgebiet zu Kroatien geführt. Keine Angst, braucht man wegen Zeitverlust bei Grenzkontrollen befürchten, denn seit letztem Jahr gibt es keine Grenzkontrollen mehr zwischen Kroatien und Slowenien..

Die Siegerehrung mit dem gemeinsamen Essen ist für den späten Nachmittag am Sonntag um ca. 17 Uhr geplant. Zeitlich ist dieser Abschluss der Veranstaltung so angesetzt, dass die Teilnehmer noch rechtzeitig nach Hause fahren können. Wer natürlich am nächsten Tag, Montag, nicht arbeiten muss ist herzlichst eingeladen, eine weitere Nacht in Kroatien zu verbringen und am Montag noch ein wenig in Zagreb zu bummeln und die Stadt zu erkunden.

Sprachbarriere brauchen die ausländische Teams nicht befürchten da das Organisations-Team außer Englisch auch noch Deutsch spricht. Dazu sind alle wichtigen Informationen im Roadbook auch in Englisch geschrieben. Geldwechsel ist auch nicht nötig da in Kroatien seit letztem Jahr der Euro eingeführt wurde.

Zahlreiche Übernachtungsmöglichkeiten gibt es nicht nur in Zagreb sondern auch in Sveta Nedelja und Umgebung; in der Ausschreibung werden auch einige Tipps hinsichtlich Übernachtungs-Möglichkeiten gegeben; eine Vorreservierung ist nicht unbedingt nötig.

Anmeldungen werden bis kurz vor der Rallye noch angenommen (Anmeldefrist bis 10.06.2024.)

Das Team des Croatia Classic Marathon freut sich darauf Dich am 15. / 16. Juni begrüßen zu können!



Target Bavaria Rallye verschoben!

in weniger als zwei Monaten sollten die Teilnehmer der TBR an der Startlinie des historischen GP Preluk Stadtkurs Aufstellung nehmen! - Nun erreicht den DRIFT aber diese Information:

Red Bull Ring und die meisten Wertungsprüfungen waren eingeloggt und warteten darauf, von Ihren Oldtimern gemeistert zu werden. Aber neben diesen erfolgreichen Vorbereitungen zur ersten Target Bavaria Rallye gab es leider auch Pläne, die nicht funktionieren. Zum Beispiel wurden Wertungsprüfungen in Slowenien, Österreich und Deutschland wegen rechtlicher und ökologischer Einschränkungen nicht genehmigt. Z.B. war die Prüfung in Slowenien bergauf bis zur Grenze kein Problem, aber die Straße in Österreich bergab wurde leider nicht genehmigt.

Die Target Bavaria Rallye 2024 sollte die 1. Edition einer Veranstaltungsreihe sein, die ein Rallye-Erlebnis der Extraklasse bietet. Die Einstellung der Organisatoren ist und bleibt, für dieses Ziel 100% Einsatz zu geben; etwas Halbherziges durchzuführen stand nie zur Debatte. Da der Gegenwind 2024 keine 100% erlaubte, wird die TBR um 1 Jahr verschoben.

Probleme, die auch das Team der Karawanken-Classic kennen lernte (und meisterte)!

Der idyllische Afritz-See muss auf Gerald noch warten



Archivfoto (c) Werner Schneider / Glinzner

Lange ließ uns unser Klubmitglied Gerald Glinzner, Wirt des „Fischerhof's“ am Afritz-See und regierender Berg-Europameister, rätseln, ob er nach dem erfolgreichen Jahr 2023 weiter Bergrennen fahren wird.

wieder sehr erfolgreich den Berg hoch.

Am 1. April, dem Ostermontag und kein April-Scherz, startete das also erste Bergrennen der Saison 2024 in der Südsteiermark.



Nun ist es heraus und wir freuen uns berichten zu können dass Gerald's Porsche 911 Carrera SC noch kein Rentner-Dasein in der Garage fristen muss. Im Gegenteil; Europameister Gerald Glinzner, startete beim 1. Lauf zum Berg-Rallye-Cup der AMF, dem Bergrennen Kitzreck in St. Andrä-Höchst, Steiermark, am 1. April 2024 wieder voll durch!

Zum Unterschied von Kärnten gab es recht angenehme Temperaturen so dass wieder tausende Motorsport-Fans an die 2.30 km lange Strecke kamen. Sie mussten ihr Kommen nicht bereuen, denn die Piloten sorgten für einen spannenden, aber auch spektakulären Motorsporttag. Nur der schwere Unfall von Lokalmatador Andreas Marko im 3. Rennlauf trübte die Stimmung. Zum Glück konnte der Fahrer aber den stark beschädigten Boliden weitestgehend unverletzt verlassen.



Der MSC Gamlitz sorgte trotz des starken Teilnehmerfelds von über 80 Fahrzeugen für einen zügigen Ablauf.

Den Gesamtsieg holte sich der Steirer Reinhold Taus auf Subaru Impreza P4 Turbo vor dem Steirer Kevin Raith auf einem Porsche 992 GT3 Cup (Rückstand 1,3 Sek.).



Unser Gerald Glinzner startet mit seinem Porsche 911 Carrera Sport-Boliden wie im Vorjahr in der Klasse „Historische FIA HTP über 2000 ccm“.

Nach einem äußerst spannenden Kampf behielt Gerald mit seinem Boliden in dieser Klasse die Oberhand über die Konkurrenten und konnte sich zusätzlich mit dem silber-roten Carrera auch als Historischer Gesamtsieger feiern lassen.

Auf dem zweiten Platz folgte mit 1,3 Sek. Rückstand der Steirer Harald Neuherz, der unserem Kärntner nach einer längeren Aus-Zeit mit seinem Audi S1 Quattro einen herzhaften Kampf um den Klassensieg lieferte. Das Podium in dieser Klasse komplettierte der Steirer Reinhold Prantl mit einem Porsche 911 Carrera RS.

Die nächsten Rennen des Berg-Rallye-Cups 2024:

- 23.06. Gasen – Straßegg
- 25.08. Voitsberg
- 08.09. Rechberg
- 15.09. Markt Hartmannsdorf
- 06.10. Markt/Straden
- 20.10. Neudorf/Passail



Denn die Leidenschaft und die Faszination Automobil-Bergrennen zu bestreiten, ist für Gerald Glinzner aus Afritz am See nach wie vor ungebrochen. Beim Bergrennen in Kitzreck/Südsteiermark donnerte der Gastronom aus dem Gegendtal

Wir haben einen Freund verloren!

Tief erschüttert mussten wir am 12. März von dem unerwarteten Tod unseres Freundes Dirk Hartung erfahren. Dirk stand erst im 57. Lebensjahr und war für unseren Klub mehr als ein Freund. Als Fotograf und Promotor unserer Veranstaltung "Karawanken-Classic" begleitete er diese Classic seit ihrem Start im Jahr 2007.

Nicht nur mit seinen Fotos, sondern auch mit seinen Beiträgen, die wir für unsere Klubzeitschrift DRIFT benutzen durften, hat Dirk unsere Classic und unseren Verein (1. C.A.R. Team Ferlach) unterstützt.

Schon als Kind fühlte sich Dirk zum Motorsport hingezogen. Als dann noch das Hobby der Fotografie dazu kam, war die berufliche Laufbahn praktisch vorgegeben. 1998 gründete Dirk eine eigene Firma, autosport.at, eine Motorsport-Bild- und Nachrichtenagentur. Man kann sagen dass er über den Motorsport sowohl aus der Sicht des Zuschauers, aber vor allem auch aus der Sicht der Piloten und Veranstalter berichtete.

Bei der Karawanken-Classic war Dirk der offizielle Oldtimer-Veranstaltung und stellte dabei Bildmaterial auf seine Homepage.

Klickt doch noch mal auf das Logo und genießt die die uns die Zusammenarbeit mit Dirk hinterlassen hat.

AUTOSPORT.AT

Bis zuletzt setzte sich Dirk auch für soziale Projekte ein, u.a. auch in Afrika und hier im Besonderen in Angola das er jedes Jahr nach dem Ende der Motorsport-Saison aufsuchte.

Beruflich plante Dirk mit der DRIFT-Redaktion nach dem vorläufigen Ende der FIZZERS-Karawanken-Classic die Herausgabe eines Sammelbandes, der die Karawanken-Classic von ihrem Beginn im Jahr 2007 bis zum Jahr 2023, der „letzten“ Karawanken-Classic, zum Inhalt haben sollte.

Wir bedauern es natürlich sehr, dass Dirk das o.a. Projekt nicht mehr verwirklichen konnte, werden aber unseren Freund Dirk Hartung weiterhin in sehr sehr guter Erinnerung behalten.

Der Vorstand, die DRIFT-Redaktion und die Mitglieder des des 1. C.A.R. Teams Ferlach.



Wir besuchten die



Classic Cars & Bikes

05.-07. April 2024



Die als Oldtimer-Messe angekündigte (Classic Cars & Bikes“ entpuppte sich beim Besuch eher als eine Show für moderne Automobile und Motorräder. Auch von den meisten Besuchern wurde die Messe als Information über den heutigen Stand der Technik, E-Mobilität und Preise, gesehen.



Trotz des herrlichen Ausfl gswetters, das am Sonntag, den 7. April herrschte, gab es an den 5 Kassen der Klagenfurter Messe einen richtigen Andrang und Wartezeiten. Vor allem in Halle 1, der Halle für moderne Automobile und Motorräder gab es fast kein Durchkommen.



Tatsächlich scheint das Thema „E-Mobilität“ bei den Leuten angekommen zu sein wie uns von verschiedenen Ausstellern bestätigt wurde. CO₂-freies Fahren, Umweltfreundlichkeit, erneuerbaren Energiequellen, steuerliche Förderungen, Befreiung von der Normverbrauchs-Abgabe sind dabei die Themen. Vor allem die derzeit noch geringe Reichweite, längere Ladezeiten und die schwache Lade-Infrastruktur sind die Bedenken, die von den potentiellen Käufern angeführt werden. E-fuels war auf dieser Messe allerdings noch kaum ein Thema.



Da auch Freizeit und Fahrräder bei der CC&B-Messe gezeigt wurden, nimmt das Thema E-Bikes ebenfalls einen sehr breiten Raum ein, wobei es da schon zu etwas skurrilen Vergleichen kommen kann.



So haben wir ein sehr schönes E-Bike um 11.990 EUR gefunden, dem ein chinesisches E-Automobil um 19.400 EUR gegenüber steht.



Doch wir wollten ja eigentlich eine angekündigte Oldtimer-Messe besuchen. Dazu mussten wir Halle 5 aufsuchen ... und waren eigentlich enttäuscht. Statt zahlreicher klassischer Raritäten als Blickfang, mussten diese erst gefunden werden. Zum Ausfüllen der Halle hatte man zahlreiche Oldtimer-Klubs und -Händler eingeladen, die sich entsprechend ihren Möglichkeiten präsentierten.

- So hatte die „Oldtimer Runde Ferlach“ zusammen mit den „Freunden Alter Motorräder“ (F.A.M.) aus Liebenfels einen großen Stand für die Motorrad-Fans aufgebaut. FAM-Präsident Dominik Pachler, der uns stets bei der Karawanken-Classik unterstützte, versorgte uns auch gleich mit den aktuellen Terminen des Clubs, s.u.
- Die Nostalgiebahnen verwiesen auf das Technik-Museum „Historama“ in Ferlach und das zweitägige „VW Klassiker Treffen“ (Samstag, 31. August und Sonntag, 01. September 2024).
- Den wohl größten Stand zeigten unsere Freunde vom Klagenfurter KMVC, allerdings nicht in Halle 5, sondern publikumswirksamer in der Eingangshalle.



Bei einer Podiums-Präsentation gab Ex-Rallye-Staatsmeister Achim Mörtl einmal mehr interessante Einblicke in den Rallyesport wobei für ihn natürlich „echte“ Rallys im Focus standen..



Der aktuelle Terminkalender 2024

- 01.05. Saisonsauftakt Frühstück bei Siegfried und Ingrid, Treffpunkt ab 9h in Hörtdorf oder 8h30 Tankstelle Liebenfels zur gemeinsamen Anreise
- 04.-05.05. Stand auf der Oldtimermesse Tulln
- 05.05. Zweiradsegung Feld am See
- 19.05. Oldtimertreffen Rothenthurn
- 25.05. Oldtimertreffen Friesach
- 09.06. Oldtimer und Teilemarkt, Liebenfels
- 16.06. Loiblrennen
- 29.06. Rosentalclassic
- 30.06. Oldtimerfrühshoppen - **nur für Clubmitglieder**
- 06.-07.07. 2-Tagesausfahrt - **nur für Clubmitglieder**
- 17.-18.08. FAM-Trophy, um 9h am Sonntag findet die Fahrerbesprechung statt



Foto-Credit: Harald Illmerl

PDF-Kärnten wurde bei der Rebenland-Rallye von den Fans, liebevoll als Pro-Motorsport Team bezeichnet. Grund genug Pdf-Filmer Peter Dürnwirth um über das Mega-Event in der Südsteiermark im DRIFT und auf facebook mit Videos zu berichten.



Bei der „LKW FRIENDS on the Road Rebenland Rallye 2024“ lieferten sich die beiden Oberösterreicher Simon und Julian Wagner gleich von Anfang an ein Sekundenduell um die Führung.



Sieben Wertungsprüfungen haben die Piloten an diesem Tag bereits hinter sich gebracht. Das Brüderpaar Simon und Julian Wagner duelliert sich entlang der südsteirischen Weinstraße um die Vorherrschaft in Leutschach. Staatsmeister Simon Wagner liegt vorne, der Stellantis-Cup-Gewinner 2023 Julian Wagner dahinter. Nach dem ersten Tag liegen nur vier Sekunden zwischen ihnen.

Mit 14,7 Sekunden Rückstand hält sich auch Rebenland-Debütant Michael Lengauer

sehr gut im Rennen und straft damit alle Zweifler Lügen, die seinen Sieg beim Staatsmeisterschaftsaufakt „Jänner-Rallye“ in Freistadt seinem dortigen Heimvorteil zuordnen wollten.



Der zweite Rallyetag: Auf dem Rundkurs in Eichberg rutschte der bis dahin souveräne an dritter Stelle gelegene Jännerrallye-Sieger in einen Siloballen und beschädigte dabei seinen Boliden so sehr, dass eine Weiterfahrt nicht mehr möglich war. „*Leider haben ich die Reifen nicht optimal auf Temperatur gebracht. Das ist natürlich bitter*“, war der Oberösterreicher dementsprechend enttäuscht.

Und noch während Michael Lengauer einem Podestplatz nachtrauerte, hatte Julian Wagner den seinen ebenfalls verloren. Der Zweitplatzierte fabrizierte auf dem Rundkurs Schlossberg einen heftigen Überschlag und kam mit seinen Skoda Fabia Rally2 auf dem Dach zum Liegen.



In der Früh hatte er noch Glück, gehabt, als er seinen Skoda

Fabia Rally2 nach einem Dreher gerade noch auf der Straße halten konnte.

Die Prüfung wurde daraufhin von der Rallyeleitung abgebrochen.



Mit einer absoluten Meisterleistung holte sich Simon Wagner zum dritten Mal in Folge den Sieg bei der LKW FRIENDS on the Road Rebenland Rallye.

1. Simon Wagner/Gerald Winter
Skoda Fabia RS Rally2 AUT
1:31:52.7



2. Luca Waldherr/Claudia Maier
Citroen C3 +1:36.4
3. Raimund Baumschlager
Thomas Zeltner
Skoda Fabia RS Rally2
+3:05.0



4. Albert von Thurn und Taxis/
Jara Hain Skoda Fabia RS
Rally2, DE +4:48.7

5. Fabian Zeiringer/
Angelika Letz
Ford Fiesta Rally2 Mkl +5:31.1
6. Philip Geipel/Katrin Becker
Skoda Fabia Rally2 Evo DE
+6:45.5



Nach den Ausfällen seiner schärfsten Konkurrenten bei der Rebenland-Rallye, hat Simon Wagner die Führung in der Österr. Rallye-Staatsmeisterschaft übernommen:



1. Simon Wagner 48 Pkt
Skoda Fabia RS Rally2
2. Luca Waldherr 35
Citroen C3 Rally2
3. Michael Lengauer 25
Skoda Fabia Rally2 Evo
4. Julian Wagner 15
Skoda Fabia RS Rally2
5. Filip Mares 13
Skoda Fabia Rally2 Evo
6. Raimund Baumschlager 15
Skoda Fabia RS Rally2



Dazu Peter Dürnwirth, hier auf dem Weg zu seinem Pdf-Filmeinsatz:

„Die Bemühungen des Tourismusvereins Leutschach an der Weinstraße unter der Stabsführung von Bürgermeister Erich Plasch in den letzten 10

Jahren, seit man mit der Rebenland Rallye einen Rallye-Klassiker ins Leben gerufen hat, wurden bei der heurigen elften Auflage bestens belohnt. Nicht weniger als 92 Mannschaften aus 10 Nationen stellten sich in Leutschach dem Start, was einen absoluten Nennrekord für diesen heimischen Staatsmeisterschaftslauf und ersten Lauf im Mitropacup darstellte.

BM Plasch ist mehr als zufrieden, denn man hat wieder einen Event auf die Beine gestellt, der sowohl von den vielen Rallye-Fans als auch von den zahlreichen Aktiven besonders gelobt wurde“.

Viel Lob auch für ein, vom ORM-Promoter Team inszeniertes Rallyenachwuchs-Förderprojekt bei dem bis dato rund 8.500 EUR gesammelt werden konnten.



Der 3-fache Kärntner Rallye-Staatsmeister Achim Mörtl ist seit heuer neuer Titelsponsor für die Junioren-Staatsmeisterschaft und stellte sich für „LKW-Friends on the road“ auch für Publikumsfahrten auf dem gebrandeten Fahrzeug zur Verfügung, s. Foto oben.

Aber auch eine ganze Reihe Kärntner Piloten waren bei der Rebenland-Rallye dabei:



Walter Stietka/Wolfgang Puff vom Historic Racing Team

Austria holten sich auf ihrem Salzburger VW 1302S den Sieg in der Klasse 6.1

Ebenfalls einen Klassensieg (6.2) durften Patrik und Julia Hoegger vom MSC LAVANTTAL auf Opel Kadett C GT/E feiern.



Dritte in dieser Klasse wurden die Team-Kollegen Thomas und Sandra Klösch, ebenfalls auf einem Opel Kadett C GT/E



Auf einem Mitsubishi Lancer Evo 9 Proto erreichten Andreas Scharf/Christoph Gutschi Platz 26 in der Gesamtwertung



Nach der Kärntner Lavanttal-Rallye, 5.-6. April 2024, stehen noch weitere drei Läufe zur Rallye-ÖM auf dem Programm:

- 14. - 15. Juni 2024
ET König Murtal Rallye
Judenburg / Steiermark
- 11. - 13. Juli 2024
Rallye Weiz
Weiz / Steiermark
- 04. - 05. Oktober 2024
OBM Bucklige Welt Rallye
Krumbach / Niederösterreich



Aus der Infokiste von Peter Dürnwirth Pdf Kärnten

Die Lavanttal-Rallye war ein Motorsportfest vom Feinsten

Text & Fotos: Peter Dürnwirth / pressefotos.rallye-oem.at

Meisterliche Kür mit Schreckmoment garniert! Der amtierende Staatsmeister Simon Wagner feierte bei der 46. LASERHERO Lavanttal-Rallye powered by Dohr-Wolfsberg seinen zweiten Sieg nach 2022.



S.Wagner/G.Winter Skoda Fabia Rally

Österreichs älteste Rallye ging vom 5. bis 6. April mit der 46. Auflage der Lavanttal Rallye als dritter Staatsmeisterschaftslauf und zweiter Lauf zum Mitropa Cup über die Bühne.

Erfreulich waren die Wetterbedingungen an den drei Rallye-Tagen. Zum Unterschied vom fast traditionellen Schlechtwetter der letzten Jahre herrschten beinahe sommerliche Temperaturen mit viel Sonnenschein. Dieser Umstand machte sich in den Zuschauerzahlen bemerkbar. Schätzungen der Exekutive zufolge durfte man heuer rund 40.000 Rallye-



Fans im Lavanttal begrüßen.

J.Wagner/H.Ostlender, Skoda Fabia Die 46. LASERHERO Lavanttal-Rallye powered by Dohr-Wolfsberg hatte mit Simon Wagner einen klaren Sieger. Zumindest auf dem Papier. Auf der Strecke freilich sah es nicht immer so aus, denn die Konkurrenz hat heuer zugelegt und ist zumindest imstande, den Staatsmeister der letzten drei Jahre ins Grübeln zu bringen.



So trennten Wagner und seinen schärfsten Verfolger Hermann Neubauer nach dem ersten Tag nicht einmal drei Sekunden. Was der bekannte Frühaufsteher Wagner am nächsten Tag aber änderte, indem er gleich auf der ersten Sonderprüfung dem bekannten Langschläfer Neubauer auf 13 Kilometer sieben Sekunden abnahm und so die Weichen in Richtung Lavanttal-Sieg Nummer zwei nach 2022 stellte.



Waldherr/Maier Citroen C3 Rally2

Doch obwohl dem Spitzenreiter von motorischer Seite keine

Gefahr mehr drohte, weil sich Neubauer durch einen späteren Highspeed-Dreher endgültig aus dem Spiel um den Sieg nahm, war Wagner vor Gegnerschaft nicht gefeit, selbst wenn sie aus dem Wald schoss wie auf Sonderprüfung 10 Hammer – Prebl. Kurz: Der Skoda Fabia Rally2 war stärker als das Rotwild, und der allerletzte Gegner damit im wahrsten Sinn des Wortes waidmännisch erlegt.

Hinter Simon Wagner entbrannte ein munterer Vierkampf um die restlichen zwei Stockerplätze zwischen dem Skoda-Fabia-Trio Julian Wagner, Michael Lengauer und Hermann Neubauer sowie Luca Waldherr im Citroen C3 Rally3.

Schlussendlich machten der jüngere Bruder des Siegers und Waldherr das Rennen.

Erfüllt hat sich seinen Wunsch der älteste Teilnehmer, der Kärntner Kurt Jabornig „bloss nicht Letzter der Rallye werden!“ Der 71-jährige Glantschacher im Peugeot 205 GTI holte Rang 44 und ließ damit immerhin neun Piloten hinter sich.

ENDERGEBNIS

1. Simon Wagner/Gerald Winter Skoda Fabia Rally2 1:32:38,7
2. Julian Wagner / Hanna Ostlender Skoda Fabia Rally2 +1:03,6
3. Luca Waldherr/Claudia Maier Citroen C3 Rally2 +1:22,1
4. Michael Lengauer/Jürg. Rausch Skoda Fabia Rally2 +1:55,1
5. Hermann Neubauer/Bernh. Ettl Skoda Fabia Rally2 +2:02,0
6. Albert von Thurn und Taxis / Jara Hain Skoda Fabia Rally2 +2:49,9



Hyundai Motorsport wollte bei der dritten Veranstaltung des Jahres, der Safari Rally Kenya (28.–31. März), von der Dynamik der ersten beiden Läufe der FIA-Rallye-Weltmeisterschaft (WRC) 2024 profitieren. Obwohl diese Rallye traditionell nicht zu den stärksten des koreanischen Teams zählt, hoffte Hyundai Motorsport auf einen neuerlichen Sieg auf den anstrengenden Schotter-Etappen.



Nach den Siegen von Hyundai bei der Schweden-Rallye durch Esapekka Lappi/Janne Ferm, sowie dem Sieg bei der Monte Carlo Rallye durch Thierry Neuville/Martijn Wydaeghe war der WRC-Start 2024 für Toyota bei weitem nicht das, was man sich erhofft hatte. Umso intensiver waren die Vorbereitungsarbeiten für die wohl schwierigsten Rallye des WRC-Kalenders 2024: Neben einem aktualisierten Federungspaket verfügte der GR YARIS Rally1 HYBRID bei Toyota über ein Schnorchelsystem – ein charakteristisches Merkmal früherer Autos mit Safari-Spezifikation. Deutlich zu erkennen auf dem u.a. Foto.

Eine Blinklicht-Anlage an der Frontseite der Boliden sollte Wildtiere wie Zebras, Gnus, Giraffen, Warzenschweine etc. verscheuchen.

- Die Safari Rally Kenya beginnt am Mittwoch, 27. März, am Morgen mit dem Shakedown.
- Traditionell startet die eigentliche Rallye am Donnerstag mittags mit einer Start-Zeremonie im Zentrum von Nairobi, gefolgt von der nahe gelegenen SS1 Super Special Kasarani (4,84 km).
- Am Freitag gibt es zwei Runden: SS Loldia (19,17 km), SS Geothermal (13,12 km) und die zweitlängste Sonderprüfung des Wochenendes, SS Kedong (31,50 km).
- Die längste Etappe des Wochenendes umfasst die 160,96 km lange Strecke am Samstag mit zwei Runden der notorisch anspruchsvollen „Sleeping Warrior“-Sonderprüfung (36,08 km).
- Der ungewöhnlich lange Sonntag besteht aus fünf Sonderprüfungen, darunter zwei Durchgänge am „Hell’s Gate“ (10,53 km), wobei die zweite als Power Stage fungiert.



Tausende leidenschaftliche Fans wetteiferten um die besten Plätze, als diese 71. Ausgabe der legendären Safari-Rallye in den Vororten der kenianischen Hauptstadt am Mittwoch begann. Kalle Rovander fuhr beim Shakedown, der in der Nähe des Serviceparks in Naivasha stattfand, die schnellste Zeit.

Es folgte am Donnerstag der feierlicher Auftakt in der Innenstadt von Nairobi, an dem Präsident William Ruto und sein Kabinettssekretär für Sport Ababu Namwamba teilnahmen.

Die Konkurrenz auf dem anschließenden Parallelkurs war hart. Thierry Neuville verblies seinen i20 N-Partner Ott Tänak auf dem 4,84 km langen Auftakt-Kurs um gerade mal ein Zehntel, während der amtierende Champion Kalle Rovannerä mit 0,8 Sekunden Rückstand auf die Führung die drittschnellste Zeit markierte. Takamoto Katsuta lag nur einen Platz und 0,1 Sekunden dahinter.

Nach dem ersten, echten Rallye-Tag führte Kalle Rovannerä vom TOYOTA GAZOO Racing World Rally Team, da er jede Sonderprüfung gewann. Für Toyota ein dreifacher Erfolg, mit Kalle's Teamkollegen Elfyn Evans und Takamoto Katsuta auf den Plätzen 2 und 3 hinter dem Führenden.

Allerdings profierte Toyota vom Pech der Hyundai-Piloten:

Zur Halbzeit des Tages war Lappi Rovanneräs nächster Verfolger gewesen, doch ein Getriebe-Defekt führte zum vorzeitigen KO. Damit lag Tänak auf dem zweiten Platz, bis er nach einem Aufprall auf einen Stein seinen Hyundai mit kaputter Lenkung stoppen musste.

Der Spitzenreiter der Meisterschaft, Thierry Neuville, war jetzt Hyundais einzige Hoffnung, obwohl der Belgier selbst Probleme mit einem Reifenschaden hatte. Der um sich schlagende Gummi schlug ein Loch in die Karosserie seines Hyundai und zwang den Belgier und seinen Beifahrer für die Sonderprüfung Schutzbrillen und Staubmasken aufzusetzen. Trotzdem rückte Neuville näher an Rovannerä heran.



Adrien Fourmaux von M-Sport Ford kam gut zurecht und belegte den 5. Platz. Allerdings rd. zwei Minuten hinter der Führung,

Zwischenergebnis nach Tag 1 (29.04.2024)

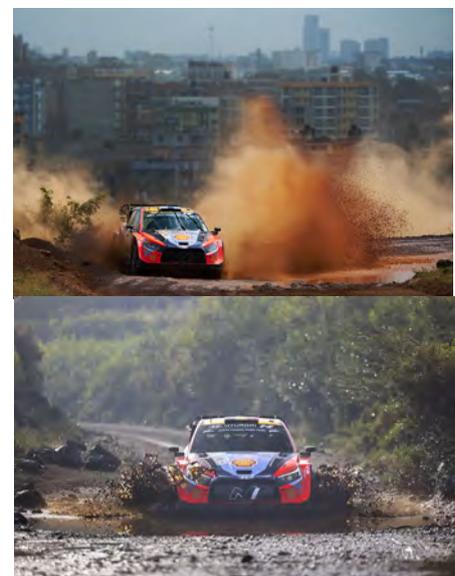
1ST		WRC FIA WORLD RALLY CHAMPIONSHIP		WRC SAFARI RALLY KENYA KEDONG 2		FIA	
KALLE ROVANPERÄ				OVERALL CLASSIFICATION		STAGE 7/19	
1	KALLE ROVANPERÄ	FIN	TOYOTA	JONNE HALTTUNEN	FIN	TOYOTA	1:16:22.6
2	ELFYN EVANS	GBR	TOYOTA	SCOTT MARTIN	GBR	TOYOTA	+56.9
3	TAKAMOTO KATSUTA	JPN	TOYOTA	AARON JOHNSTON	IRL	TOYOTA	+1:00.8
4	THIERRY NEUVILLE	BEL	HYUNDAI	MARTIJN WYDAEGHE	BEL	HYUNDAI	+1:07.3
5	ADRIEN FOURMAUX	FRA	FORD	ALEXANDRE CORIA	FRA	FORD	+1:46.6
6	GRÉGOIRE MUNSTER	LUX	FORD	LOUIS LOUKA	BEL	FORD	+3:34.2
7	GUS GREENSMITH	GBR	MINI	JONAS ANDERSSON	SWE	MINI	+6:51.3

Der nächste Tag, Oster-Samstag, wurde zum ereignisreichsten Tag dieser Rallye, der von wechselnden Bedingungen geprägt war, die von trocken und staubig bis hin zu nass und schlammig reichten. Rovannerä war einer der wenigen, die einen problemlosen Tag hatten. Damit baute er seinen Vorsprung auf über zwei Minuten aus.

Obwohl Rovannerä am Vortag jede Etappe dominierte, verfolgte er auf den Straßen am Samstag in der Nähe des Elmenteita-Sees, einen konservativeren Ansatz. Er lag zunächst vor seinen Toyota GR Yaris-Teamkollegen Evans und Katsuta, bis die beiden nach einem Reifenschaden zurück fielen.

Der angreifende Thierry Neuville wurde zur größte Bedrohung für Rovannerä, während ein frustrierter Katsuta hinter Neuville mit 55 Sekunden Rückstand auf Platz drei zurück rutschte. Allerdings nur für kurze Zeit, da der Hyundai-Pilot ein Problem mit dem Kraftstoffsystem bekam. Neuville verlor dabei wertvolle Zeit, so dass Katsuta sich den zweiten Platz vor M-Sport Ford Puma-Pilot Adrien Fourmaux zurück eroberte.

Endgültig wurde die Rallye entschieden als Neuville seinen Hyundai in einer Sonderprüfung abstellen musste. Ein Reset, der ca. 14 Minuten dauerte, warf Neuville in der Endwertung auf Platz 4 zurück.



Ott Tänak und Esapekka Lappi konnten beide nach ihrem Ausfall am Freitag entsprechend dem neuen WRC-Reglement wieder starten. Tänak musste sich aber durch einen Ausfall der Gegensprechanlage auf die Handzeichen seines Beifahrers verlassen. Lappi haderte über zwei Reifenschäden.



Während sich die Toyota-Crews am abschließenden Oster-Sonntag darauf konzentrierten ihren Sieg und die WM-Punkte sicher nach Hause zu bringen, versuchte Hyundai noch das Maximum an Punkten für die Weltmeisterschaft heraus zu holen. Dafür hatten sowohl Ott Tänak/Martin Järveoja als auch Esapekka Lappi/Janne Ferm in der Morgenrunde nur einen Ersatzreifen dabei.

Für dieses Risiko wurde Hyundai Motorsport mit einem starken letzten Tag bei der Safari Rally Kenya belohnt. Ott Tänak und Thierry Neuville belegten in der Super Sunday-Wertung die Plätze eins und zwei.

Alle drei Crews des Hyundai Shell Mobis World Rally Team legten im Hyundai i20 N Rally1 Hybrid bei den letzten sechs verbliebenen Sonderprüfungen ein starkes Tempo vor und feierten bei vier SPs einen Doppelsieg – ebenso wurde die Power Stage von der südkoreanischen Automarke gewonnen.

Endergebnis der Safari Rallye Kenya 2024:

1ST		WRC		WRC SAFARI RALLY KENYA				FIA
KALLE ROVANPERÄ		OVERALL CLASSIFICATION						
1	KALLE ROVANPERÄ	FIN	JONNE HALTTUNEN	FIN	TOYOTA	2:48:50.2	18	
2	TAKAMOTO KATSUTA	JPN	AARON JOHNSTON	IRL	TOYOTA	+2:08.9	15	
3	ADRIEN FOURMAUX	FRA	ALEXANDRE CORIA	FRA	Ford	+1:04.4	13	
4	ELFYN EVANS	GBR	SCOTT MARTIN	GBR	TOYOTA	+2:22.3	10	
5	THIERRY NEUVILLE	BEL	MARTIN WYDAEGHE	BEL	HYUNDAI	+6:13.0	8	
6	GUS GREENSMITH	GBR	JONAS ANDERSSON	SWE		+3:13.4	6	

Es ist das zweite Mal, dass Rovannerä und Beifahrer Jonne Halttunen die Veranstaltung nach 2022 neuerlich gewannen. Ihr Sieg beruhte auf einer phänomenalen Leistung am ersten vollen Tag der Rallye, am Freitag, an dem sie in allen sechs Sonderprüfungen die Schnellsten waren und sich einen Vorsprung von fast einer Minute erarbeiteten. Dies ermöglichte es Rovannerä, am längsten und härtesten Tag, am Samstag, bei Bedarf Vorsicht walten zu lassen – wo er dennoch die längste SP der Rallye mit fast 25 Sekunden Vorsprung gewann, da die meisten seiner Konkurrenten in Schwierigkeiten gerieten.

Mit einem Vorsprung von mehr als zwei Minuten konnte Rovannerä auf den Sonderprüfungen des letzten Tages auf Sicherheit achten und sich den Gesamt-Sieg sichern.



Wenn die WRC am 18. April zum vierten Lauf der Saison, der Croatia Rally, nach Europa zurückkehrt, trennen nur vier Punkte Hyundai Motorsport vom ersten Platz in der Herstellerwertung, den derzeit Toyota belegt.

Grande Prémio Tissot de Portugal 2024 KTM-Rookie auf Platz 3!



Fotos : redbullcontentpool

Im letzten DRIFT haben wir gefragt „Gibt es einen Generationenwechsel im Motorsport?“ und diese Frage gleich mit JA beantwortet. Während Formel 1-Neuling Oliver „Ollie“ Bearman (geboren: 8. Mai 2005) inzwischen keine neue Talentprobe ablegen durfte, hat der Spanier Pedro Acosta (geboren: 25. Mai 2004) neuerlich beim Moto GP in Portugal aufgezeigt!



Jorge Martín führte am Sonntag, 24. März 2024, beim GP von Portugal von der ersten Kurve bis zum Ziel und führt nun die Gesamtwertung der MotoGP-Weltmeisterschaft 2024 an.

Jorge Martín Almoguera startet seit 2021 in der MotoGP-Klasse der Motorrad-Weltmeisterschaft. 2022 fuhr Martín für Prima Pramac Racing. In einer durchwachsenen Saison erreichte er mit vier Podiums-Platzierungen am Ende mit 152 Punkten Rang neun der Gesamtwertung.

Für die Saison 2023 war Jorge Martín als zweiter Fahrer neben Weltmeister Bagnaia im Ducati-Werksteam in Erwägung gezogen worden. Da man sich bei Ducati jedoch für Enea Bastianini entschied, blieb Martín im Prima Pramac Racing Team und erhält dort die gleiche technische Unterstützung von Ducati wie Bagnaia und Bastianini. Mit vier Grand-Prix- und neun Sprint-Siegen hielt er die WM-Entscheidung bis zum letzten Rennen offen, stürzte jedoch in diesem und schied aus. Er beendete die Saison mit 428 Punkte hinter dem Weltmeister Bagnaia als Vize-Weltmeister. Auch 2024 fährt Martín wieder für das Prima Pramac Racing Team auf Ducati. Sein bisher größter Erfolg war der Gewinn des Weltmeistertitels in der Moto3-Klasse im Jahre 2018.

Martins spanischer Landsmann Pedro Acosta wurde in Portugal mit seiner GasGas-Maschine der drittjüngste Podiumsplatzierte in der Geschichte der Königsklasse und bestätigte damit seinen tollen Einstand beim Moto GP von Qatar. Mit dem 3. Platz im erst zweiten Moto GP-Rennen schrieb Acosta, nach dem Gewinn der Moto3- und Moto2-Weltmeistertitel, weiter Geschichte!

Für KTM war es ebenfalls ein erfolgreiches Renn-Wochenende, denn die Plätze 3 bis 5 wurden von Piloten der KTM-Tochter GasGas und KTM belegt. Doch zurück zum Rennen selbst:



Nachdem er beim Saisonauftakt in Qatar Dritter wurde und am Samstag das Sprintrennen gewonnen hatte, erwischte Jorge Martín den perfekten Start in Kurve 1 vor Polesetter Enea Bastianini und Maverick Viñales. Dahinter starteten der amtierende Champion Francesco Bagnaia und Marc Márquez ihr eigenes faszinierendes Duell.



Der Aprilia-Pilot Viñales versuchte alles, um an Martín vorbeizukommen, stürzte jedoch, so dass der Ducati-Fahrer den Sieg einfuhr, während der Italiener Bastianini, ebenfalls auf Ducati, Zweiter wurde

Pedro Acosta kämpfte sich vom siebten Platz nach vorn und duellierte sich mit den beiden Red Bull KTM Factory Racing-Motorrädern von Jack Miller und Brad Binder. Letztlich zog er an den beiden KTM-Piloten vorbei.



Der Südafrikaner Binder und der Australier Miller belegten die Plätze vier und fünf. Jack Miller hatte seine schnelle Form das ganze Wochenende über in Portimao ausgebaut und holte mit dem verdienten 5. Platz seine ersten Punkte: in der MotoGP-Rangliste stieß er auf den 9. Platz vor.



Nach dem Rennen erklärte der Sieger Jorge Martin: „Ich bin wirklich stolz auf die Arbeit, die wir das ganze Wochenende über geleistet haben. Ich wusste, dass ich mich mit dem mittleren Heck viel besser fühlen würde. In Runde eins in Führung zu liegen, war der Schlüssel zum Sieg.“

Endergebnis des Portugese Moto GP

1. Jorge Martin	SPA	Pramac Ducati	41m 18.138s
2. Enea Bastianini	ITA	Ducati Lenovo	+0.882s
3. Pedro Acosta	SPA	Red Bull GASGAS Tech3	+5.362s
4. Brad Binder	RSA	Red Bull KTM	+11.129s
5. Jack Miller	AUS	Red Bull KTM	+16.437s

Zwischenstand 2024 MotoGP Championship nach 2 Rennen

1. Jorge Martin	SPA	Pramac Ducati	60 points
2. Brad Binder	RSA	Red Bull KTM	42
3. Enea Bastianini	ITA	Ducati Lenovo	39
4. Francesco Bagnaia	ITA	Ducati Lenovo	37
5. Pedro Acosta	SPA	Red Bull GASGAS Tech3	28



Einen vollen Erfolg konnte KTM in der „kleinen“ Klasse, der Moto3 einfahren. Nicht weniger als 4 Fahrer auf KTM / GasGas-Maschinen belegten die Plätze 1 bis 5

1. Daniel Holgado	Red Bull GasGas Tech3	GasGas	19 Laps
2. Jose A. Rueda	Red Bull KTM Ajo	KTM	+0.044
3. Ivan Ortol	MT Helmets - MSI	KTM	+0.820
4. David Alonso	CFMoto Aspar Team	CFMoto	+2.218
5. Joel Kelso	BOE Motorsport	KTM	+2.246
6. Collin Veijer	Liqui Moly Husqvarna	Husqvarna	+2.263

Das nächsten Rennen der MotoGP, Nummer 3 der Motorrad-WM, ist der GP von Amerika in Austin, Texas am 14. April.

Danach folgen die Rennen in:

Spanien in Jerez	28.04.2024	Rennen: SPR: 15:00 - GP: 14:00
Frankreich in Le Mans	12.05.2024	Rennen: SPR: 15:00 - GP: 14:00
Spanien in Barcelona	26.05.2024	Rennen: SPR: 15:00 - GP: 14:00
Italien in Mugello	02.06.2024	Rennen: SPR: 15:00 - GP: 14:00
Kasachstan Almaty	16.06.2024	Rennen: SPR: 11:00 - GP: 10:00

Breaking NEWS aus USA

Weitere Talentprobe von Pedro Acosta beim USA-MotoGP

Einmal mehr bewies der spanische Rookie Pedro Acosta sein Talent beim MotoGP of the Americas in Austin, Texas, am 13. / 14. April 2024. Auf seiner Red Bull GASGAS Tech3s hat der 19-jährige Pilot aus der KTM-Mannschaft alle Erwartungen für die MotoGP 2024 bereits am Samstag übertroffen.



Foto: GasGas Pressedienst

Nach seinem ersten Podiumsergebnis vor drei Wochen in Portugal - siehe vorangehende Seiten - zeigte der der MotoGP-Neuling auf dem Circuit of the Americas - einer der technisch anspruchsvollsten und physisch anspruchsvollsten Strecken in der Weltmeisterschaft - eine so nicht erwartete Leistung. Er qualifizierte sich als Zweiter in der ersten Startreihe für den sonntägigen GP und beendete den 10-Runden-Sprint am Samstag als Vierter hinter Vinales (Aprilia), der vor drei Wochen auch den Sprint in Portimao gewonnen hatte, seinen Landsmännern Marc Marquez (Ducati) und Jorge Martin (Pramac Ducati), der damit seine Führung in der WM-Wertung ausbaute.

Seine KTM- & GasGas-Teamkollegen qualifizierten sich beim Sprint deutlich hinter dem Rookie:

- 7. Jack Miller (AUS) Red Bull KTM Factory Racing +9.237
- 12. Brad Binder (RSA) Red Bull KTM Factory Racing +10.724

Team-Mate Augusto Fernandez (ESP) schied mit seiner Red Bull GASGAS durch Sturz aus.



Das Hauptrennen am Sonntag sah einen fulminanten Start des Youngsters Pedro Acosta, der sich sofort an die Spitze des Pulks setzte, während Pole-setter Maverick Vinales auf Platz 11 zurückfiel. Rundenlang hielt Pedro dem Druck zahlreicher Weltmeister hinter ihm stand, während sich Vinales konsequent nach vorne arbeitete und wenige Runden vor Schluss auch das Wunderkind der MotoGP überholte. Dahinter erreichten Enea Bastianini und Jorge Martin (beide Ducati) das Ziel.

Als einziger der vier KTM-Bikes aus Mattighofen wählte er den Medium-Hinterreifen und trifft damit die richtige Wahl. Die weichen Reifen seiner Teamkollegen bauten gegen Ende des Rennens ab. Mit dem zweiten Platz in Texas liegt der Rookie in der WM bereits auf Rang 4.

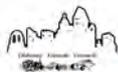
Für die sieggewohnten Ducatis riss eine Sieges-Serie von 11 Rennsiegen in Folge (ohne Sprints). Nun sind sogar die ersten beiden keine Ducatis mit Vinales auf der Aprilia und Acosta auf der KTM/GasGas.

Zwischenstand 2024 MotoGP Championship nach 3 Rennen

1. J. Martín	ESP	Ducati	80
2. E. Bastianini	ITA	Ducati	59
3. M. Viñales	ESP	Aprilia	56
4. P. Acosta	ESP	GasGas	54
5. F. Bagnaia	ITA	Ducati	50
6. B. Binder	RSA	KTM	49

Kommende Classic-Veranstaltungen befreundeter Klubs

Die Oldtimer-Freunde-
Friesach laden ein zum



OLDTIMERTREFFEN

Samstag - 25. Mai 2024

10:00 Uhr

am Reitplatz FRIESACH



- Oldtimerschau
- Hüpfburg für Kinder

Jeder Oldtimerbesucher
erhält ein Gratisgetränk!
Teilnahme kostenlos!



2. Rosental-Classic



18. Juli

**Treffpunkt in 9170 Ferlach,
Unterferlach 34
9:00 Uhr bei Fa. Pagitz.
10 Uhr Gemeinsame Ausfahrt**

Nach Kaffee & Kuchen fahren wir um ca. 10 Uhr über St. Margarethen i.R., Gallizien und Miklautzhof nach Bad Eisenkappel und besuchen das Museum beim Gasthaus „zum Florian“ wo einige sehr interessante Motorräder zu besichtigen sind.

Nach einer kleinen Erfrischung fahren wir weiter über den Schaidasattel und Zell Pfarre nach Ferlach zum Gasthof Schaidabauer.

Um 14 Uhr geht es weiter von Ferlach (Möglichkeit zu tanken) über Maria Rain, Ebental, Mieger und Rottenstein zum Flugfest nach Glainach wo die Ferlacher Flugtage stattfinden. Wir präsentieren uns vor über 1.000 Besuchern. Die Ankunftszeit ist ca. 15:30 Uhr

Nach dem Essen bleibt Zeit für viele interessante Gespräche rund ums Motorrad.

Unkostenbeitrag für Kaffee, Kuchen, Eintritt Museum, Getränk beim Gasthaus „Zum Florian“, Getränk und belegtes Brot beim Schaidabauer sowie Getränk und Essen am Flugfest, € 20.-

Die Veranstaltung findet nur bei Schönwetter statt, die Strecke ist nicht gesperrt und es gilt die Straßenverkehrsordnung (StVO).

Für etwaige Unfälle und Schäden wird keine Haftung übernommen.

Aus organisatorischen Gründen bitten wir um Bekanntgabe der Teilnehmerzahl per mail an :

rosentalclassic@gmail.com

oder

telefonisch unter 0664-4233001
(Teilnehmer, Motorradtype & Baujahr des Motorrades)

Ansprechpartner:

Wolfgang Schmied, Günther Pagitz

Telefonische Anmeldung für unsere Freunde aus Slowenien an
Richard Petschnig 0043-664-6394818
oder Siegfried Ogris 0043-664-1314870



Auf der bekannten Schotterstraße, die das internationale Bergstraßenrennen der Oldtimer mit einer 33-prozentigen Steigung auf den Bergpass Loibl führt, starten am 16. Juli Oldtimerfahrer mit Motorrädern, Motorrädern mit Beiwagen und Autos .

Die ersten Bergrennen für Autos und Motorräder in Slowenien wurden bereits im Jahr 1926 auf dem Loibl ausgetragen, als die Motorenentwicklung noch in den Windeln lag.

Bis zum Jahr 1939 wurden elf Rennen mit großer internationaler Teilnahme durchgeführt und der Loibl bekam den Ruf als schwerstes Rennen in Europa.

Im Jahr 1953 fand der erste internationale Nachkriegs-Wettbewerb statt. Die Rennen wurden im Jahr 1961 eingestellt, aber im Jahr 1996 zu neuem Leben erweckt.

Zeitweise wurden die Rennen auf sehr viel längeren Strecken ausgetragen. Heute ist der Teil der Strecke, der zum Grenzübergang führt, asphaltiert. Weil aber das Rennen so erhalten bleiben soll, wie es vor 40 Jahren war, wird die Veranstaltung heute auf der Schotterstraße organisiert, die vom Grenzübergang bis zum Gipfel des alten Passes auf dem Loibl führt.

Die Strecke ist 2.300 m lang und erreicht an der steilsten Stelle sogar eine Steigung von 33%.

ACHTUNG: der Termin ist noch nicht bestätigt!



09.06. Oldtimer und
Teilemarkt, Liebenfels





Die Rallye Kroatien markiert die Rückkehr auf Asphalt für den vierten Lauf der Saison 2024, der vom 18. bis 21. April 2024 stattfinden wird. Gerade für Kärntner Rallye-Fans bietet die Rallye Kroatien durch ihre Nähe eine gute Gelegenheit zum Dabeisein. Diese WRC-Rallye wartet mit einigen Neuerungen auf

Eine der wichtigsten Neuheiten der diesjährigen Veranstaltung ist der neue Standort des Serviceparks, der in die Westgate Shopping City verlegt wurde.

Traditionell beginnt die Rallye Kroatien mit einem feierlichen Start, bei dem alle Crews am Abend des Donnerstag, 18. April 2024, vor der National- und Universitätsbibliothek in Zagreb vorgestellt werden, und endet am Sonntag, 21. April, mit der Verleihung der Trophäen vor dem INA-Geschäftsgebäude in Novi Zagreb.

Die Route der Rallye führt dieses Jahr von Zagreb durch fünf Landkreise – Varaždin, Krapina-Zagorje, Zagreb, Karlovac, Primorje-Gorski Kotar - Von Freitag bis Sonntag sind insgesamt zwanzig Wertungsprüfungen geplant:

- Am Donnerstag, 18. April, Shakedown und feierlicher Start.
- Am Freitag, 19. April, acht Sonderprüfungen in Zagreb, Karlovac und Primorje-Gorski Kotar.
- Acht Prüfungen am Samstag, 20. April, in Zagreb und im Kreis Karlovac.
- Am Sonntag, den 21. April, findet das Finale um Varaždin und Krapina-Zagorje sowie das feierliche Ziel in Zagreb statt.



Tickets für die WRC Croatia Rally 2024 sind unter www.ulaznice.hr erhältlich.

Tageskarten gibt es für 20 Euro und Rallyekarten für 50 Euro.

Inhaber eines Tagespasses dürfen nicht nur die Sonderprüfungen besuchen, sondern auch noch am selben Tag den Servicepark betreten, während Inhaber eines Rallyepasses während der gesamten WRC-Rallye Kroatien Zutritt zum Servicepark und zu den Sonderprüfungen haben.



Die Rallye-WM / Rally Kroatien **Live!** bei ServusTV und ServusTV On:

- Wertungsprüfung 11 – Vinski Vrh – Duga Resa 1 20. April 2024: 10:00 Uhr
- Wertungsprüfung 15 – Vinski Vrh – Duga Resa 2 20. April 2024: 17:00 Uhr
- Wertungsprüfung 18 – Zagroska Sela – Kumrovec 1 21. April 2024: 08:30 Uhr





Willkommen auf der Oldtimer Messe Tulln

Rund 750 Aussteller aus aller Welt geben sich ein Stelldchein rund um das „rostigste Hobby“ der Welt. Das Erfolgskonzept der größten und bedeutendsten Oldtimermesse Österreichs besteht im intensiven Kontakt mit Oldtimerhändlern sowie einschlägigen Vereinen, Clubs und Museen. Der vor Jahrzehnten gegründete Telemarkt ist zu einem beliebten Kernstück der Messe geworden.



Besonderen Anklang findet Jahr für Jahr die Verkaufsausstellung von historischen Automobilen und Motorrädern.

Rund 30.000 Besucher machen die Oldtimer Messe Tulln zur größten Oldtimerveranstaltung Österreichs und zu einem Erlebnis für die ganze Familie.



Sonderausstellungen und "Geburtstage" 2024:

- 125 Jahre FIAT
- 100 Jahre MG
- 90 Jahre Citroen Traction



- Avant, die „Gangsterlimousine“
- 70 Jahre Moto Rumi Formichino
 - 65 Jahre Steyr Puch Haflinger
 - 40 Jahre Mercedes 124 E-Klasse
 - Mobilität fürs Volk , Teil 2
 - Custom Cars
 - 60 Jahre MSCP Motorsportclub Purkersdorf
 - 40 Jahre Steyr Puch Club



Preise - Tageskarten:

Erwachsene € 15,-
Erwachsene online Ticket € 14,-
Ermäßigte Karte € 13,-

Öffnungszeiten:

Samstag: 09.00 bis 18.00 Uhr -
Telemarkt und Messe
Sonntag: 09.00 bis 17.00 Uhr
Telemarkt und Messe



Ticket für Ihren Komfort

Neben dem Eintritt beinhaltet das Ticket:

- die kostenlose Nutzung der Messeparkplätze
- kostenlose Shuttlebusse zu und von den weiter entfernten Parkplätzen



A U S T R O
CLASSIC.com

Wir sehen uns in Tulln!

Liebe Freunde von Austro Classic,

am Wochenende, 4. und 5. Mai findet die traditionelle Oldtimer Messe Tulln - die 36. - statt, und wir dürfen - ebenfalls traditionell - 10x2 Eintrittskarten für Euch verlosen!

Sollte irgend jemandem unter Euch, diese legendäre Veranstaltung kein Begriff sein - unter

<https://www.austroclassic.net/hello-friends/36-int-oldtimermesse-tulln-4-5-mai-2024>

findet Ihr die wichtigsten Fakten über die Messe und genau Anweisungen wie Ihr die Eintrittskarten gewinnen könnt! Es freut sich auf ein Wiedersehen in Tulln

Wolfgang M. Buchta & Team

Vorhang auf für die Retro Classics Stuttgart 25. bis 28. April 2024

Die 23. Auflage der größten Messe für Fahrkultur zeigt am letzten April-Wochenende ein Herz für Surriles und feiert automobile Geburtstagskinder, die längst zu Legenden geworden sind.

70 Jahre Mercedes-Benz 300 SL Flügeltürer

Der Mercedes-Benz 300 SL, wie er 1954 direkt von den Rennstrecken dieser Welt zu den Händlern rollte. 2. Platz bei der Mille Miglia, Doppelsieg in Le Mans, Vierfachsieg am Nürburgring und der heldenhafte 1. Platz bei der mexikanischen Carrera Panamericana sind nur einige der Erfolge dieses Autos, das 1954 bei der „International Motor Sports Show“ in New York sein Debüt feierte. Die Flügeltüren waren dabei keinesfalls ein Design-Gag, sondern Notwendigkeit, da der (aus dem Rennsport stammende) Gitterrohrrahmen keinen tieferen Einstieg zuließ, was auch das abklappbare Lenkrad notwendig machte. Bewundern Sie diese Ikone des Automobilbaus in Halle 5.

60 Jahre Ford Mustang

Bis 1964 war ein Mustang ein Wildpferd, was sich im gleichen Jahres ändern sollte: Die Ford Motor Company präsentierte auf der New Yorker Weltausstellung den Ford Mustang, der vom ersten Tag an ein Riesenerfolg wurde. Bereits im ersten Jahr wurden über 400.000 Ford Mustang verkauft, was der Marke Ford ein junges und sportliches Image bescherte. Sehen Sie die Evolution des „Pony cars“ von 1964 bis in die 80er Jahre in Halle 3 an.

ÖFFNUNGSZEITEN

<p>DONNERSTAG, 25. APRIL 2024 Geöffnet von 11.00 – 19.00 Uhr anschließend RETRO Night®</p> <p>FREITAG, 26. APRIL 2024 Geöffnet von 10.00 – 18.00 Uhr</p> <p>SAMSTAG, 27. APRIL 2024 Geöffnet von 10.00 – 18.00 Uhr</p> <p>SONNTAG, 28. APRIL 2024 Geöffnet von 10.00 – 18.00 Uhr</p>	<div style="font-size: 2em; font-weight: bold; line-height: 1;">25 bis 28 APRIL 2024</div>	<div style="font-size: 2em; font-weight: bold; line-height: 1;">25 bis 28 APRIL 2024</div>	<div style="font-size: 2em; font-weight: bold; color: #f0e68c;">RETRO CLASSICS®</div> <p style="font-size: 0.8em; margin-top: 10px;">MESSE FÜR FAHRKULTUR MESSE STUTT GART</p>
--	--	--	--

EINTRITTSPREISE

PREISE	ONLINEKASSE	TAGESKASSE
Tageskarte	22,00 EUR	24,00 EUR
Tageskarte ermäßigt	17,00 EUR	19,00 EUR
Familientageskarte ¹	46,00 EUR	50,00 EUR
Happy-Hour Karte ²	12,00 EUR	14,00 EUR

Tickets unter www.retro-classics.de/ticket
¹ max. 2 Erw. und angehörige Kinder bis 16 Jahren, Kinder unter 6 Jahren frei
² täglich ab 16.00 Uhr

RETRO NIGHT®
 Donnerstag, 25. April
 ab 18:30 Uhr

VERANSTALTER

RETRO Messen GmbH
 Messeplazza 1 | 70629 Stuttgart
 Tel.: +49 711 3403-2830 | Fax: +49 711 3403-2859
www.retro-messen.de

VERANSTALTUNGSORT

Messe Stuttgart
 Messeplazza 1 | 70629 Stuttgart
www.messe-stuttgart.de

Sonderschau „Tiefer, breiter, schneller – die Tuning-Ikonen der 80er und 90er Jahre“

Eine Zeitreise die zeigt, was früher möglich war und wie Fahrzeuge zu Paradiesvögeln mutierten. Breite Karosserien, Theken-artige Heckspoiler, Flügeltüren, Felgen wie Waschtrommeln, grelle Effektlackierungen, metallisiertes Leder sowie jede Menge HiFi waren angesagt.



Formula 1® - Ausstellung feiert Romain Grosjean – Ein Mann, der zweimal Geburtstag feiert



Romain Grosjean ist nicht nur ein herausragender Rennfahrer, sondern auch ein Mann, der in seinem Leben bereits zweimal Geburtstag gefeiert hat. Am 29. November 2020 überlebte Grosjean einen schrecklichen Unfall beim Bahrain Grand Prix, der seinen Formel-1-Rennwagen in Flammen aufgehen ließ. Seine spektakuläre Rettung aus den Flammen und seine anschließende Genesung machten weltweit Schlagzeilen. Seit diesem dramatischen Vorfall wird der Tag des Unfalls von Romain Grosjean, der am 17. April 1986 geboren wurde, oft als sein "zweiter Geburtstag" betrachtet.

Die Überreste von Romains Auto, das sich bei hoher Geschwindigkeit in zwei Teile spaltete und sofort explodierte, wurden drei Jahre lang unter Verschluss gehalten. In enger Zusammenarbeit zwischen dem Moneygram Haas F1® Team und den Produzenten der Formula 1® Exhibition ist das Chassis nun in der F1-Ausstellung in Wien zu sehen. In einem eigens dafür gestalteten Raum mit dem Titel "Survival" wird das

Chassis von einer großen Videoinstallation begleitet, die bisher unveröffentlichte Aufnahmen des Unfalls zeigt.

"Nach dem Aufprall standen 120 Kilo Kraftstoff und die Batterie in Flammen. Die Überlebenszelle schützt den Fahrer bei einem schweren Crash, so auch mich. Das Chassis ist noch intakt, der Halo ist vorhanden und abgesehen von den Schäden und Verbrennungen ist es immer noch so, wie es sein sollte. Ich denke, das hat mein Leben gerettet." erklärt Grosjean.

Sein bemerkenswertes Comeback nach dem Unfall zeigt, dass er nicht nur ein talentierter Rennfahrer ist, sondern auch ein Vorbild für Durchhaltevermögen und den menschlichen Willen. Als zweifacher Vater und engagierter Motorsportler setzt sich Grosjean weiterhin für Sicherheit im Motorsport ein und nutzt seine Plattform, um anderen Hoffnung und Inspiration zu geben.

Die Formula 1® Ausstellung bietet in der METASTadt eine fesselnde Mischung aus unveröffentlichtem Film- und Bildmaterial sowie eindrucksvollen audiovisuellen Elementen, interaktiven Exponaten und historischen Grand-Prix™-Rennwagen und Grand-Prix™-Autos aus verschiedenen Epochen. Die sieben Ausstellungs-Räume geben einzigartige Einblicke in die außergewöhnliche Welt der Formula 1®. Die über mehrere Jahre entwickelte Ausstellung ist somit ein Pflichttermin für alle Fans und Motorsportbegeisterte.

Öffnungszeiten: Dienstag bis Sonntag ab 10 Uhr





Am 15. April endete in Österreich die Winterreifenpflicht. Für uns ein guter Grund, die neuesten Sommerreifen zu testen. Beim gemeinsamen Sommerreifentest 2024 von ARBÖ, ACE und GTÜ wurden zehn Reifen für Kompaktwagen in der Dimension 225/45 R17 getestet. Viermal wurde ein „sehr empfehlenswert“ ausgestellt. Ein Reifen fällt komplett durch, zwei weitere Reifen bekommen ein „bedingt empfehlenswert“.

Fahrzeuge in der Kompaktklasse sind seit Jahren beliebt und reihen sich in den Zulassungsstatistiken ganz vorne ein. Viele Kunden greifen zu Kombi-Ausführungen wie Skoda Octavia, Opel Astra oder Toyota Corolla. Kein Wunder, überzeugen die Fahrzeuge heute mit schickem Design und bieten dank gutem Raumkonzept viel Platz. Die Urlaubsfahrt mit der Familie ist ebenso möglich wie der Transport von großen Outdoor-Sportgeräten oder anderen sperrigen Gütern. Sozusagen Alleskönner auf vier Reifen.

Und Alleskönner müssen auch die Reifen sein. Sommerreifen sind enormen Belastungen ausgesetzt, allen voran der Asphalttemperatur: Während zu Beginn der Sommersaison der Asphalt noch im einstelligen Celsius-Bereich liegen kann, steigt die Temperatur an der Fahrbahnoberfläche im Hochsommer schon in Richtung 50°C und mehr. Sommerreifen müssen aber immer und jederzeit funktionieren, um das Maximum an Bremsleistung, Fahrkomfort und Sicherheit zu bieten. Und das nicht nur auf trockener, sondern auch auf nasser Fahrbahn.

Das Testteam hat die Sommerreifen von Premiumherstellern wie Continental oder Michelin durch günstigere Produkte wie z.B. Austone oder Milestone ergänzt. Die Tests wurden auf dem Triwo-Testgelände bei Frankfurt durchgeführt. Testfahrzeuge waren ein Opel Astra Sportstourer für die Objektiv-Tests und ein VW Golf VII Variant für die Subjektiv-Tests.

Unser Fazit: Premiumreifen top, günstigere Alternativen fallen durch

Gesamtsieger in unserem Test ist klar der Continental Premium Contact 7. Er konnte in allen Kategorien überzeugen und bietet in unserem Testfeld die größte Sicherheit. Einziger Makel: Er ist von allen Reifen der lauteste und auch der teuerste. Sehr empfehlenswert sind zudem Vredestein Ultrac, Michelin Primacy 4+ und Pirelli Cinturato P7.

Milestone Green Sport GS-05 und Berlin TiresSummer HP 1 sind in unserer Gesamtwertung nur **bedingt empfehlenswert**. Doch in den Disziplinen der Verkehrssicherheit fallen auch sie durch: Die Ergebnisse beim Bremsen und Nasshandling sind eindeutig. Sie können ein Sicherheitsrisiko darstellen und somit auch andere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer in Gefahr bringen.

Durchgefallen und damit nicht empfehlenswert ist Austone Athena SP-701. Während der Reifen von unserem Spitzenreiter Continental auf trockener Fahrbahn bereits nach 33,7 Metern zum Stehen kommt, gelingt das mit dem Austone-Reifen erst nach 38,2 Metern. Der Unterschied von 4,5 Metern entspricht einer ganzen Wagenlänge oder ob das Fahrzeug vor oder auf dem Zebrastrifen zum Stillstand kommt.



eFuels im Oldtimer erfolgreich getestet

Text: Bruno von Rotz

Fotos: Bruno von Rotz / Christof René Schmidt / Emanuel Freudiger

Eines der vorherrschenden Themen des neuen Jahrtausends war der Klimawandel und der Beitrag von menschlich verursachten CO₂-Beiträgen dazu. Dies macht auch vielen Oldtimer- und Youngtimer-Besitzern Sorgen, denn unter welchen Bedingungen und ob überhaupt Klassiker in 10 oder 20 Jahren noch auf der Straße fahren dürften, wird an vielen Stellen diskutiert.



VW Golf GLS von 1978 auf dem Prüfstand bei der EMPA

Zwar kann ein Automobil mit Verbrennungsmotor (mit nicht unerheblichem Mitteleinsatz) auf Elektroantrieb umgerüstet werden, aber dies erscheint weder ökologisch noch ökonomisch sinnvoll zu sein. Zudem wird dem Automobil damit auch die Seele genommen, so befürchten nicht wenige Alblechenthusiasten. Eine Alternative bieten die synthetischen Treibstoffe, auch eFuels genannt. Diese verhindern zwar nicht, dass bei der Verbrennung CO₂ erzeugt wird, aber dieses CO₂ wird bei der Herstellung des Treibstoffs wiedergewonnen und somit (weitgehend) neutralisiert für die Umwelt.

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 eingefeischter Oldtimer-Fan auf keinen Fall entgehen lassen darf.

Während erste Pioniere keine Kosten scheuten, erste verfügbare eFuels in ihren Klassiker zu tanken und damit zu fahren, gab es bislang kaum groß angelegte und wissenschaftlich begleitete Studien bezüglich Verträglichkeit und Auswirkungen dieser synthetischen Treibstoffe auf das historische Automobil.

Die AMAG Classic hat zusammen mit der Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt EMPA eine detaillierte und wissenschaftlich fundierte Untersuchung zu diesem Thema durchgeführt. Die Motorex AG hat diese Studie zusätzlich mit Öl-Untersuchungen unterstützt.

Warum eine auf Oldtimer ausgerichtete eFuel-Studie?

Oldtimer-Motoren weisen deutliche Unterschiede zu modernen Antriebsaggregaten auf. So werden andere Materialien verwendet, etwa bleihaltige Lager oder gering veredelte Ventilsitze. Die Gemischbildung erfolgt weniger präzise, insbesondere im Kaltstart und Warmlauf. Es geht mehr unverbranntes Gemisch an den Kolbenringen vorbei, was zu Öl-Verdünnung durch Benzin führen kann. Ein Verdampfungs-Kontrollsystem fehlt, was ebenfalls die Motorenöl-Verdünnung auslösen kann. Und insgesamt fehlt meist die Abgasnachbehandlung, höhere Abgasemissionen sind die Folge davon. Entsprechend anders sind die Ansprüche an den verwendeten Treibstoff, aber auch das Motorenöl. Eine spezifische Untersuchung auf ältere Motoren ausgerichtet empfahl sich also.

Der Weg über Methanol

Synthetische Treibstoffe entstehen über zwei Wege, entweder biosynthetisch oder rein strombasierte durch die Synthese von Basiselementen. Es entsteht dabei immer Methanol, der dann in weiteren Schritten zum brennbaren und automobil-kompatiblen Treibstoff umgewandelt wird.

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.

In der AMAG-Classic-Empa-Studie wurde ein biosynthetisch erzeugter Treibstoff verwendet, der das sogenannte "Drop-in-Fuel"-Kriterium erfüllt, er muss also mit herkömmlichem fossilen Treibstoffen mischbar sein und zu diesen kompatibel, ohne dass an den Fahrzeugen Anpassungen vorgenommen werden müssen. Dies unterscheidet den verwendeten Synfuel zum Beispiel von Treibstoffen wie E85, der nur in entsprechend angepassten Automobilen genutzt werden kann.

Dreifacher MTBE-Anteil

Der analytische Vergleich des verwendeten Synfuels mit herkömmlichem Tankstellenbenzin Super 98 zeigte, dass es kaum Unterschiede zwischen beiden Treibstoffen gab. Einzig der MTBE-Anteil (C₅H₁₂O) war beim synthetischen Benzin höher, ein Unterschied, der aber im Fahrbetrieb und auch in der Studie nicht ins Gewicht fiel.



Problemloser Einsatz

Im Rahmen der Studie wurden zwei Fahrzeuge über längere Strecken (rund 3000 km) mit synthetischem Treibstoff betrieben. Es handelte sich dabei um einen VW Golf GLS von 1978 mit Vierzylinder-Reihen-Motor mit 1,5 Liter und einen Chrysler Valiant von 1971 mit einem Reihensechszylindermotor mit 3,7 Litern Hubraum.

Das zweite Testfahrzeug, ein Chrysler Valiant von 1971 mit Reihensechszylinder, 3,7-Liter-Motor

Im Fahrbetrieb zeigten sich beide Fahrzeuge mit kaum veränderten Manieren, sie verkräfteten den "anderen" Treibstoff problemlos. Weder fuhren sie besser, noch schlechter. Während der Golf mit durchschnittlich 8,8 Liter pro 100 km auskam, genehmigte sich der Chrysler 15,5 Liter. Auch bei der Leistungsmessung und bei Prüfstandsverbrauchsmessungen zeigten sich keine relevanten Unterschiede gegenüber herkömmlichem Tankstellenbenzin.

Auch beim Abgasverhalten zeigten sich keine Unterschiede, allerdings wurden die Abgase durch Verwendung von synthetischem Treibstoff auch nicht sauberer. Ein Unterschied aber konnte trotzdem beobachtet werden, nämlich der Geruch, der leicht anders war bei Verwendung von Synfuel. Dies wurde auf den höheren MTBE-Anteil zurückgeführt, als unangenehm wurde die Geruchsveränderung aber nicht notiert.



Eines der Test-Fahrzeuge - VW Golf GLS 1978

Problemlos verträglich

Neben den Fahrprüfungen wurden Fahrzeugkomponenten (u.a. Dichtungen, Vergaser, Tankgeber, Treibstoffschläuche, Kunststoffteile, Benzinfelder, Tankdeckel) über 12 Monate dem synthetisch erzeugten Treibstoff und dem Referenz-Benzin ausgesetzt, um zu sehen, ob sich das Material veränderte oder sich gar auflöste. Es konnten keinerlei physisch, haptisch oder optisch erfassbare Veränderungen festgestellt werden, entsprechend kann die Verwendung von synthetischen Treibstoffen auch aus dieser Sicht als problemlos betrachtet werden.

Während und nach den Versuchsfahrten wurde das Motorenöl mehrfach entnommen und getestet. Dabei zeigte sich eine gewisse Viskositätsabnahme, die aber als unkritisch eingestuft wurde. Zudem beobachtete man beim Chrysler einen Anstieg an Eisen- und Bleianteile, der aber nach weiteren Analysen nicht auf die Verwendung von synthetischem Treibstoff zurückgeführt werden konnte. Trotzdem empfiehlt es sich offensichtlich, den Ölwechsel bei Verwendung von eFuel zumindest gleich häufig durchzuführen wie bisher. Im Rennbetrieb, in dem aktuell in verschiedenen Serien und Meisterschaften ebenfalls eFuel unter anspruchsvollen Bedingungen genutzt werden, wird der Ölwechsel sicherheitshalber auch eher häufiger durchgeführt.

Artikel von www.zwischengas.com



Zwischengas – Dokumentiert. Informiert. Fasziniert.

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

Alles wie vorher, aber (fast) klimaneutral

Insgesamt ergab die aufwändige Studie also das, was man bisher vermutet hatte. Synthetische Treibstoffe oder eFuels lassen sich im Oldtimer problemlos nutzen, ohne dass sich daraus Nachteile im Fahrbetrieb oder bezüglich Langlebigkeit oder Wartbarkeit ergeben. Dass dies nun auch wissenschaftlich und mit aufwändigen Tests untermauert wurde, ist eine gute Sache und wird in Zukunft sicher manchen Klassikerbesitzer beruhigen, wenn er vor die Wahl gestellt wird, einen umweltfreundlichen Treibstoff zu verwenden.

Wichtig. Da praktisch alle eFuel-Varianten aus Methanol erzeugt werden, lassen sich die Ergebnisse der Studie gemäß Christian Bach (EMPA) auch auf strombasierte, also aus Wasser und CO₂ erzeugte synthetische Treibstoffe anwenden.

Vielleicht doch etwas besser

Hatte sich mancher Beobachter erhofft, dass eFuels den Klassiker sauberer und sparsamer machen, so wurde diese Hoffnung nicht erfüllt. Eine mögliche Besserung, die gerade für Oldtimerbesitzer mit sporadisch genutzten Fahrzeugen relevant sein könnte, ermöglicht der synthetische Treibstoff aber vielleicht trotzdem. Er verflüchtigt sich zwar ähnlich wie herkömmliches Benzin, aber er sollte seine Brennfähigkeit auch nach längerer Lagerung nicht verlieren.



Das Team der SynFuel-Studie - Reto Mattenberger, Dino Graf, Christian Bach und Markus Kurzwart

Verfügbarkeit und Preisentwicklung noch unklar

Jetzt müsste dieser moderne synthetische Treibstoff also nur noch in größeren Mengen und zu attraktiven Preisen zur Verfügung stehen. Tatsächlich wird eFuel bereits an einigen wenigen Tankstellen (z.B. in Spanien) angeboten, aber große Mengen werden noch nicht erzeugt. Gemäß Studieninitiator Dino Graf von Amag Classic kann man wohl erst in den Dreißigerjahren mit der flächendeckenden Verteilung von synthetischen Treibstoffen rechnen und zu welchen Preisen sie dann angeboten werden, ist schwer vorauszusagen. Aber es ist gut, dass man jetzt weiß, dass sie technisch problemlos verwendbar sind und eine umweltfreundliche Lösung für die Zukunft sein können.

Kaum Bekanntes vom grössten Autohersteller der Welt

Bruno von Rotz



Nein, das abgebildete Coupé ist kein Iso Rivolta und auch kein Innocenti C, auch wenn eine gewisse optische Verwandtschaft vorhanden ist. Es handelt sich um ein Toyota Corona Coupé aus dem Jahr 1963, das wohl im Prototypenstadium blieb.

Heutzutage kennt jeder Toyota, jeder ist wohl schon mal in einem Modell der japanischen Marke gefahren oder Passagier gewesen. Den Toyota Celica, den Supra oder neuerdings sogar den Yaris GR mag jeder Petrolhead. Aber auch Modelle wie der Toyota 2000 GT oder der Corolla haben zur Bekanntheit der Marke beigetragen.

Tatsächlich waren Toyota-Modelle aber vor den Siebzigerjahren hierzulande kaum ein Begriff, dabei baut die Firma, die Kiichiro Toyoda 1937 gründete, schon viel länger Automobile. Diese wurden teilweise auch unter dem Namen Toyopet vermarktet.

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.

Kaum bekannter als das o.a Corona Coupé ist zum Beispiel der Toyota 700 auch Publica genannt. Die kompakte Limousine erinnert ein wenig an die Goggomobil-Varianten Isar T600 und T700 oder den Trabant. Der luftgekühlte Zweizylindermotor war vorne eingebaut und trieb die Hinterräder an.



Einige Klassen größer, aber hierzulande kaum je gesehen war der Crown der frühen Sechziger-Jahre, der sich optisch eine Scheibe vom Ford Falcon und von den Imperial-Modellen von Chrysler abschneidet.



Start frei für Toyota in Deutschland, hieß es 1971 in Köln.

Mit 7 Mitarbeitern nahm die Deutsche Toyota Vertriebs GmbH & KG 1971 in Köln Braunsfeld ihre Arbeit auf. Sie wurde von der Toyota Motor Corporation zum Generalimporteur für Deutschland ernannt. Aus dem umfangreichen Toyota Modellprogramm wurden zunächst nur die Bestseller Corolla, Corona und Celica angeboten.



Eine schier unendliche Erfolgsgeschichte schrieb der Corolla. 1966 in Japan eingeführt, rollte das Weltauto 1971 zu den deutschen Händlern. Die zweitürige Limousine kostete 6.890

DM, zeitgleich ging das 800 DM teurere Coupé an den Start. Ein Jahr später folgte der Kombi für 7.795 DM. Alle in Deutschland angebotenen Versionen wurden von einem 1,2 Liter-Benziner mit 58 PS angetrieben. Bis Ende 2010 verkaufte Toyota weltweit 37 Millionen Einheiten vom mehrfach erneuerten Corolla.



Eine schier unendliche Erfolgsgeschichte schrieb der Corolla. 1966 in Japan eingeführt, rollte das Weltauto 1971 zu den deutschen Händlern. Die zweitürige Limousine kostete 6'890 Mark, zeitgleich ging das 800 Mark teurere Coupé an den Start. Ein Jahr später folgte der Kombi für 7'795 Mark. Alle in Deutschland angebotenen Versionen wurden von einem 1,2 Liter-Benziner mit 58 PS angetrieben. Bis Ende 2010 verkaufte Toyota weltweit 37 Millionen Einheiten vom mehrfach erneuerten Corolla.

In Österreich wurde die Fa. Frey in Wien 1970 zum ersten Importeur japanischer Autos, nämlich von Toyota. Als wahrscheinlich erster Motorsportler auf einem Toyota wurde unser Klubgründer „Figi“ Figura von dem Toyota-Importeur unterstützt.

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.



Das Verkaufsziel von 2.000 Einheiten im ersten Jahr wurde 1971 mit 4.000 Einheiten weit übertroffen. 600.000 Toyota-Verkäufe einschließlich der Luxuskonzerntmarke Lexus markierten bis 2018 den Erfolgsweg des Firmenchefs.

Toyota kaufte der Familie Frey im Februar 2019 die Importfi ma.ab.

Figi war Ende der Sechziger zwar recht gut mit seinem Puch 500 und später mit einem Puch 650 TR unterwegs, die Einsätze waren aber nicht nur durch sportliche Erfolge, sondern auch durch zu viele Ausfälle geprägt.



Als dann auch noch die Klassen 500 ccm und danach 850 ccm von der OSK in die Klasse 1000 ccm eingebunden wurden, war es Zeit für einen Wechsel, da mit dem kleinen Puch-Schammerl in der größeren Klasse nichts mehr zugewinnen war.

Die Wahl fi I auf einen Toyota 1000. Der Toyota 1000 (auch Toyota Publica) war ein Kleinwagen, den Toyota von 1961 bis 1978 baute und war seinerzeit der kleinste Toyota. Aus den 993 cm³ wurden 45 PS heraus geholt. Was den Winzling jedoch besonders auszeichnete, war seine Standfestigkeit



Mit dem Start in der Serienklasse bis 1000 ccm stellten sich dann auch die erhofften Erfolge bei nationalen und internationalen Rallyes ein. Außer in Österreich wurden mit dem kleinen Toyota auch Rallyes in Deutschland (heutige Deutschlandrallye), Ungarn, Slowakei, Tschechien und Slowenien bestritten.



War die Überraschung beim ersten Lauf zum Kärntner Skikjöring-Cup: Dipl.-Ing. Gerd Figura auf Toyota mit Schifahrer Peter Ogri. Sie belegten den fünften Gesamtplatz und ließen den Großteil der Platzstufen Gefährte hinter sich.

Darüber hinaus wurden beim Skikjöring - als es noch kalte Winter und Eis gab - Meistertitel n der Kärntner- und Staatsmeisterschaft eingeholt. Kein Wunder, dass sich Figi als nächstes Fahrzeug wieder für einen Toyota, diesmal eine Corolla 1600, entschied



50 Jahre Golf 1 - Eine Legende aus Wolfsburg

Am Anfang waren die Fußstapfen fast zu groß ... Als der neue Golf 1 1974 erstmals vom Band lief, überwog die Skepsis. Konnte er so erfolgreich wie sein beliebter, ausgereifter Vorgänger VW Käfer (18 Mio. verkaufte Exemplare) werden?

50 Jahre später hat die Geschichte bewiesen, dass die Konzern-Strategen mit dem Golf richtig lagen: Er ist eine Automobil-Legende, bis heute liefen 37 Millionen Fahrzeuge vom Band.

Multi-Millionär, Kraftprotz, Frauenliebhaber: Wir zelebrieren den 50. Golf 1-Geburtstag mit Erinnerungen an den holprigen Start, Vergleichstests, der Modellgeschichte, Tipps für Golf-Interessierte und einem Ausblick auf die Wertentwicklung.



Links: Diesel-Golf GLD (gebaut von 1976 bis 1980). Charakteristisch die bronze getönten Scheiben und die blanken Radkappen.

Die Prototypen EA 266, 276, 337 und der Blizzard

Schon Ende der 60er Jahre wird ein Nachfolger für den Dauerbrenner VW Käfer gesucht. Der VW-Vorstand skizziert die Erwartungen so - Dynamisch soll der Neue sein, aber auch sicher und komfortabel, zusätzlich noch kompakt und geräumig.

1969 erhielt die Porsche KG den Entwicklungsauftrag (EA) 266 für einen Prototypen mit selbst-tragender Karosserie, großer Heckklappe und Mittelmotorkonzept. Ein wassergekühlter Reihomotor wurde unter die Rücksitzbank integriert, was den Zugang bei Reparatur- und Wartungsarbeiten erschwerte. Dennoch erreichte der EA 266 eine Höchstgeschwindigkeit von 187 km/h.



Links der von Porsche entwickelte EA 266. Der wassergekühlte Reihomotor wurde unter der Rückbank montiert

Im Oktober 1971 ließ der damalige Volkswagenchef Dr. Kurt Lotz das Projekt stoppen – EA 266 wurde zu kostspielig. Über 50 Prototypen wurden mithilfe von schweren Leopard-Panzern platt gewalzt – und verschrottet.

In Wolfsburg arbeiteten die Ingenieure an EA 276. Das Konzept umfasste viele Merkmale des späteren Erfolgsmodells: Frontmotor mit Frontantrieb, Schrägheck mit großer Heckklappe, Verbundlenkerachse und einen unter der Rücksitzbank angeordneten Tank. Trotzdem war unter der Motorhaube der bekannte Käfer-Boxer mit Luftkühlung zu finden, was auf Zuverlässigkeit und

OCC

Wir versichern
Klassiker.



niedrige Entwicklungskosten abzielte. Das markante Styling des zweitürigen Kompaktwagens war einzigartig für Volkswagen. Trotzdem wurde der EA 276 nicht weiterverfolgt und es blieb bei einem einzigen, zudem nicht voll funktionsfähigen Exemplar.

Links der nächste Versuch: EA 276, konstruiert in Wolfsburg. Der Prototyp zeigt schon viele Merkmale des späteren Erfolgsmodells: Frontmotor mit Frontantrieb, Schrägheck mit großer Heckklappe.

In Ingolstadt erfolgt dann die entscheidende Weichenstellung für den künftigen Golf. Rudolf Leiding, als Vorstand verantwortlich für die Audi Modelle 100 und 80, nutzt dort ein Antriebskonzept mit einem wassergekühlten Reihenvierzylinder (Motor EA 827), das ab 1971 auch den Golf in Wolfsburg vorantreiben könnte. Diese Triebwerke wurden dann in Entwicklungsauftrag 337 – den neuen Golf – eingepasst.

Aus dem Entwicklungsauftrag 337 entsteht der spätere Ur-Golf. Die Rechteckscheinwerfer fielen später weg. Heckpartie des EA 337. Dieser Prototyp wurde bis zur Serienreife weiterentwickelt. Ursprünglich gedachter Name: Blizzard. Da-raus wurde dann der weltberühmte Golf.

Das Design, beauftragt von Leidings Vorgänger Kurt Lotz und gestaltet von Giorgetto Giugiaro, der auch den VW Passat und den VW Scirocco entwarf, wird unter der Regie von Chef-Designer Herbert Schäfer weiterentwickelt. Der ursprünglich geplante Name „Blizzard“ wird verworfen und 1974 wird der Neue in der Volkswagen Familie als Golf begrüßt.

Stardesigner aus Italien und Entwicklungskosten von 1,5 Milliarden DM

Wer war für die Golf-Linie verantwortlich? Kein Geringerer als Giorgetto Giugiaro (Italdesign), einer der bedeutendsten Automobil-Designer unserer Zeit, sollte die Karosserie entwerfen.

Im Januar 1970 kam es zu einem ersten Treffen zwischen Giugiaro und dem damaligen VW-Vorstandsvorsitzenden Kurt Lotz. Der machte klare Vorgaben: „Wir wollen, dass Sie uns einen Nachfolger für den Käfer zeichnen. Und wir sind zufrieden, wenn das Platzangebot im Innenraum ungefähr dem des Käfers entspricht“, erinnerte sich Giugiaro später. In den ersten Entwürfen zeichnete der Italiener den Golf übrigens mit rechteckigen Frontscheinwerfern, die das Spiegelbild zu den breiten Rückleuchten sein sollten. In der finalen Version bekam der Golf I dann runde Hauptscheinwerfer – aus Kostengründen.



Zum Start kommentierte das Unternehmen seinerzeit: „Der Golf bietet ein Maximum an Nutzraum und Sicherheit. Er ist kompromisslos auf die Praxis ausgerichtet“. Das Endprodukt war 165 Kilogramm leichter als ein Käfer, spritziger - 1,1-Liter-Motor mit 50 PS oder 1,5-Liter-Motor mit 70 PS – und immer noch günstig: 8.645,- DM kostete der VW Golf L, nur 116,- DM mehr als ein VW Käfer 1303 (8.529,- DM).

Die Entwicklung des Golf 1 bis zur Produktionsreife (inklusive Produktionseinrichtung, Marketing und Händlerschulung) kostete den VW-Konzern 1,5 Milliarden D-Mark..

Der viertürige GTI (der ersten Serie mit 110 PS) wurde nur zweimal gebaut und von VW an berühmte Persönlichkeiten verschenkt. Giorgetto Giugiaro (Foto oben) bekam als Golf-Schöpfer ein Exemplar, das zweite ging an Dirigent Herbert von Karajan.

OCC

Wir versichern
Klassiker.

Die ersten Tests und Vergleiche – das sagte die Fachwelt

Der Golf-Start war eher durchwachsen, wenn man zeitgenössischen Berichten Glauben schenken will. Besonders die Fachzeitschrift „auto, motor und sport“ nahm den Neuen hart ran. Positiv beurteilten die Journalisten nach einem 50.000 km Dauertest den variablen Gepäckraum mit Heckklappe, sowie das die Fahrleistungen sowie den Verbrauch begünstigende niedrige Eigengewicht.

Ebenso gut gefiel die Verarbeitung: Auch nach 50.000 km konnten die Tester noch keine Klappergeräusche vernehmen. Allerdings: „Obwohl nur einen Winter im Einsatz, blieb das Golf-Blechkleid nicht ganz von Rost verschont. Die üblicherweise gefährdeten Stellen wie Bug und Radlaufkanten widerstanden der Korrosion, nicht dagegen die Heckklappe“, notierte der Experte.

Auch der neuartige VW-Rückhalteautomat (eine Art Gurt, der mit der Tür verbunden ist) fiel beim Tester unangenehm auf: „Besonders umständlich gestaltete sich der Einstieg mit aktentaschengroßen Gegenständen in den Händen, denn dabei ist das Gurtband stets störend im Weg. Wird die Rückenlehne umgeklappt und der Gurt dadurch etwas nach vorne gedrückt, zieht er automatisch die Tür zu – beim Einstieg in den Fond muss eine zweite Person die Tür aufhalten ...“

Aus heutiger Sicht stellen sich viele damalige Bewertungen anders dar. Experte Joachim Quednau, 2. Vorsitzender der 1. Original Golf1-IG e.V., zum OCC-Magazin: „Volkswagen hat in den ersten Produktionsmonaten extrem viele Änderungen am Golf vorgenommen. Daher waren viele Beanstandungen im Dauertest in der Serie längst behoben. Das war das Problem der Dauertests über 50.000 oder 100.000 Kilometer. Wenn das Testende erreicht war, war der Golf bereits wieder an vielen Kritikpunkten völlig verändert. Das half den Käufern nur bedingt. Es war ungeschickt von Volkswagen den Dauertestwagen mit der Fehlentwicklung „Rückhalteautomat“ zum Test zu schicken.“

In einem direkten Vergleich mit dem Golf 1-Vorgänger VW Käfer 1303, der damals noch als Neuwagen erhältlich war, bemängelten die Tester die karge Ausstattung des Golf 1, der Käfer bot mit dem M-Paket (116,- DM günstiger als der Golf L) schon Scheibenbremsen, beheizbare Heckscheibe, Rückfahrscheinwerfer und Kopfstützen. Scheibenbremsen samt Bremskraftverstärker kosteten beim Golf 290 DM extra. Eine vergleichbare Ausstattung zum Käfer schlug mit etwa 600,-DM Mehrkosten zu Buche. Fazit: „Man bekommt beim Käfer deutlich mehr Auto für weniger Geld.“

Anfreunden konnte sich der Experte dagegen mit dem „insgesamt nobleren“ Innenraum des Golfs mit weichen Vlies-Teppichen (beim Käfer nur Gummimatten). Er vermittelte durch sein Armaturenbrett mit den zwei großen Rundinstrumenten „einen Hauch von Luxus“, die Sitze böten eine weichere Polsterung und mehr Seitenhalt.

„Die Ausstattung war bei der Präsentation 1974 wirklich nicht sehr umfangreich und wurde stets kritisiert. Hier hat aber auch Volkswagen stetig nachgebessert, auch weil der Druck von Fahrzeugen aus Italien oder Frankreich, wegen deren besserer Ausstattung, stärker wurde“, erklärt Golf 1-Fachmann Joachim Quednau.

Im Heft 1/1975 ließ „auto motor und sport“ einen Golf LS gegen fünf Konkurrenten der unteren Mittelklasse antreten (Alfa Romeo Alfasud, Citroën GS 1220 Club, Fiat 128 Special 1300, Opel Kadett 1200 S und



Simca 1100 Special). Der Wolfsburger erreichte in der Gesamtwertung Platz 3, konnte vor allem mit seinem Motor und den geringsten Betriebskosten punkten. Der Sieg ging an den Citroën.

Joachim Quednau ordnet diese Ergebnisse ein: „In Vergleichstests haben zu der Zeit oft Alfasud oder der Citroën GS vorne gelegen. Das liegt auch an der Wichtung der Kriterien, da z. B. der Golf der kürzeste der Kandidaten war. Das führte im Karosseriekapitel zu Punktabzug wegen des knappen Knieraums hinten und des kleinen Kofferraums.“

Die erste Golf-Generation hatte noch das leicht abgewandelte Wolfsburger Stadtwappen auf dem Hupeknopf: Es zeigt den Wolf (Wappentier der Adelsfamilie von Bartensleben), das Schloss (Sitz des Adelsgeschlechts, ab 1302 als die Wolfsburg erwähnt) und die Aller.

OCC

Wir versichern
Klassiker.



Die Motoren-Palette

Der Golf 1 startete vor 50 Jahren mit zwei Motorenvarianten: einem 1,1 Liter Benziner mit 50 PS, max. Drehmoment 77 Nm bei 3.000 U/min (VW-Motorkennbuchstabe FA) und einem 1,5 Liter Benziner mit 70 PS, max. Drehmoment 112 Nm bei 3.000 U/min (Motorkennbuchstabe FH). Höchstgeschwindigkeit: 145 km/h bzw. 157 km/h.

Später verkaufte VW für den deutschen Markt u.a. einen 1,3 Liter Benziner mit 60 PS, 1,5 Liter Benziner mit 70 PS, 1,6 Liter Benziner mit 75 PS und 110 PS (GTI), 1,8 Liter mit 112 PS (GTI)

und diverse Diesel-Aggregate mit 1,5 Liter Hubraum (50 PS), 1,6 Liter (54 PS) und 1,6 Liter Turbo mit 70 PS. Sportlichstes Modell war ab 1976 der Golf I GTI (110–112 PS), der in stärksten Variante in 9 Sekunden auf Tempo 100 spurtete und einen Top-Speed von 183 km/h erreichte.

Die Ausstattung: Kopfstützen anfangs nur gegen Aufpreis

Bei Einführung startet der Golf I in zwei Ausstattungsvarianten: dem Grundmodell und der Ausstattungsvariante L (für Luxus). Der Golf ist auf Wunsch mit vier Türen oder einem Automatikgetriebe (nur mit 70 PS) bestellbar. Die Vordersitze haben einen Federkern. Kopfstützen sind keine serienmäßige Ausstattung, dafür aber Sicherheitsgurte (ohne Aufrollautomatik). Bei Bestellung des Rückhaltesystems, erst später lieferbar, sind die Sitze geschäumt und mit verstellbaren und herausnehmbaren Kopfstützen versehen. Ab 1976 stellt der Golf GL die höchste Ausstattungsstufe dar: Er unterscheidet sich äußerlich durch verchromte Radkappen und bronzetönte Scheiben. 1981 wird die Modell-Palette erneut umstrukturiert: Das Golf Grundmodell heißt jetzt C, das L-Modell CL.

Ausstattung ab Werk VW Golf L, 1,1 Liter, 50 PS (1974)

- Grundpreis: 8.645,- DM
- 4 Türen: 415,- DM
- Stahlgürtelreifen: 240,- DM
- Scheibenbremsen vorn mit Bremskraftverstärker: 290,- DM
- Drehstromlichtmaschine: serienmäßig
- Automatikgetriebe: nur in Verbindung mit 1,5-Liter-Motor erhältlich
- Stahlschiebedach: 423,- DM
- Liegesitze: serienmäßig
- Zeituhr: serienmäßig
- Tageskilometerzähler: serienmäßig
- Zigarettenanzünder: serienmäßig
- Tankschloss: 11,- DM
- Scheinwerfer-Waschanlage: 181,- DM
- Automatik-Sicherheitsgurte: 57,- DM
- Kopfstützen: 64,- DM
- Heizbare Heckscheibe: 107,- DM
- M-Paket (Rückfahrcheinwerfer, elektrischer Scheibenwascher, abblendbarer Innenspiegel, heizbare Heckscheibe): 235,- DM



Leicht, flott und schnell: der erste Golf GTI.
Gut erhaltene Exemplare kosten heute ab 20.000 Euro
(Zustand 2)

Golf GTI: Er debütierte 1975 auf der IAA

Der Golf GTI wurde 1975 auf der IAA Frankfurt vorgestellt. Mit einer Leistung von 110 PS aus einem 1,6-Liter-Einspritzmotor von Audi und einer kompakten Karosserie überraschte er die Besucher. Erhältlich in Diamantsilber metallic und Marsrot, präsentierte sich der GTI mit einer sportlichen Ausstattung: Chromteile wurden durch schwarze ersetzt, der Kühlergrill trug den GTI-Schriftzug mit roter Umrandung. Im Innenraum fanden sich körpergerecht geformte Sportsitze mit Schottenkaro und das bekannte Golfball-Schaltmuster.

Das Fahrzeug bot ein reizvolles Gesamtkonzept mit niedrigem Benzinverbrauch und einem Basisgewicht von nur 810 Kilogramm für hohe Fahrdynamik und Wirtschaftlichkeit.

Trotz anfänglicher Skepsis seitens der Entwicklungsmannschaft verkaufte sich der GTI hervorragend: Zwischen 1976 und 1983 wurden insgesamt 462.000 Stück produziert. Der VW Golf GTI erlangte schnell Liebhaberstatus und feierte Erfolge im internationalen Motorsport.

Zu einem begehrten Sammlerstück entwickelte sich der Pirelli-GTI:

Das GTI-Sondermodell wurde von Mai bis Oktober 1983 gebaut. Nach Werksangaben liefen 10.500 Exemplare vom Band, Neupreis: 20.285 DM (zweitürig) oder 20.980 DM (viertürig). **Vorsicht:** Manchmal werden auch normale Golf 1 GTI aus „Pirelli-Golf“ angeboten. Ein Blick auf die Modellkennziffer gibt dann aber Aufschluss:

Der Zusatz W65 für lackierte Anbauteile oder W64 für unlackierte Anbauteile deckt auf, ob es sich wirklich um das begehrte GTI-Sondermodell „Pirelli“ handelt. Markenzeichen des echten Pirelli sind Alufelgen mit P-Lochmuster und den darauf aufgezogenen Reifen Pirelli CN 36 in der Größe 185/60 HR 14, Vierspeichen-Sportlenkrad mit lederbezogenem Kranz, Doppelscheinwerfer-Grill mit Halogen-Haupt- und Nebelscheinwerfern.



Damit konnte und kann man sich auch in den feinen Gegenden der Republik sehen lassen: das beliebte Golf I Cabrio.

In Osnabrück bei Karmann produziert: das Golf 1 Cabrio

In den 80ern wurde das sogenannte „Erdbeerkörbchen“ richtig populär: Millionen Hausfrauen schmolzen vor den Fernsehbildschirmen dahin, wenn der blonde Hüne Sascha Hehn in der „Schwarzwaldklinik“ in sein weißes Golf I Cabrio sprang – wohlge-merkt bei geschlossenen Türen. Der Bügel über der B-Säule (bzw. der Henkel vom „Erdbeerkörbchen“) machte diese Sportübung möglich ...

Schon 1979 präsentiert Volkswagen die offene Variante des Golf I unter dem Slogan „Sonne, Mond und Cabrio“. Ein markantes Merkmal ist der feste Bügel über der B-Säule, der als Antwort auf Sicherheitsbedenken der 70er Jahre konstruiert wurde. Dieser Bügel dient als idealer Punkt für die vorderen Sicherheitsgurte und sorgt für eine sichere und geräuscharme Führung der Seitenscheiben.

Die gemeinsame Entwicklung von Volkswagen und Karmann wird ab 1979 in Osnabrück produziert und tritt sofort als legitimer Nachfolger des berühmten Käfer-Cabriolets auf. Der offene Golf, ebenso wie sein Vorgänger, bietet Platz für vier Personen und erobert schnell den Markt, wie die Verkaufszahlen zeigen. Insgesamt werden 392.000 Einheiten gebaut, darunter auch noch heute gefragte Sondermodelle.

Das Sondermodell Etienne Aigner, das zusammen mit dem gleichnamigen Münchener Luxus-Modelabel entstand, kam in den edlen Farben „Midnightblue perleffekt“, „Bordeaux perleffekt“ und „Mangrovengrün metallic“. Die Stoffsitze-Bezüge der Sportsitze aus Jacquard-Flachgewebe trugen das eingewebte Aigner-Hufeisen und ein farblich abgestimmtes Lederband. Verantwortlich für die schicke Innenausstattung war VW-Designerin Gunhild Liljequist. Die interne Premiere ging beinahe schief: In der Nacht vor der Präsentation der neuen Modelle vor dem VW-Vorstand verschwanden plötzlich alle handgefertigten, verchromten Aigner-Hufeisen – sie wurden offenbar von Trophäen-Jägern gestohlen. Trotz der Panne: Dem Vorstand gefi l das Cabrio auch ohne Hufeisen ... Insgesamt sollen 2.951 Golf 1 „Etienne Aigner“ entstanden sein, davon 1.460 Fahrzeuge für den US-Markt.

Mit leistungsstarken Benzinmotoren, darunter ein 1,5-Liter-Motor mit 70 PS in der GL-Ausstattung und der aus dem GTI bekannte 1,6-Liter-Motor mit 110 PS in der GLI-Ausführung, überzeugt der Golf Cabriolet sogar Käfer Cabriolet-Fahrer.

Stärken und Schwächen - das sollten Sie beim Kauf eines VW Golf 1 beachten

Pluspunkte:

- einfache Wartung, günstiger Unterhalt
- Ersatzteilversorgung gut durch VW, Volkswagen Classic Parts und freie Händler
- auch für Einsteiger einfach zu reparieren
- Bauteile sind gut erreichbar im Motorraum
- günstiger Verbrauch (ca. 5 Liter / 100 km – max. 10 Liter / 100 km)
- bezahlbare Ersatzteile

Minuspunkte

- Rostprobleme an Karosserie (besonders Tank und Unterboden bei frühen Modellen)
- Verschleiß an Innenausstattung (Stoffe, Sitze, Verkleidung) und Armaturenbrett (Risse, Folie)
- Probleme mit Stehbolzen bei 1100 N Motor
- Austausch der Trommelbremsen sehr teuer

Wie viele Golf 1 gibt es noch?

Laut Zulassungsstatistik des Kraftfahrbundesamtes (Stand 1.1. 2023) waren im letzten Jahr noch 43.888 Golf 1-Modelle in Deutschland zugelassen. Besonders rar sind die Golf S/LS/GLS mit 1,5-Liter-Motor und 70 PS aus dem Modelljahr 1975, von ihnen existieren nur noch 134 Fahrzeuge. Danach folgte im Modelljahr 1976 eine Hubraumvergrößerung aller EA 827-Motoren im Konzern auf 1,6 Liter durch eine größere Zylinderbohrung.

Diese Version mit 75 PS wurde zwei Jahre lang produziert. Dann hat man zur Verringerung von Verbrauch und Geräuschen eine Kurbelwelle mit geringerem Hub verbaut und den Hubraum wieder auf 1,5 Liter und die Leistung auf 70 PS verringert. Von dieser 1,5 Liter / 70 PS Version sind in Deutschland noch 2111 Fahrzeuge zugelassen.

Am meisten verbreitet sind noch die Golf 1 Cabrios (1,8-Liter-Einspitzmotor mit 98 PS), die von 1989 bis 1993 gebaut wurden. Von ihnen sind noch 21.954 Exemplare auf deutschen Straßen unterwegs. Bemerkenswert, dass (im Vergleich zu den Produktionszahlen) extrem wenige Golf 1-Diesel überlebt haben. Dafür aber relativ viele Golf 1 GTI im Gegensatz zu den kleinen Benzinmotoren. Grund dafür: Das Restaurieren eines 50 PS-Benziners oder Diesels kostet genauso viel wie bei einem GTI - der GTI hat aber nach der Restaurierung einen vielfachen Wert.

Was ist mein Golf 1 noch wert?

Die Wertentwicklungskurve für den Golf 1 zeigt sich stabil und klettert kontinuierlich nach oben. Begehrte Sondermodelle wie der Pirelli Golf 1 GTI knacken schon mal die 30.000 Euro-Marke, aber auch Modelle wie das Etienne Aigner Golf 1 Cabrio sind beliebte Anlagestücke und sehr gefragt.

Es gilt: Je besser die Ausstattung ab Werk, desto höher der Preis. Frühe Golf 1 in LS und GLS-Ausstattung liegen im Zustand 2 bei etwa 12.000 Euro, Diesel-Modelle sind günstiger und liegen bei etwa 6.000 bis 7.400 Euro (Zustand 2). Preise gelten für Dreitürer, Viertürer werden nur geringfügig höher gehandelt..

Der Schnellste: Tuning-Golf 1 rannte 232 km/h

Der deutsche Tuner Günter Artz verpfanzte Ende der 70er Jahre unter die Golf-Haube den V8-Motor und die Technik eines Porsche 928. Die Karosserie wurde um 21 cm verbreitert und um 30 cm verlängert. Zwei Exemplare entstanden, die stärkste Version hatte 300 PS und ein Drehmoment von 385 Nm. Die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h schaffte der Kraftprotz in 7,6 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit: 232 km/h.

Golf GTI bei der FIZZERS-Karawanken-Classic 2023



Der Preis:

120.000 – 150.000 D-Mark. In den USA wurde der Golf 1 unter dem Namen „Rabbit“ verkauft. In Südafrika lief der Golf 1 noch bis zum Jahr 2009 als Citi Golf (Neupreis ca. 8.785 Euro) vom Band. Vom Rechtslenker wurden über 700.000 Exemplare gebaut, in der EU durfte er wegen seiner schlechten Abgasnorm EU2 in den letzten Jahren durch die Verschärfung der Abgasgesetze nicht als Neufahrzeug zugelassen werden.

Kurios:

1978 wurden über 10.000 Golf 1 in die DDR geliefert. Dort wurden sie zu einem Preis von etwa 19.000 DDR-Mark verkauft. Im Gegenzug lieferte die DDR bei diesem Kompensationsgeschäft u.a. Rückleuchten, Braunkohle, eine Karosseriepresse und hochwertige Zeiss-Optik für ein Planetarium nach Wolfsburg.



OCC

Wir versichern
Klassiker.



13. Karawanken Classic, 12.-14.5.2022 - Foto: Robert Orasch / Agentur Autosport.at

Technische Daten und Abmessungen des Golf 1

Motor: Vierzylinder, wassergekühlt
 Einbaulage Motor: Front, quer
 Antrieb: Front
 Radstand: 2400 mm

Limousine

Länge: 3705 – 3815 mm
 Breite: 1630 mm
 Höhe: 1410 mm
 Gewicht: 790 - 930 kg

Cabrio

Länge: 3815 mm
 Breite: 1630 mm
 Höhe: 1410 mm
 Gewicht: 905 - 970 kg

Was passierte noch 1974 in Deutschland und der Welt?

Nicht nur der Verkaufsstart des VW Golf 1 sorgte für Wirbel - 1974 ist insgesamt ein spannendes und bewegendes Jahr rund um den Globus.

- Die weltweite Ölkrise hat auch Deutschland fest im Griff. Kraftstoff ist knapp und teuer.
- Helmut Schmidt (SPD) wird nach dem Rücktritt von Willy Brandt (SPD, Affäre um DDR-Spion Günter Guillaume) neuer Bundeskanzler.
- Rücktritt auch in den USA – Richard Nixon gibt sein Amt nach dem Watergate-Skandal ab.
- Die Bundesrepublik verliert bei der WM im eigenen Land im deutsch-deutschen Duell gegen die DDR 0:1 (Tor durch Jürgen Sparwasser), wird aber später doch noch Fußball-Weltmeister – mit einem Sieg gegen Erzrivalen Holland,
- Boxer Muhammad Ali ringt George Foreman im sogenannten „Rumble in the Jungle“, einem der spektakulärsten Kämpfe aller Zeiten nieder.
- Die schwedische Band ABBA gewinnt mit „Waterloo“ den Eurovision Song Contest.

Das GTI-Treffen war eines der weltweit größten Volkswagen-Treffen. Es fand seit 1982 jeweils für vier Tage (beginnend mit dem Mittwoch vor Christi Himmelfahrt bis zum darauf folgenden Samstag) im Kärntner Reifnitz am Wörthersee statt. Die Veranstaltung hatte zeitweise bis zu 200.000 Besucher.



Foto: Wiki commons, Auto: Naturpuur

Der VW-Konzern trat dabei als offizieller Sponsor auf. Für die Region stellte das GTI-Treffen einen gewichtigen Faktor im Fremdenverkehr dar. Es entwickelte im Laufe der Jahre eine starke Eigendynamik und einen ausgeprägten Volksfest-Charakter.

Aufgrund der zunehmend negativen Wahrnehmung des GTI-Treffens hat die Gemeinde Maria Wörth die Veranstaltung ab 2023 beendet und findet ab 2024 direkt in Wolfsburg beim VW-Werk statt

Das VW Golf-GTI Denkmal aus Granit das anlässlich des GTI-Treffens 2017 in Reifnitz, am Wörthersee, Kärnten errichtet wurde.

OCC

Wir versichern
Klassiker.



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 dem Vorstand so einfällt. verlautbart werden.

Bereits bekannte Veranstaltungstermine **2024**

27. April 3. Oldtimertreffen St. Urban
Ort: St. Urban
Veranstalter: Oldtimerklub St. Urban
01. Mai „Frühstück bei mir“
Oldtimer-Treffen bei unserem Klubmitglied Ingrid Weichsler
Ort: Brennereistraße, Klagenfurt; Nähe Gurkerwirt
01. Mai 46. Landesoldtimertreffen
Ort: Drauhafen Dullach
Veranstalter: KMVC <https://kmvc.at>
02. Mai  **Clubabend des 1. C.A.R. Teams Ferlach**
Bei unserem Klubmitglied Ingrid Weichsler
Termin 18 Uhr
Ort: Brennereistraße, Klagenfurt; Nähe Gurkerwirt
- 04.-05. Mai Oldtimermesse Tulln <https://www.oldtimermesse.at/>
19. Mai 21. Oldtimertreffen Rothenthurn
Ort: 9701 Olsach 49
25. Mai Oldtimertreffen Friesach
Ort: Reitplatz Friesach
30. Mai-01. Juni Vespa Days
Ort: Pörtschach a.W.
Veranstalter: Vespa Klub Pörtschach <https://www.v-days.info>
06. Juni  **Clubabend des 1. C.A.R. Teams Ferlach**
Termin 18.30 Uhr
Ort: wird noch bekannt gegeben
09. Juni Oldtimer und Teilemarkt
F.A.M / Freunde alter Motorräder
Ort: Liebenfels
- 15.-16. Juni Croatia Classic Marathon
Termin kann sich ändern
Ort: Zagreb, Kroatien
Veranstalter: AM OTK „Stari kotači“ www.starikotaci.hr
Lauf zum KCC am 16. Juni
07. Sept.  **SMS-Classic-Sprint**
Ort: Ebenthal, Klagenfurt
Lauf zum KCC / Lauf zur Classic-Staatsmeisterschaft

Infos, Ausschreibung, Nennung - click aufs Logo >>

