

McLaren erstmals vor den Bullen beim Miami-Grand-Prix



Foto: McLaren Median

„Frühstück bei mir“
am 1. Mai bei
Ingrid Weichsleri



Unternehmen „Titel-Verteidigung“ von
Gerald Glinzner



Kaigerberg-Classic
und KCC



Vorwort der -Redaktion

Liebe Klubmitglieder,
Liebe Leser des DRIFTs,

Bei der Arbeit
und ich
Warum?

Wie Ihr ja
nur schöne
Klubabende

Dazu wurden
die

Heuer gab es
Ersten dabei sein
im letzten DRIFT
berichten.



für diesen DRIFT habe ich mich diesmal schon etwas geärgert
denke auch mit einer gewissen Berechtigung!
Was war passiert?

sicher bemerkt habt, bemüht sich unsere Klubleitung sehr nicht
Veranstaltungen auf die Beine zu stellen, sondern auch die
attraktiv zu gestalten.

2023 erstmals „Garagen-Klubabende“ organisiert, die auch bei
Mitgliedern sehr gut angekommen sind.

bereits zwei derartige Klubabende, wobei ich nur beim
konnte. Zusammen mit Mark Strohecker konnten wir Euch
mit einer Fotostrecke darüber

Ein „Garagen-Klubabend“ erfordert nicht nur
Vorbereitung durch die Klubleitung, sondern
noch viel mehr Aufwand und Zeit steckt
derjenige in diesen Abend, der bei sich zum
„Garagen-Klubabend“ einlädt.

**Zuletzt waren wir am 2. Mai bei unserem
Klubmitglied Ingrid Weichsler eingeladen, die
uns Einblick in ihre Garage erlaubte und dazu
einen Imbiss und Getränke vorbereitet hat.**

Über diesen Klubabend sollte in diesem DRIFT
berichtet werden, denn Ingrid hat sich nicht nur
für ihre Bemühungen einen Bericht über ihre
sehenswerten Sammlung an Oldtimern, sondern
auch für ihrer Vorbereitungen einen Foto-Bericht
mehr als verdient!!!

Leider kann ich nicht immer bei allen
Veranstaltungen dabei sein und für eine

entsprechende Foto-Dokumentation sorgen. Meine - schon zuvor gestellte - Bitte um Fotomaterial für
diesen DRIFT verhalte in den endlosen Weiten Kärntens oder bei Aufmärschen für den 1. Mai.

Für mich ist das unverständlich!

Jeder hat heute ein Handy in der Tasche. Mit dem kann man auch Fotos machen und diese auch sofort
versenden (Info für die, die das noch nicht bemerkt haben). Auch meine Email-Adresse und
Telefonnummer wurde in diesem Zusammenhang bereits mehrfach bekannt gegeben.

Mit ein paar Stichwörtern worum es (bei Fotos) geht wäre der DRIFT-Redaktion schon geholfen
gewesen und wir hätten uns mit einem Foto-Bericht über den Klubabend bei Ingrid bedanken
können. Aber hier noch einmal meine Kontakt-Daten für zukünftige (stichwortartige) Berichte & Fotos:

Email: figurag@aon.at

WhatsApp: +43 664 73243750

Wenigstens habe ich von Obmann Gustl Infos und Fotos von Ingrid's „Frühstück bei mir“ am 1. Mai
erhalten, s. Seite 4. Danke dafür!

In der Urlaubs-Saison beginnt nicht nur für die lokale Presse die „Saure-Gurken-Zeit“; während
diese sich aber zumeist mit Berichten wie über das Loch-Ness Monster, die Info dass Heidi Klum
ihre Möpfe „Hans & Franz“ getauft hat, oder dass Bundespräsident Van der Bellen auf einem Berg
rum kraxelt, über die Runden rettet, ist der DRIFT auf Eure Motorsport-Infos angewiesen.

Ich bin sicher, dass der eine oder andere im Urlaub etwas gesehen oder erlebt hat das die Leser
des DRIFT interessiert. In diesem Sinne hoffe ich bald von Euch zu hören. Euer

Figi

FIGI's ROADBOOK

Vorwort DRIFT-Redaktion	Seite 2
Klubabend 06. Juni 2024	Seite 3
„Frühstück bei mir“ am 1. Mai	Seite 4
Unternehmen „Titelverteidigung“	Seite 5
Kraigerberg-Classic & KCC	Seite 6
Alpenfahrt Revival	Seite 9
News Formel 1	Seite 11
30. Todestag Ayrton Senna	Seite 14
Hülkenberg bei Audi	Seite 17
Rally-News	Seite 19
News vom MotoGP	Seite 22
75 Jahre Abart	Seite 25
Kunterbuntes	Seite 28
Tipps für Auto- & Motorradfahrer	Seite 30
Frauenpower im Motorsport	Seite 36

INHALT

Letzter Klubabend vor der Sommerpause am 6. Juni 2024

Bereits den zweiten Klubabend des heurigen Jahres konnten wir wieder als „Garage-Klubabend“ organisieren.

Dieser zweite Klubabend fand auf Einladung unseres Klubmitglieds Ingrid Weichsler, am 2. Mai statt. Ingrid hatte dafür ihre heiligen Stätten, ihre Garage in der Nähe des Gurkerwirts, Klagenfurt, zur Verfügung gestellt.

So hatten unsere Klubmitglieder die am Vortag, den 1. Mai, das „Frühstück bei mir“ (Bericht siehe Folgeseite) nicht besuchen konnten, Gelegenheit Ingrid's Schätze trotzdem besichtigen zu können.

Logischerweise war dieser Klubabend weit weniger gut besucht wie das „Frühstück“ am 1. Mai. Das hat sicher auch damit zu tun, dass das „Frühstück bei mir“ zu einer Kärntner Institution geworden

ist, die Oldtimer-Liebhaber aus ganz Kärnten in Ingrid's Garage zieht.



Mit ein Grund wahrscheinlich auch das verlängerte Wochenende wegen des 1.-Mai-Feiertages - da wollten wohl einige marschieren und Fahnen schwingen? Aber eher haben viele unserer Mitglieder an diesem Tag einen Kurzurlaub eingeschoben.

Schade war es natürlich auch um das gute Essen und die Getränke welche Ingrid für den Klubabend vorbereitet hat. Vor allem aber um die Mühe, die sich die Gastgeberin, nach dem doch anstrengenden „Frühstück“ am 1. Mai, gemacht hatte.

Von allen Teilnehmern dieses Klubabends wurde wiederum bestätigt dass Klubabende der "anderen Art" (vielleicht weil im Trend der Zeit) nicht statisch an einem Ort stattfinden sollten; vielmehr haben die bisherigen, guten Erfahrungen gezeigt, dass ein Klubabend an verschiedenen Orten mit Einbeziehung eines interessanten Besuchen von Rennfahrzeugen, Fahrzeugen, Oldtimern, Museen. u.s.w. lieber besucht wird.

Die Kubleitung wird sich daher bemühen auch beim nächsten Klubabend am 6. Juni eine interessante Location zu finden.

Über Ort und Zeit (Treffpunkt) werden wir Euch kurzfristig informieren und hoffen wieder auf einen regen Besuch des Klubabends am 6. Juni 2024!

Der Vorstand des





1. Mai 2024 Das „Frühstück bei mir“ ist schon Kult!

Jedes Jahr am 1. Mai veranstaltet unser Klubmitglied Ingrid Weichsler zusammen mit ihrem Bruder Siegfried Sereinig und Gattin Barbara das „Frühstück bei mir“. Dieses zwanglose Treffen von Oldtimer-Liebhabern hat in Kärnten nicht nur Tradition, sondern bereits Kult-Status erreicht.



Das Treffen bei Ingrid war - wie in den letzten Jahren - wieder sehr gut besucht und es fanden sich viele Oldie-Freaks ein um bei einem wirklich schmackhaften Frühstücks-Buffer ihre meist schon Jahrzehnte alten Erfahrungen auszutauschen und alte Freunde zu treffen.



Wie in einem Oldie-Museum konnte man auch die zahlreichen Exponate aus „Ingrid's Garage“ bewundern, wo vor allem wieder alte Motorräder im Brennpunkt standen.



Fast alle der Anwesenden hatten für diese Einladung ihre eigenen Oldtimer-Schätze aus der Garage geholt, so dass auch viele andere Fahrzeuge zu bewundern waren.



Viele der Teilnehmer verknüpften diese Einladung zum Frühstück bei Ingrid auch mit einer Ausflugsfahrt zum, am gleichen Tag stattfindenden, Oldtimer-Treffen im Hafen Dullach.



Ich möchte mich im Namen des 1. C.A.R. Teams Ferlach, aber auch im Namen aller Kärntner Motorsportfreunde bei Ingrid ganz herzlich für diese Einladung bedanken

Gustl Mostetschnig



Unternehmen Titel-Verteidigung Teil 2



Fotos (c) Werner Schneider / Peter Dürnwirth

Unser Klubmitglied Gerald Glinzner, Historic-Automobil-Berg-Europameister, startet seine Mission „Titelverteidigung“ erfolgreich am Rechberg in der Steiermark..

Die Streckenlänge des Europameisterschaftslaufes auf den Rechberg beträgt 4.440 m, wobei die Strecke eine durchschnittliche Steigung von 6,03% hat.

Die 50. Jubiläumsausgabe des Rechbergrennens wurde bei prachtvollem Wetter zu einem Motorsport-Event erster Klasse. Das Wetter sorgte auch dafür dass die Strecke von den motorsportbegeisterten Zuschauern regelrecht gestürmt wurde.

Dafür bekamen die Fans aber auch Motorsport vom Feinsten geboten. Zusätzlich hatte sich das Organisationsteam einiges einfallen lassen - den zigtausenden Zusehern wurde mit 3 Videowalls noch weitere Möglichkeiten geboten, das Geschehen am Berg live mit zu verfolgen. Auch am Live-Stream wurde gearbeitet und verbessert, so dass sich die Abrufe weiter erhöhten.



Klubmitglied Gerald Glinzner tritt mit seinem infernalisch klingenden Porsche 911 Carrera SC in der Historischen Kategorie 3: an

Wie schon in der Saison 2023 konnte sich unser Kärntner mit einer mehr als soliden Leistung



an die Spitze setzen und ließ der Konkurrenz keine Chance. 2 Gesamtsiege waren der Lohn seiner perfekten Fahrten:

- Zum einen gewann Gerald den Sieg in der Historic Hillclimb Championship der FIA.
- Zum anderen die Histo-Gesamtwertung in der Österreichischen Staatsmeisterschaft.



Auf dem zweiten Platz folgte in dieser Kategorie der Steirer Reinhold Prantl, auf Porsche 911 Carrera RS. Das Podium komplettierte der Salzburger Philipp Lempaß mit seinem blauen Ford Escort RS 2000.

Glinzner nach dem Rennen: *„Ich bin überglücklich mit meiner erbrachten Leistung! Prachtvolles Wetter, zehntausende Fans am Streckenrand! Was will man mehr?“*



Den Gesamtsieg holte sich der, erstmals auf dem Rechberg startende Franzose Geoffrey Schatz auf Nova NP 01-2 C Honda Turbo vor Vorjahressieger und Berg-Europameister Christian Merli auf Osella FA30 Judd LRM. Schatz verbesserte den alten Streckenrekord um 0,15 Sekunden. Dritter der Spanier Joseba Iraole Lanzagorta, ebenfalls auf Nova NP 01-2 C Honda Turbo.

Weiter geht die Historic-Bergmeisterschaft und die Titelverteidigung für Gerald und seine Crew am 1. und 2. Juni 2024.

Freud und Leid eines Organisators

Bericht von der

Kraigerberg
Classic

2024



Heuer hatte es unser Klubmitglied Herbert Luttenberger als Organisator des 2. KCC-Laufes, der "Kraigerberg-Classic", wahrlich nicht leicht; Herbert wurde im Vorfeld der Veranstaltung richtig KALT - WARM geduscht.

Am Anfang sah alles ja noch ganz lässig nach "Business as usual" aus, denn der St.Veiter Manager hatte viel für seine Classic erreicht:

- Lauf zum Kärntner Classic-Cup
- Lauf zur Classic-Staatsmeisterschaft
- Mit D.Ing. Harald Pirtscher, Streckenchef der ehem. Karawanken-Classic, wurde ein mehr als kompetenter Fahrleiter gefunden.

Kein Wunder, dass Herbert schon früh jubeln konnte "Alles ausgebucht!"



Doch dann wurde es, nur wenige Tage vor dem Start am 19. April richtig ungemütlich. Ein fettes Tief brachte nicht nur Regen, sondern sogar Schnee auf die Berge und in die Täler - und der Kraigerberg war hoch genug für Schnee, für viel Schnee!!



Kurz vor der Kraigerberg-Classic

Im Veranstaltungs-Zentrum liefen die Telefone heiß und die ersten Absagen trafen ein.

Aber letztendlich hatte Petrus ein Einsehen mit dem gestressten Manager und räumte die Straßen frei.

Start frei für die Kraigerberg-Classic!

Im Vorfeld des Laufes auf den Kraigerberg gab es einen Classic-Theorie-Kurs und ein Lichtschranken-Training.



Als Instruktor stellte sich Fahrleiter Harald Pirtscher zur Verfügung, der zusätzlich noch von seiner Tochter Anna-Sophie unterstützt wurde.

Das Vater-/Tochter-Team zählt zweifellos zu den österreichischen Spitzen-Teams im

Classic-Sport und kann auf zahlreiche Erfolge verweisen. D.Ing Anna-Sophie ist zumeist die Co-Pilotin, hat aber auch als Fahrerin fast schon ein Abo auf die Damen-Wertung.



Mit diesem Instruktor-Team waren für die Kursteilnehmer optimale Voraussetzungen gegeben, denn es konnten alle Fragen - sei es aus der Sicht des Fahrers, sei es aus der Sicht des Co-Piloten, von echten, praxis-erprobten Experten beantwortet werden.

In diesem Zusammenhang informierte Organisationsleiter Herbert Luttenberger, dass bei genügendem Interesse Kurse und Lichtschranken-Trainings auch zu Sonder-Terminen organisiert werden können.

Sonder-Termine, aber auch Anmeldungen zu regulären Kursen über Herbert Luttenberger:
Telefon, +43 664 21 05 589
E-Mail: luttenberger@micros.at

Bei herrlichem Wetter konnte auf dem ÖAMTC-Fahrtechnik-Zentrum in Mail das Gelernte in der Praxis erprobt und geübt werden. Was in der Theorie ganz leicht erschien sah beim Lichtschranken-Training doch etwas anders aus.



Von den ursprünglich 45 genannten Teilnehmern hatten immerhin 32 den Wetterkapriolen der letzten Tage getrotzt und den Weg nach Kärnten gefunden. Darunter erstaunlich viele „Ausländer“ aus anderen Bundesländern wie Salzburg, Steiermark, Wien oder Niederösterreich.



Mit dabei auch die Finalisten des ersten Kärntner Staatsmeisterschaftslaufes 2024, dem „Classic-Shorttrack“ in St.Jakob im Rosentaj Zimmermann/Bacher auf Subaru SVX sowie Oliver & Ines Pelz auf MGB MK1.

Nicht fehlen durfte auch die Classic-Elite unseres Klubs wie die beiden Kärntner Classic-Meister KR Rom Hugo/Mühlmann Michael und Ramusch Johann/Griesser Anita. Mit dabei auch unsere Klubmitglieder Mak Sreco/

Hafner Michael auf dem California Porsche, Schaschl Michael & Patricia mit ihrem dottergelben Opel, sowie Sonnleitner Robert & Peter auf dem MX5-Roadster.



Mak, Porsche & Schaschl, Opel

Das gesamte Fahrerfeld war sehenswert, wobei natürlich der Lanchester E18 HP Special aus dem Jahr 1937 von Markus & Nicole Jura ein besonderer Hingucker war.



Die Medweschek-Brothers hatten diesmal ihren Salzburger VW-Käfer aus ihrer Sammlung mitgebracht und das Ehepaar Pelz war schon beim Classic-Shorttrack nicht nur durch gute Platzierung, sondern auch mit ihrem MGB MK1, Baujahr 1963 aufgefallen.



Medweschek, VW & Pelz MGB

Wie zu erwarten war, entwickelte sich der Kampf um den Sieg zu einem Duell zwischen den beiden Profi-Teams Jirowsky / Soukal und Zimmermann / Bacher den den Ersteren um 0,2 Sekunden für sich entscheiden konnten.

Ergebnis:

1. Jirowsky / Soukal
2. Zimmermann / Bacher.
3. Ronacher / Ronacher
4. Pelz / Pelz
5. Sick / Sick
6. Medweschek / Medweschek

Alle Fotos Angela Zimek



Anlässlich der letzten Alpenfahrt vor 50 Jahren - das war 1973 - wurde diese Traditions-Veranstaltung 2023 von einigen Enthusiasten als Classic-Event wieder zum Leben erweckt. DRIFT-Redaktionsleiter D.Ing. Gerd Figura nahm 1972 und 1973 als Co-Pilot von Sigi Stromberger, Fiat 124 Rallye (Uillah-Team) bzw. Wolf Dieter Kepplinger, Wankel-Mazda RX7, erfolgreich teil. 2023 machte es ihm D.Ing. Harald Pirtscher auf seinem Volvo nach.



Fotos: Technisches Museum Wien & Veranstalter-Info

Wenig begeistert von dem Classic-Revival der Alpenfahrt zeigte sich Harald und verschaffte sich durch ein entsprechendes Schreiben an die Fahrtleitung Luft. - Warum? - Für den Classic-Puristen war diese Neuauflage der Alpenfahrt eher ein geselliges Zusammentreffen ehemaliger Rallye-Piloten als ein echter Classic-Bewerb.

Ähnlich dürften es auch die Teilnehmer der Alpenfahrt 2023 und die Zuschauer aufgefasst haben; für die meisten hatte der Show-Effekt und das Gesehen-werden Priorität.



Dennoch - oder vielleicht auch gerade deswegen - fand die Veranstaltung sowohl bei den ehemaligen Rallye-Größen als auch beim Publikum Zuspruch, so dass es auch 2024 ein Revival der traditionsreichen Alpenfahrt geben wird:

Diesmal wechselt man allerdings vom traditionellen Startort der ehemaligen Alpenfahrt, Baden, auf den Wachauring in Melk und fährt - 51 Jahre nach Österreichs bis dato einzigem WM-Lauf - diesmal im Waldviertel.

Termin: 13. - 15. September 2024

Im letzten Jahr gedachte man in einer eindrucksvollen Vorstellung Österreichs einzigem Rallye-WM Lauf, der Alpenfahrt, die 1973 also vor 50 Jahren unter Beteiligung der gesamten Rallye-Weltklasse stattgefunden hat.

Veranstalter des Revivals im vorigen Jahr waren die „Freunde des Driftwinkels“ unter der Stabsführung von Christian Weitgasser und Jörg Pattermann sowie Rudolf Wallner, der für die Streckenführung von heuer, aber auch im letzten Jahr, verantwortlich zeichnete.



technisches
museum
wien



technisches
museum
wien



technisches
museum
wien



technisches
museum
wien



technisches
museum
wien



technisches
museum
wien

Man war im Vorjahr auf den Spuren dieses Rallye-Klassikers hauptsächlich im südlichen und westlichen Niederösterreich unterwegs.

Fotounten: Veranstalter-Foto Alpenfahrt-Revival 2023



Nach Beendigung dieses Revivals wurde von den internationalen und nationalen Teilnehmern der Wunsch geäußert, man möge dieses Gedenken jedes Jahr einmal durchführen. So entschloss man sich auf Grund dieser positiven Reaktionen auch heuer wieder eine ähnliche Veranstaltung auf die Beine zu stellen. Einzig die Streckenführung ins Waldviertel, wo man vor 51 Jahren unterwegs war und der Start- und Zielort an Stelle von Baden, nunmehr der Wachauring in Melk, wurden gewechselt.

Der Zeitplan:

18. August 2024	Nennschluss
13. September 2024	Administrative und technische Abnahme. Am Abend offizieller Empfang mit vielen Stars und Teilnehmern der ehemaligen Österreichischen Alpenfahrt
14. September 2024	Start der 1. Etappe in Melk Zwangsrast in Zwettel mit Buffet, Ziel der 2. Etappe auf dem Wachauring in Melk Anschließend werden zwei Super Special Stages auf dem Wachauring gefahren.
15. September 2024	Start zur 3. Etappe, Ziel der 3. Etappe beim Schloss Lüberegg, Siegerehrung

Fotos linke Reihe: Archiv TMW Wien, Österr. Alpenfahrt 1973

Unterstes Foto: Stromberger / Figura, Fiat 124 Rallye
Ing. Wedam Uillah-Team / C.A.R. Team Ferlach



ÜBERRASCHUNG IM SUNSHINE-STATE FLORIDA!

ERSTER MCLAREN-SIEG SEIT 2021



2ND - 6TH MAY 2024

Eigentlich startete das Grand-Prix-Wochenende in Miami, 3. - 5. Mai 2024 - wie gewohnt. Pole-Position für das Sprintrennen .. Max Verstappen, Sieger des Sprintrennens .. Max Verstappen, Pole-Position für das sonntägige Rennen .. Max Verstappen! - Doch am Ende hieß der Sieger Lando Norris.

Verstappen, der bereits den Sprint am Samstag gewonnen hatte, verpasste zum zweiten Mal in der Saison 2024 den Sieg. In Australien hatte er in so ferne Pech da er nach einem Defekt ohne Punkte aus Australien abreisen musste. Alle anderen Rennen des noch jungen GP-Jahres hatte der Holländer gewonnen. Trotzdem baute der zweifache Formel 1-Weltmeister seine WM-Führung weiter aus, da er mit seinem 2. Platz den Abstand zu seinem schärfsten Verfolger, Team-Kollegen Sergio Perez, 4. Platz, hinter sich lassen konnte.

Wie in Amerika üblich, war auch der Grand-Prix von Miami eine einzige große Show. Das ließ sich die Prominenz natürlich nicht entgehen und präsentierte sich vor einem Millionen-Publikum im TV. Allen voran der frühere US-Präsident Donald Trump, der in der Nähe sein Anwesen Mar-a-Lago hat, und medienwirksam im Fahrerlager im Hard-Rock-Stadium auftauchte. Auch FIFA-Präsident Gianni Infantino, der ehemalige Fußball-Superstar Zidane, Pop-Idol Ed Sheeran und Footballer Travis Kelce zogen die Blicke der Fans auf sich.



Für Norris war es bei seinem 110. Formel-1-Start der erste volle Erfolg und für McLaren der erste Sieg seit September 2021 in Monza.

Allerdings profitierte Norris von einer Safety-Car-Phase was aber seine überragende Leistung nicht schmälern soll:

Programmgemäß führte Max Verstappen das Feld nach dem Start bis zur 57. Runde an. Nach einem Fahrfehler räumte er einen Poller am Streckenrand ab. Der Schaden hielt sich aber in Grenzen so dass Max weiterfahren konnte..

Verstappen besorgte sich wenig später neue Gummiwalzen und schien weiter auf Siegerkurs zu sein. Dann aber sorgte ein

Unfall zwischen Kevin Magnussen im Haas und Williams-Fahrer Logan Sargeant für eine Safety-Car-Phase.

Weil der McLaren-Pilot Lando Norris seinen Boxenstopp hinausgezögert hatte und das Feld eingebremst war, nutzte der 24-Jährige die Zeit für seinen Boxenstopp, verlor weniger Zeit an der Box und fand sich danach als Führender vor Verstappen.

Beim Neustart behauptete Norris clever seine Position eins und konnte den Weltmeister danach nicht nur auf Abstand halten, sondern seine Führung sogar ausbauen. Norris versetzte McLaren mit dem ersten Sieg seit 3 Jahren in einen wahren Freudentaumel. Begeistert sagte er nach seinem Sieg:

„Es wurde mal langsam Zeit. Was für ein Rennen. Es hat sich schon lange irgendwie angedeutet, aber endlich habe ich es geschafft. Ich bin so happy für's ganze Team. Dafür habe ich gelebt. Es war ein langes Rennen, endlich sind wir ganz oben!

Darüber hinaus ist es ein sehr wichtiger Tag für das Team. Nach einer unglaublichen Wende im letzten Jahr sind wir schon seit einiger Zeit auf dem richtigen Weg. Wir haben den Schwung beibehalten und heute ist hoffentlich der Ausgangspunkt für weitere große Erfolge!“



Von der besten Startposition übernahm der Titelverteidiger Max Verstappen wie gewohnt sofort die Führung. Hinter ihm raste Pérez auf dem zweiten Red Bull voll motiviert auf die erste Kurve zu und hätte fast einen Crash mit dem Team-Kollegen verursacht. Denn nur haarscharf verfehlte der Mexikaner das Heck seines führenden Teamgefährten Verstappen. Dabei hatten auch die beiden Ferrari-Piloten Leclerc und Sainz Glück, dass es nicht zur Kollision kam.

Verstappen konnte in der Folge schnell ein Zeit-Polster aufbauen und kontrollierte das Rennen. Erster Verfolger war bald der Australier Oscar Piastri. Der 23-Jährige nutzte den Startwirbel und rauschte von Rang sechs auf drei. Bald hatte er auch Leclerc überholt und war nun Zweiter. Ein knallharter Zweikampf zwischen Sainz und Piastri brachte den McLaren-Fahrer aber um alle Chancen. Während Sainz als Vierter Richtung Ziel rollte, musste Piastri mit beschädigtem Auto in die Box und fiel weit zurück. Sainz erhielt für dieses Manöver eine Zeitstrafe durch die er in der Endwertung vom 4. auf den 5- Rang zurück versetzt wurde.



Max Verstappen führte bis zur 57. Runde wurde aber durch die Safety-Car-Periode durch Lando Norris auf den zweiten Platz verwiesen. Durch Balance-Probleme am RB20 war ein Aufholen zum neuen Führenden nicht mehr möglich.

Nach dem Rennen nahm Max Verstappen Stellung: *"Letztendlich waren wir heute nicht schnell genug. Das Safety-car hat uns nicht geholfen, aber wir hatten noch viele Möglichkeiten, das Rennen zu gewinnen, und leider hat uns die Pace gefehlt."*

Als wir das Auto zurück in die Box brachten, stellten wir auch fest, dass der Boden beschädigt war und ein Loch hatte, das wahrscheinlich vom Aufprall auf die Pylonen stammte.

Dazu hatten wir noch das ganze Wochenende mit den Reifen und der Balance des Autos zu kämpfen und ich habe mich im Auto nie richtig wohl gefühlt. Bei der hohen Geschwindigkeit hatte ich ein Untersteuern und wir hatten auch sehr mit dem Grip der Reifen zu kämpfen.

Fotos: GettyImage/Red Bull Content Pool Es war nicht unser bestes Wochenende und es zeigt wirklich, dass alles gut funktionieren muss, um Rennen zu gewinnen. Tatsächlich ist das nicht so einfach, wie die Leute vielleicht denken. Mit meinem 2. Platz bin ich unter diesen Umständen zufrieden.

Trotzdem freue ich mich für Lando. Der erste Sieg ist für jeden Piloten immer etwas Besonderes und er ist ein großartiges Rennen gefahren. Es hat lange gedauert und er hat es sich heute verdient."

Ergebnis Miami GP, 05.05.2024

Fahrerwertung nach 6 von 24 Rennen

Pos	Fahrer	Zeit	Pkte
1	L. Norris McLaren #4	1:30:49.876	25
2	M. Verstappen Red Bull #1	+7.612s	18
3	C. Leclerc Ferrari #16	+9.920s	15
4	S. Pérez Red Bull #11	+14.650s	12
5	C. Sainz jr. Ferrari #55	+16.407s	10

(noch ohne Strafpunkte für Carlos Sainz)
(inkl. Sprintrennen)

Yuki Tsunoda steuerte seinen VARCB 01 auf den 7. Platz was zugleich bestes

Saisonergebnis für sein Team bedeutete wenn man von dem 4. Platz von Daniel Ricciardo beim Sprintrennen am Samstag absieht. Alles in allem ein starkes Wochenende für das zweite Bullen-Team.

Pos	Fahrer	Punkte	Konstrukteur	Siege						
1	Max Verstappen	136	Red Bull	4	26	25	DNF	26	33	26
2	Sergio Pérez	103	Red Bull	0	18	18	10	18	21	18
3	Charles Leclerc	98	Ferrari	0	12	16	19	12	17	22
4	Lando Norris	83	McLaren	1	8	4	15	10	21	25
5	Carlos Sainz jr.	83	Ferrari	1	15	DNF	25	15	14	14
6	Oscar Piastri	41	McLaren	0	4	12	12	4	6	3
7	George Russell	37	Mercedes-AMG	0	10	8	DNF	6	9	4
8	Fernando Alonso	33	Aston Martin	0	2	10	4	8	7	2
9	Lewis Hamilton	27	Mercedes-AMG	0	6	2	DNF	2	9	8
10	Yuki Tsunoda	14	Racing Bulls	0	-	-	6	1	DNF	7

NIKI LAUDAS HELM VOM NÜRBURGRING-UNFALL 1976 SOLLTE VERSTEIGERT WERDEN

Fotos: Bonhams Versteigerungs-Katalog



Als einen zusätzlichen Gag des Formel 1 Grand-Prix-Wochenendes in Miami, USA, ließen sich die Organisatoren u.a. auch die Versteigerung von Helmen bekannter Formel 1-Piloten einfallen. Darunter auch der Helm den Niki Lauda bei seinem Feuer-Unfall auf dem Nürburgring trug. Es ist das erste Mal, dass dieser Helm bei einer Versteigerung angeboten wurde wobei ein Teil des Erlöses an die UNICEF gehen sollte.

Die schrecklichen Bilder vom Feuerunfall Niki Laudas am 1. August 1976 auf dem Nürburgring bleiben wohl jedem motorsportbegeistertem Österreicher in Erinnerung. Niki nationale erlitt schwerste Verbrennungen und atmete giftige Dämpfe ein während er dem Tod buchstäblich im letzten Moment von der Schaufel springen konnte, Die Ärzte kämpften tagelang um sein Leben und Niki schaffte nur 40 Tage nach dem Unfall ein viel umjubeltes Comeback in Monza.

Als Lauda mit seinem Ferrari gegen die Streckenbegrenzung krachte, wurde ihm auch der Helm vom Kopf gerissen und er saß dann ohne Helm, nur durch die Feuerschutz-Haube auf dem Kopf geschützt im lodernden Feuerball.

Dieser Helm, den Lauda bei dem Feuerunfall im August 1976 getragen hatte, sollte am 4. Mai im Rahmen des Miami-GP versteigert werden. Das Auktionshaus Bonhams bot den Helm im Zuge einer Auktion zum Verkauf an. Der Helm war zuletzt Teil einer privaten Sammlung und Bonhams erklärt, dass dies das erste Mal ist, dass der Helm, der auch für ein Stück österreichischer Sportgeschichte steht, bei einer Auktion angeboten wird.

Der Schätzpreis des Exponats ist entsprechend hoch angesetzt worden. Das Auktionshaus schätzt, dass der Lauda-Helm zwischen 50.000 und 60.000 Dollar (46.700 und 56.000 Euro) einbringen könnte. Ein Teil der Summe wird davon an die UNICEF, dem Kinderhilfswerk der UNO, gespendet.

Lukas Lauda erklärte im Namen der Familie, die die UNICEF als Empfänger der Spende ausgewählt hat: *"Wir freuen uns, dass das Erbe unseres Vaters es ermöglicht, den Bedürftigsten weiterhin Hilfe und Unterstützung zukommen zu lassen. Die Herausforderungen, denen sich UNICEF bei der Bereitstellung humanitärer Hilfe für Kinder weltweit gegenüber sieht, sind enorm. Wenn wir einen kleinen Beitrag zur Verbesserung der Chancen anderer leisten können, tun wir dies gerne."*

Neben dem Helm von Niki Lauda wurden am 4. Mai auch Helme von Gerhard Berger, Nigel Mansell, Jean Alesi, Eddie Irvine, Alain Prost, Michael Schumacher und Gilles Villeneuve versteigert. Interessant dabei, welche Preise bei den einzelnen Helmen erzielt werden konnten:



- Eddie Irvine, Ferrari, Helm getragen beim GP von Frankreich, 2. Platz
verkauft um 8.960 USD
- Jean Alesi, Ferrari, Helm aus der Saison 1995
verkauft um 21.760 USD
- Gerhard Berger, Ferrari, Helm aus der Saison 1995
verkauft um 15.360 USD
Foto links
- Nigel Mansell, Ferrari, Helm aus der Saison 1989/1990
verkauft um 40.960 USD
- Gilles Villeneuve, Ferrari, Helm aus der Saison 1981/1982
verkauft um 53,760 USD



- Alain Prost, Ferrari,
Helm getragen beim Grand Prix von Italien 1990, 2. Platz
verkauft um 74.160 USD
- Michael Schumacher, Ferrari,
Helm getragen beim Grand Prix von Italien 1997
verkauft um 114.800 USD
Foto links

erzielten Preise angab, liegt bei Niki's Helm nur der erwartete Preis von 50.000 und 60.000 USD vor.

Dafür kann es mehrere Möglichkeiten geben:

- Der erzielte Preis war so hoch, dass man ihn nicht angeben möchte
- Der Verkauf fand einfach nicht statt.
- Der Verkauf wurde aus Pietätsgründen zurückgezogen



Blog-master Miha erinnert

Unser Klubmitglied aus Laibach / Ljubljana, Slowenien, ist nicht nur einer der fleissigsten Blogger seines Landes, sondern auch ein sehr aufmerksamer Beobachter. So hat uns Miha auf den 30. Todestag Ayrton Senna aufmerksam gemacht.

Gleichzeitig bringt unser Klubmitglied in seinem Blogg ein entsprechendes Video das Ihr Euch ansehen solltet:

[Ayrton Senna - 30 let | K L A S I K \(vrhunec.net\)](http://vrhunec.net)

Der in Sao Paulo, Brasilien, am 21. März 1960 geborene Rennfahrer ist in seinem Heimatland, und auch darüber hinaus, noch heute ein Idol. In seiner Karriere, bei der er u.a. Auch Teamkollege unseres Gerhard Bergers war, wurde er insgesamt dreimal Weltmeister der Formel 1 ehe der tödliche Unfall auf dem Kurs von Imola beim "Großen Preis von San Marino" am 1. Mai 1994 diesen Erfolgslauf in Bologna beendete.

Bereits im Vorfeld dieses dritten WM-Laufes der Saison 1994 hatten sich schon mehrere sehr schwere Unfälle ereignet: Rubens Barrichello brach sich bei einem Ausritt beim Freien Training am 29. April die Nase.

Noch tragischer war dann der nächste Tag, der 30. April 1994. An diesem Tag verunglückte eine der Österreichischen Nachwuchshoffnungen, Roland Ratzenberger, tödlich.

Von diesem Unglück war der große Brasilianer Senna tief betroffen. Die Unfälle von Rubens Barrichello und Roland Ratzenberger hatten ihn emotionell so aufgewühlt, dass Senna daraufhin nicht mehr am Qualifying dieses Tages teilnahm.



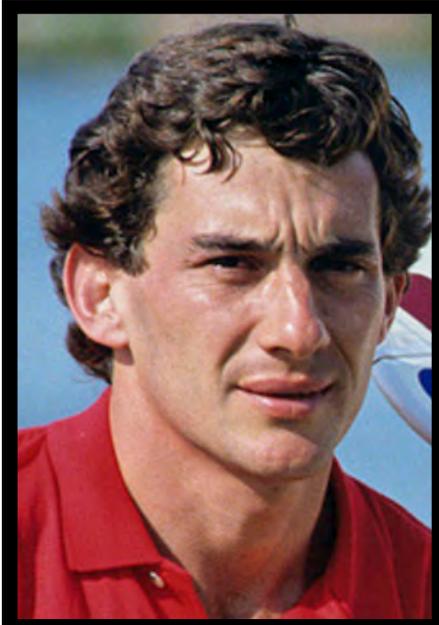
Sennas berühmter gelber Helm



Das Rennen selbst fand am 1. Mai 1994 trotz des Todes von Roland Ratzenberger planmäßig statt.

Schon beim Start des Rennens am 1. Mai kam es zu einem Unfall als Pedro Lamy voll beschleunigend auf den Boliden von J.J. Lehto aufpralle, der beim Start stehen geblieben war. Das Rennen begann mit einer Safety-Car-Phase von 5 Runden .

Beim Neustart konnte sich Ayrton Senna vor Michael Schumacher behaupten.



In der 7. Runde jedoch kam Senna, in Führung liegend, in der schnellen Tamburella-Kurve von der Fahrbahn ab und schoss - trotz einer Vollbremsung wie die nachträglichen Ermittlungen ergaben - ohne irgendeine Lenk-Korrektur geradeaus über den seitlichen Fahrbahnstreifen direkt in die Streckenbegrenzungsmauer.

Durch den heftigen Einschlag riss das rechte Vorderrad ab, wobei sich eine Strebe der Radaufhängung durch den Helm von Ayrton Senna bohrte.

Allerdings liegt dazu auch eine andere Versionen vor - so sei der Kopf des Brasilianers laut dem zuständigen Rennarzt durch das abgerissene Vorderrad getroffen worden. Die Wucht des Aufpralls bewirkte dass große Blutgefäße im Hirn des verunglückten Piloten durchtrennt wurden.

Obwohl Senna sofort mit dem Rettungshubschrauber ins nächste Spital geflogen wurde, erlag er nicht zuletzt diesen schweren Kopfverletzungen.

Trotzdem es jetzt schon 30 Jahre her ist, kann wohl niemand dieses schreckliche Wochenende vergessen, bei

dem Roland Ratzenberger und Ayrton Senna innerhalb eines einzigen Tages aus dem Leben gerissen wurden!

Fast 10 Jahre hatte es keinen Toten mehr bei einem Formel 1-Rennen gegeben. Und acht Jahre lang, seit dem Testcrash von Elio de Angelis 1986 in Le Castellet, hatte es keinen tödlichen Unfall mehr im Zusammenhang mit der Formel 1 gegeben. Viele spektakulär aussehende Horror-Crashes waren glimpflich ausgegangen. Ein Sicherheitsgefühl „es kann eh nix passieren“, hatte sich sowohl bei den Fahrern, Teamchefs und Konstrukteuren, aber auch bei den Fans und den Medien etabliert. Die FIA war im Allgemeinen sicher, bereits das Optimum für den Motorsport erreicht zu haben. Aber Senna's und Ratzenberger's Tod 1994 veränderten die Formel-1-Welt, der Schock saß zu tief. Der Tod des dreimaligen Weltmeisters brachte ein neues Sicherheitsdenken in die Formel 1.

Als erstes traten die Piloten wieder zusammen. - Die Fahrgewerkschaft GPDA hatte es seit den 60er Jahren bis 1982 schon gegeben, wurde aber wieder aufgelöst. - Noch wenige Stunden vor seinem Tod, am Sonntag hatte Ayrton Senna unter dem Eindruck des Ratzenberger-Unfalls in einem Fahrer-Meeting ihre Neugründung angeregt.

Der damaligen FIA-Präsidenten Max Mosley unterstützte die Piloten und war zugleich Ansprechpartner bei der FIA als auch Mitstreiter für mehr Sicherheit. Mosley machte die Verbesserung der Sicherheit in der Formel 1 - die Auswirkungen auch auf andere Rennsport-Kategorien hatte - zu seiner Herzensangelegenheit und Aufgabe. Seit damals hat die FIA auch das Recht, Reglement-Änderungen aus Sicherheitsgründen sofort und ohne Zustimmung der Teams durchzusetzen.

Als erste und relativ einfach durchzusetzende Maßnahme wurden die Cockpit-Wände erhöht, so dass die Fahrer nicht mehr ab Schulterhöhe aus ihren Autos herausragten und herumfliegende Teile sie nach einem Unfall nicht mehr so leicht treffen konnten. Grundsätzlich wurde dadurch der Nacken- und Kopfbereich besser geschützt.

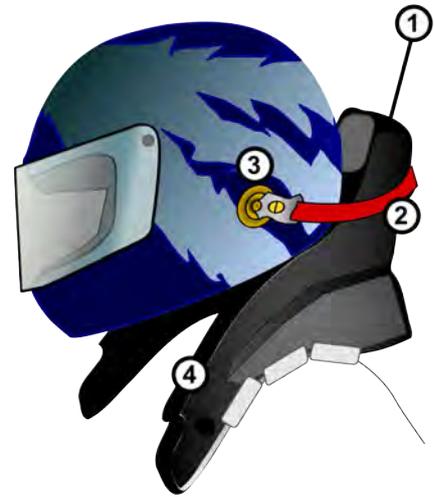
Als nächster Sicherheits-Punkt wurde in Zusammenarbeit mit Mercedes 1997 das HANS-System entwickelt und für die Formel-1 adaptiert. Bis zu diesem Zeitpunkt fristete das System eher ein Mauerblümchen-Dasein in der Motorsportwelt und kam vereinzelt bei Sportwagenrennen zum Einsatz. Seit 2003 ist das HANS-System Pflicht in der Formel 1.

HANS steht für Head and neck support device und ist eine Kopf- und Nackenstütze, die den Helm des Fahrers mit der Cockpit-Wand verbindet. Dadurch werden vor allem Genick-Verletzungen verhindert.

Das komplette System:

1. HANS-Gerät
2. Haltegurt (einer pro Seite)
3. Helm-Verankerung (einer pro Seite)
4. Schulterstütze

Bild: wikimedia



Als nächsten Schritt nahmen sich die Konstrukteure das Monocoque der Boliden vor.

Dabei wurden die aufwändigen Crashtest im Laufe der Zeit weiter verschärft, so dass die Monocoques selbst deutlich sicherer wurden und die Fahrer bei einem Aufprall besser schützen.

Im Verborgenen wurde auch an der Sicherheits-Ausrüstung der Piloten gearbeitet. Sowohl an den feuerfesten Rennanzügen als auch an den Helmen wird laufend getestet und nach Verbesserungen gesucht.

Auch die Besitzer und Manager der Rennstrecken wurden in die Pflicht genommen und müssen immer mehr in die Sicherheit ihrer Strecken investieren: Größere Auslauf-Zonen, zusätzliche Schikanen zur Entschärfung von schnellen Passagen, neue Konzepte und optimal geschultes Sicherheit-Personal und Streckenposten sind jetzt Teil der verschärften Sicherheits-Maßnahmen. Auch neue Materialien an kritischen Stellen am Streckenrand kommen nun zum Einsatz - statt der bisher gewohnten Reifenstapel gibt es jetzt die sogenannten TecPro Barriers. Das sind Kunststoffelemente, in die sich ein Auto nicht so leicht "eingraben" kann.

Trotz all dieser Verbesserungen gab es, 20 Jahre nach Senna's Tod, einen weiteren tödlichen Unfall; der Franzose Jules Bianchi krachte 2014 in Japan in einen Bergungskran und erlag später seinen schweren Kopfverletzungen.

Das sorgte für den bisher bis dato letzten gravierenden Schritt mit Überlegungen, wie man den Kopf des Fahrers noch besser schützen könnte. Ab 2016 wurden entsprechende Tests mit verschiedenen Konzepten durchgeführt, die zur letzten Verbesserung, der Halo, führte.



Foto: vWikimedia; Jen Ross

2018 wurde der Halo (englisch für Heiligenschein) in der Formel 1 verpflichtend vorgeschrieben.

Anfangs wurde diese Änderung vor allem aus optischen Gründen von vielen abgelehnt. Auch zahlreiche Fahrer lehnten den unschönen Sicherheitsbügel ab.

Allerdings änderte sich ihre Meinung sehr schnell. Denn schon in Spa 2018 rettete Halo sehr wahrscheinlich dem Spanier Fernando Alonso das Leben, als Romain Grosjean nach einer Startkollision über dessen Auto flog.



Nächster Meilenstein beim F1-Projekt der vier Ringe: Nico Hülkenberg wird Fahrer für das Audi-Werksteam



Foto & Text: MedialInfo Audi

Jetzt ist es fix - Nico Hülkenberg wurde als erster Fahrer für den Neu-Einstieg von Audi in das Formel 1-Geschehen verpflichtet und geht ab 2026 für das neue Deutsche Team in der Formel 1 an den Start.

Wer der zweite Fahrer sein wird, stand zum Zeitpunkt der Drucklegung dieses DRIFTS noch nicht fest. Audi hält sich mit der Verpflichtung von Nico an den Trend bei anderen Teams, wenn möglich Piloten aus der gleichen Nation für ihr nationales Fahrzeug zu verpflichten, wie z.B. den Franzosen Pierre Gasly beim französischen Alpine-Team.

Durch die Verpflichtung des Deutschen Piloten erwartet sich Audi zusätzliche Impulse von Nico: *„Die Weichenstellung für das Formel-1-Projekt von Audi schreitet weiter voran. Nach Bekanntgabe der vollständigen Übernahme der Sauber Gruppe für eine beschleunigte Vorbereitung des F1-Einstiegs der Marke steht nun der erste Fahrer fest: Nico Hülkenberg hat einen mehrjährigen Vertrag bei Sauber unterschrieben und geht damit 2026 für das Audi-Werksteam an den Start. Bereits im Jahr 2025 wird er für Sauber fahren und die Transformation zum Werksteam begleiten, wie das Schweizer Unternehmen heute bekannt gegeben hat.“*

Mit seiner Erfahrung aus mehr als 200 F1-Rennen erwartet man sich von Nico einen wichtigen Beitrag in der Aufbauphase des künftigen Teams von Audi: *„Die Verpflichtung von Nico ist ein nächster Meilenstein für das Formel-1-Projekt von Audi. Mit seinem Speed, seiner Erfahrung und seinem engagierten Teamwork wird er schon 2025 einen wichtigen Beitrag für den Einstieg von Audi in der Saison 2026 leisten“,* sagt Andreas Seidl, CEO des künftigen Audi-F1-Werksteams. *„Es gab auf Anhieb großes gegenseitiges Interesse, ein Projekt mit dieser Einmaligkeit gemeinsam anzugehen. Nico ist eine starke Persönlichkeit, seine Impulse auf fachlicher und menschlicher Ebene werden uns sowohl bei der Entwicklung des Fahrzeugs als auch beim Aufbau des Teams voranbringen.“*

Nico Hülkenberg selbst kommentiert: *„Die Perspektive, für Audi an den Start zu gehen, ist etwas ganz Besonderes. Wenn ein deutscher Hersteller mit einer solchen Entschlossenheit in die Formel 1 einsteigt, dann ist das eine einmalige Chance. Das Werksteam einer solchen Automobilmарke mit einer Power Unit made in Germany zu repräsentieren, ist für mich eine große Ehre.“*

Die Verpflichtung von Nico Hülkenberg folgt auf den im März verkündeten Plan zur vollständigen Übernahme von Sauber und die Ernennung von Oliver Hoffmann als Generalbevollmächtigter des Vorstandes von Audi für das Formel-1-Engagement.



Am 12. Mai 1984 feierte der Nürburgring einen Geburtstag bzw, seine Wiedergeburt.

Acht Jahre nach Niki Laudas fatalem Feuerunfall war die legendäre Nord-schleife Geschichte, und ein neuer Retortenkurs sollte die Formel 1 zurück in die Eifel holen.

Der Nürburgring ist eine nach der Nürburg benannte Rennstrecke in der Eifel und wurde 1927 eröffnet.

Die ursprünglich bis etwa 28 Kilometer lange Strecke war in ihrer Urform bis 1982 in Betrieb und ist die längste permanente Rennstrecke der Welt.

Die Nürburgring-Nordschleife galt schon lange als nicht mehr zeitgemäßes Relikt aus einer anderen Zeit; vor allem die Sicherheits-Einrichtungen waren alles andere als zeitgemäß.. 22,8 Kilometer führt die Berg- und Tal-Bahn durch die grünen Hügel der Eifel und ist vor allem für die Formel 1 lebensgefährlich.

Als am 1. August 1976 beim Großen Preis von Deutschland der Ferrari von Niki Lauda lichterloh brennt und weithin sichtbare Rauchsäulen aufsteigen ist das Ende des Nürburgrings in der bestehenden Form besiegelt. Niki überlebt und sitzt 42 Tage wieder in seinem Rennwagen, aber das hilft dem Ring auch nicht mehr und die Formel 1 fährt nie wieder auf der Nordschleife.

Doch die Organisatoren des Ringes wollen den PS-Zirkus unbedingt zurückholen. Als dann auch noch andere Rennserien einen Bogen um die "Grüne Hölle" machen wollen, fällt die Entscheidung für den Bau einer "modernen" Rennstrecke.



1984 kam das Ende von „Schwedenkreuz“, „Fuchsröhre“ und „Karussell“ denn da wurde im Bereich der Start-und-Ziel-Schleife und der Südschleife die damals „modernste und sicherste Grand-Prix-Strecke der Welt“ eröffnet. Die zunächst 4,5 Kilometer lange GP-Strecke wurde direkt an die 20,8 Kilometer lange Nordschleife angebunden. Beide Teilstrecken können zu einem 26 Kilometer langen Gesamtkurs zusammengefasst werden, der jedoch nur in abgeänderter Form für Rennen benutzt wird.

Mit geräumigen Auslaufzonen und kurzen Rettungswegen entspricht der neue Nürburgring den üblichen Standards. Vom alten Kurs bleibt nur die Start-Ziel-Gerade.

Am 12. Mai 1984 erfolgt die feierliche Einweihung der neuen Grand-Prix-Strecke



Der neue Ring konnte nicht an die großartige Geschichte der Nordschleife anknüpfen. Schon zwei Jahre später, 1986, wird der Große Preis von Deutschland wieder in Hockenheim gefahren. Erst mit den Erfolgen eines Michael Schumacher kommt die Formel 1 ab 1995 noch insgesamt 16-mal, bis 2013, in die Eifel.

Foto: wikimedia qwesyo/Fewskulchor (u) Zuletzt kehrt die Formel 1 im Coronajahr 2020 zurück.

Im Zuge des Projekts „Nürburgring 2009“ wurde ab 2007 in rund zweijähriger Bauzeit ein großes Freizeitzentrum mit Achterbahn, Einkaufszentrum, das Eifeldorf „Grüne Hölle“ mit Discothek Eifel Stadl, Hotel und Feriendorf in unmittelbarer Nähe der Rennstrecke errichtet - und erlebte ein wirtschaftliches Fiasko.

Besser steht mittlerweile wieder die alte Nordschleife da. Das 24-Stunden-Rennen ist ein weltweit beachtetes Event, zudem wurde die Strecke mit ihrem weltweit einmaligen Profil zunehmend von Hobby-Piloten erobert. Der Mythos lebt also noch immer.

Foto: wikimedia, Jahcyr





Fotos: Hyundai-Media / Toyota Gazoo Racing

Nach den Siegen in den beiden ersten Läufen der Rallye-Weltmeisterschaft durch Hyundai, schlug Toyota bei der Safari-Rallye in Kenia zurück. Der junge, finnische Weltmeister Kalle Rovanperä holte sich seinen bereits zweiten Safari-Sieg. Bei der Rallye Croatia, 18. - 21. April 2024, wollte Hyundai an die Erfolge der beiden ersten WM-Veranstaltungen anknüpfen.



Das Ziel in Reichweite, denn schon nach der ersten Etappe entwickelte sich die Rallye zu einem Zweikampf zwischen Hyundai und Toyota, wobei der Hyundai-Pilot und WM-Führende Thierry Neuville in Führung lag - wenn auch knapp - vor dem Toyota-Fahrer und schärfsten WM-Verfolger Elfyn Evans. Dahinter folgten Sebastian Ogier auf Toyota und Ott Tänak auf Hyundai.



Diese Reihenfolge änderte sich auch nach der zweiten Etappe nicht. Evans lag nur 4,9 Sekunden hinter Neuville. Der lange Kampf um den endgültigen Sieg entschied sich erst am dritten Tag der Veranstaltung, wenn auch anders als es sich die Alteure vorgestellt hatten.

Denn dieser dramatische Abschlussstag der Rallye Kroatien brachte eine unerwartete Wende bei dieser Rallye als die Crews die vier kniffligen Sonderprüfungen des Tages in Angriff nahmen. Neuville und sein Co-Pilot Wydaeghe kamen auf der SP18 von der Straße ab und verloren trotz eines leichten Schadens an ihrem Hyundai i20 N Rally1 Hybrid nur 20 Sekunden was sie aber auf den auf den

dritten Platz zurück warf

Aber auch sein Verfolger in der Weltmeisterschaft Evans konnte sich nicht lange über die Führung freuen; auch ihm passierte das gleiche Missgeschick wie Neuville wobei er auf den 2. Platz zurück rutschte.

Lachender Dritter war der Toyota-Pilot Sebastian Ogier.

Endergebnis der Rallye Croatia 2024:

1. Sebastian Ogier	Toyota	2:40:23,6
2. Elfyn Evans	Toyota	+ 9,7
3. Thierry Neuville	Hyundai	+45,8
4. Ott Tänak	Hyundai	+58,6
5. Takamoto Katsuta	Toyota	+1:55,5
6. Andreas Mikkelsen	Hyundai	+4:01,0



Neuville und Wydaeghe, holten sich 19 Punkten für die WM und schafften es an der Spitze der Fahrer- und Beifahrer-Meisterschaft zu bleiben. Der Kampf in der Hersteller-WM bleibt weiterhin eng, Hyundai Motorsport lag nun sieben Punkte hinter Toyota.



Portugal ist nach der Asphalt-Rallye in Kroatien die erste von sieben Schotter-Events der WRC. Diesmal verstärkte der Safari-Sieger Kalle Rovannerä das Toyota-Team, nachdem er bei der Kroatien-Rallye nicht dabei war



Als WM-Spitzenreiter musste Neuville am Freitag als Erster auf die Strecke, was bei Schotter-Rallyes ein Nachteil ist. Freitagabend lag er nur auf Platz sechs. Rovannerä übernahm auch gleich von Beginn an die Führung, die er vom Freitag bis zur 2. Sonderprüfung am Samstag behielt. Dort ereilte ihn das Schicksal in Form eines gekonnten Abflugs der ein Weiterfahren nicht mehr zuließ. Die Toyota-Crew brachte aber das Auto wieder soweit in Takt, dass der Weltmeister an der abschließenden Power Stage am Sonntag teilnehmen konnte. Sein 3. Platz brachte wertvolle Extra-Punkte für die Hersteller-WM.

Teamkollege Takamoto Katsuta zu dem Zeitpunkt hinter Rovannerä mit seinem Toyota den zweiten Platz belegte, schied mit dem gleichen Missgeschick ebenfalls aus.

Ab dem Zeitpunkt war klar, dass nach der bisherigen Reihung Sebastian Ogier auf Toyota oder Ott Tänak auf Hyundai den Sieg unter sich ausmachen würden - mit dem besseren Ende für Ogier, der für Toyota die Kohlen aus dem Feuer holte.

Denn auch der vierte Werks-Pilot von Toyota, Elfyn Evans, erlebte von Beginn an ein schwieriges Wochenende; am Freitag lag er sogar nur auf Platz acht. Samstag und Sonntag lief es nicht besser; am Sonntag hatten sie einem Schaden am Kühlpaket in der vorletzten SP, konnten diesen aber innerhalb der Sonderprüfung reparieren. Evans wurde letztendlich nur Sechster und verlor in der WM deutlich an Boden.

Hyundai dagegen verpasste zwar den erhofften Sieg, feiert aber ein Doppelpodium mit Tänak auf Platz zwei und Neuville auf Platz drei. Damit verdrängt Hyundai in der Hersteller-WM mit 219 Punkten Toyota (215) von der Spitze dieser Wertung.

Ogier stellte mit diesem Sieg in Portugal zugleich einen Rekord auf denn er hat nun mehr WRC-Siege in Portugal eingefahren als jeder andere Fahrer vor ihm. (Die finnischen Legende Markku Alén hatte fünf Siege zu verzeichnen).



Für Neuville (Hyundai) hat sich der Ausflug nach Portugal gelohnt: Aus einem Vorsprung von sechs Punkten gegenüber seinem WM-Verfolger Elfyn Evans machte er 24 Punkte. Er erreichte den 3. Gesamtrang, fuhr die Bestzeit bei der Power Stage und wurde Zweitschnellster der Sonntags-Wertung. Dadurch bekommt der Belgier dieses Wochenende insgesamt 24 WM-Punkte (13+6+5) nach dem neuen Punkte-Reglement der FIA. Titelrivale Elfyn Evans (Toyota) fuhr nur auf Platz sechs und ging am Sonntag nach seinem Kühlerproblem leer aus. Neuville führt nun in der Weltmeisterschaft mit 110 Punkten. Evans ist Zweiter mit 86 Punkten.

Endergebnis der Portugal-Rallye

1 Sébastien Ogier/Vincent Landais	Toyota GR YARIS Rally1 HYBRID	3h41m32.3s
2 Ott Tänak/Martin Järveoja	Hyundai i20 N Rally1 HYBRID	+ 7.9s
3 Thierry Neuville/Martijn Wydaeghe	Hyundai i20 N Rally1 HYBRID	+ 1m09.8s
4 Adrien Fourmaux/Alexandre Coria	Ford Puma Rally1 HYBRID	+ 1m47.8s
5 Dani Sordo/Cándido Carrera	Hyundai i20 N Rally1 HYBRID	+ 2m48.9s
6 Elfyn Evans/Scott Martin	Toyota GR YARIS Rally1 HYBRID	+ 6m36.0s



Die Sieger der Rallye Portugal 2024

Zwischenstand der 2024 FIA World Rally Championship für Fahrer nach 5 Wertungen:

1 Thierry Neuville	Hyundai	110 Punkte
2 Elfyn Evans	Toyota	86
3 Ott Tänak	Hyundai	79
4 Adrien Fourmaux	Ford	71
5 Sébastien Ogier	Toyota	70
6 Takamoto Katsuta	Toyota	49

Zwischenstand der 2024 FIA World Rally Championship für Hersteller nach 5 Wertungen

1 Hyundai Shell Mobis World Rally Team	219 Punkte
2 TOYOTA GAZOO Racing World Rally Team	215
3 M-Sport Ford World Rally Team	96





Beim Hauptrennen des MotoGP in Austin, Texas, USA, leuchteten am 14. April 2024 bei den Team-Managern von Ducati alle Warnlichter auf und die Warn-Sirenen heulten im Dauerton. - die Konkurrenz war den Italienischen Dauer-Siegern ganz dicht auf den Pelz gerückt:

Ergebnis MotoGP Austin, Texas:

1. Maverick Vinales	Aprilia	0:41:09
2. Pedro Acosta	GasGas / KTM	+ 1,72
3. Enea Bastianini	Ducati	+ 2,70

Zwei Faktoren machten den Ducati-Managern Kopfzerbrechen - zum einen war die Konkurrenz, d.s. Aprilia, KTM mit seinem Tochter-Team GasGas deutlich stärker geworden; zum anderen war in der Person des 19-jährigen GasGas-Piloten Pedro Acosta ein Pilot in der Königsklasse der Motorräder aufgetaucht, dem noch vieles zuzutrauen war.

Am 27. April 2024, beim MotoGP in Jerez, Spanien, sah sich Ducati in seinen Befürchtungen bestätigt. Zwar holte sich Jorge Martin auf der Ducati Desmosedici GP 24 einen sicheren Sieg im Sprint, aber dahinter folgte schon Pedro Acosta auf der Red Bull GasGas Tech3 vor Dani Pedrosa auf KTM RC 16..



Mit diesem 2. Platz war Acosta inzwischen auch bereits auf den 4. Platz in der Fahrerwertung der Weltmeisterschaft vorgerückt. Für KTM also ein perfekter Auftakt für das Spanien-Wochenende.

Aber der konnte beim Hauptrennen am Sonntag keine Fortsetzung finden, denn da konnten die Ducati-Piloten die gewohnte Ordnung wieder herstellen. Auf den ersten fünf Plätzen rangierten nur Ducati-Piloten. Erst auf Platz 6 scheint mit Brad Binder auf KTM der erste Nicht-Ducati-Fahrer auf. Pedro Acosta auf GasGas erreichte Platz 10.

Ergebnis MotoGP Jerez, Spanien:

1. Francesco Bagnaia	Ducati Desmosedici GP 24	0:40:58,03
2. Marc Marques	Ducati Desmosedici GP 23	+ 0,37
3. Marco Bezzecchini	Ducati Desmosedici GP 23	+ 3,90

Bei den darauf folgenden Tests klagten alle KTM-Piloten über ein Phänomen, das wir bereits aus der Formel 1 als „bouncing“ in ähnlicher Form kennen.

Ob das KTM das Problem in der kurzen Zeit bis zum nächsten Start, dem MotoGP in Le Mans, Frankreich, 11. - 13. Mai 2024, hin bekommt?



Mit einem Start-Ziel beim Sprint von Le Mans läutet der Pramac-Ducati-Pilot Jorge Martin die „Jorge-Festspiele“ in Le Mans ein und baute seine Führung in der MotoGP-Weltmeisterschaft aus.



Jorge Martin lief bereits beim Qualifying zu Höchstform auf und hatte sich mit der schnellsten Runde aller Zeiten in Le Mans die Pole-Position geholt. Direkt hinter ihm qualifizierte sich der Weltmeister und erste Verfolger in der WM – Pecco Bagnaia. Verheerend lief es für den zu Beginn des Jahres extrem starken Brad Binder. Der KTM RC16-Pilot startete in Le Mans vom letzten Platz. Offensichtlich hatten die bisherigen Tests nicht den gewünschten Erfolg gebracht.

Vor einer imposanten Zuschauer-Kulisse machte sich das Feld von 22 MotoGP-Piloten in Le Mans auf den Weg in die Introduction Lap.

Während Jorge Martin die erste Schikane als Erster verließ, war WM-Verfolger Pecco Bagnaia weit ins Feld zurückgefallen. Die Nummer 1 konnte noch in der ersten Runde sogar von Brad Binder überholt werden, der aus der letzten Position gestartet war.

Für Pecco kam es aber noch schlimmer - In der dritten Runde flog der Ducati-Pilot ins Kiesbett und musste das Rennen aus der Box mit verfolgen. Over and out für Bagnaia.

In der vorletzten Runde hatte Jorge Martin mit seiner Ducati einen sicheren Vorsprung auf Marken-Kollegen Márquez von 2,2 sec. herausgefahren. Der Spanier gewinnt den Sprint in Le Mans vor Marc Márquez und Maverick Vinales.

In einem zweiten Pulk brausten Enea Bastianini, Aleix Espargaro und Pedro Acosta (Foto links) über die Ziellinie.

Ergebnisse MotoGP-Sprint Le Mans (11. Mai):

1. Jorge Martín Ducati 19:49,694 min
2. Marc Márquez Ducati, +2,280 sec
3. Maverick Viñales Aprilia, +4,174
4. Enea Bastianini Ducati, +4,798
5. Aleix Espargaró Aprilia, +7,698
6. Pedro Acosta GasGas +9,185

Jorge Martín, Sprint-Sieger MotoGP Le Mans

In der Weltmeisterschaft ist nun wieder Enea Bastianini erster Verfolger. Dahinter Pecco Bagnaia. GasGas-Pilot Pedro Acosta hat sich nach dem Sprint auf den 3. Platz vorgearbeitet.



Das Hauptrennen am Sonntag, 12. Mai 2024 in Le Mans



Wie vorhin angeführt, hatte sich Tabellenführer Jorge Martín auf die Pole-Position für das Rennen am Sonntag katapultiert und sich im Sprintrennen einen souveränen Start-Ziel-Sieg gesichert.

Im Hauptrennen rutschte der Spanier nach einem schnellen Start auf den zweiten Platz zurück und lag hinter dem zweifachen Weltmeister Francesco Bagnaia, der seinen Titelrivalen die meiste Zeit des Rennens gekonnt in Schach hielt,

Erst in der 21. Runde gelang es Martín schließlich, den Italiener zu überholen, und obwohl er unter enormem Druck stand, konnte er seinen WM-Konkurrenten hinter sich lassen, sich den Sieg sichern und seinen Vorsprung in der Meisterschaft vor Bagnaia auf 38 Punkte ausbauen.

Marc Márquez setzt seinen Aufwärtstrend mit einem zweiten Platz in Frankreich fort, dank einer weiteren unglaublichen Leistung des sechsmaligen Weltmeisters, der vom 13. Startplatz gestartet war. Bagnaia musste sich mit dem dritten Platz begnügen,

Martín nach dem fulminanten Wochenende:

„Ich bin wirklich zufrieden mit meiner Leistung. Mein Fortschritt ist klar. An meinen Ergebnissen kann man erkennen, dass ich ein besserer Fahrer wurde.“

Red Bull KTM-Fahrer Brad Binder hatte Mühe, das Tempo zu finden, um die Spitzenreiter in Bedrängnis zu bringen, und landete auf dem achten Platz, während Super-Rookie Pedro Acosta seinen erste Ausfall durch einen Abgang verzeichnete und beim Hauptrennen ohne Punkte blieb. Dadurch rutschte er in der WM auf Platz 6 zurück, ist aber dennoch der z.Z. bester KTM-Pilot.

Ergebnis des MotoGP von Frankreich 2024

1. Jorge Martín	SPA	Pramac Ducati	41 m 23,709
2. Marc Márquez	SPA	Gresini Ducati	+0,446
3. Francesco Bagnaia	ITA	Ducati Lenovo	+0,585
4. Enea Bastianini	ITA	Ducati Lenovo	+2,206
5. Maverick Viñales	SPA	Aprilia Racing	+4,053
6. Di Giannantonio	ITA	Ducati	+5,427

Zwischenstand der MotoGP-Weltmeisterschaft 2024

1. Jorge Martín	Pramac Ducati	129 Pkt
2. Francesco Bagnaia	Ducati Lenovo	91
3. Marc Márquez	Ducati Lenovo	89
4. Enea Bastianini	Ducati Lenovo	89
5. Maverick Viñales	Aprilia Racing	81
6. Pedro Acosta	GasGas	73
7. Brad Binder	KTM	67

Der große Triumphator in Le Mans Jorge Martín



Es gibt also noch viel zu tun für das Team aus Mattighofen, denn bereits am 26. Mai steht das nächste Kräftemessen auf dem Programm:

- 26. Mai MotoGP Catalunya
- 02. Juni MotoGP Italien
- 30. Juni MotoGP Niederlande

Der MotoGP Kasachstan wurde abgesagt. Damit finden 2024 nur 20 der ursprünglichen 22 Rennen statt, nachdem auch der MotoGP von Argentinien ausgefallen ist.

75 Jahre Abarth



Fiat-Abarth 850 TC (1961), Oldtimer Grandprix Safenwil Bruno von Rotz,

Text: Christoph Ditzler

Fotos: Daniel Reinhard, Bruno von Rotz, Balz Schreier, Archiv Reinhard / Max Pichler, Fiat Group / Werk, Stephan Traber, Simon Kwasny

Karl (Carlo) Abarth (15. November 1908 bis 24. Oktober 1979), geboren und gestorben in Wien, war vor dem Zweiten Weltkrieg ein bekannter und erfolgreicher Motorradrennfahrer. Nach dem Krieg nahm er alte Kontakte zur Familie Porsche wieder auf und wurde zu deren Vertreter in Italien.

Er startete zusammen mit Rudolf Hruschka, einem ehemaligen Mitarbeiter von Ferdinand Porsche, und Tazio Nuvolari ein Formel 1-Projekt, in das Piero Dusio mit seiner Cisitalia einstieg. Abarth und Hruschka wurden beide Mitarbeiter von Cisitalia, doch nach kurzer Zeit geriet die Firma in finanzielle Schwierigkeiten und Dusio verschwand nach Argentinien.



Carlo Abarth 1952 mit einem frühen Sportwagen

Abarth gründete die Firma Abarth & C. 1949 zusammen mit Armando Scagliarini als Geldgeber in Bologna. Noch 1949 machte Abarth einen Sitz in Turin auf, wo die Produktion stattfand. Dort konnte die Firma auch auf Personen aus Cisitalia-Zeiten zählen.

Das Brot- und Buttergeschäft waren sofort nach der Gründung der Verkauf von Auspufftöpfen, später ganze Auspuffanlagen, und Ansaug-Systeme bestehend aus Krümmer und Vergaser. Daneben verkaufte er zu Beginn auch eine Lenkradschaltung für den Fiat 500 Topolino, für die sogar Tazio Nuvolari Werbung machte..

Artikel von www.zwischengas.com

zwischengas.com

Zwischengas – Dokumentiert. Informiert. Fasziniert.

Auf [zwischengas.com](http://www.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 Geschäft mit Auspuffanlagen weitete sich rasch aus und Abarth bot nach und nach Ausführungen für praktisch alle Modelle von europäischen Marken an. Markenzeichen war der kernige Ton und Carlo Abarth wird mit dem Satz zitiert, dass er Lärm verkauft

Abarth produzierte daneben immer auch Autos. Zuerst in der Tradition von Cisitalia, basierend auf der Mechanik von Fiat, und mit Karosserien von Designern wie Boano, Ghia, Michelotti oder Scaglione. Die Stückzahlen blieben allerdings minimal.

Der Sprung kam mit der Einführung des Fiat 600 im Jahre 1955. Schon im gleichen Jahr entwickelte Zagato eine Berlinetta für den 600 und Abarth schob einen 750 cm³ mit 41,5 PS drunter. Zugleich bot er den Fiat 600 aus der Serie mit dem „750er-Paket“ sowie die Komponenten als Tuning-Paket für den Selbsteinbau zum Kauf an. Zudem fand Zagato eine ganze Reihe von Nachahmern, die sich alle auch auf Abarth stützten.



Schon an der Mille Miglia 1956 tauchten die ersten Abarth auf und sie erregten einiges Aufsehen. Im Sommer fuhr dann Abarth in Monza mit einem 750er Monoposto von Bertone eine erste Serie von Geschwindigkeitsweltrekorden und erreichte über 72 Stunden einen Schnitt von 140,6 km/h. Weitere Rekorde sollten noch folgen. Er weckte das Interesse von Fiat.

Fiat Abarth 1000 Parade 1962 Da der 600er Anlaufschwierigkeiten hatte wegen seines Preises und der niedrigen Leistung (21,5 PS), kam die Nachricht von den Weltrekorden und den sportlichen Erfolgen gerade recht.

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.

Entsprechend dem Wunsch von Carlo Abarth sah der Vertrag mit Fiat, geschlossen Anfang 1958, vor, dass Abarth für jeden Sieg (Klassensiege und Rekorde) irgendwo in der Welt eine Prämie erhielt. Nach Renzo Avidano, der rechten Hand von Carlo Abarth seit 1949, war dieser Vertrag der Grund, warum Abarth nur beschränkte Möglichkeiten hatte, sich von den kleinen Klassen zu lösen und großvolumige Sportwagen anzubieten, da der Geldfluss von Fiat für Abarth immer wichtig blieb.



Fiat Abarth 1000, 55 PS, 150 km/h

Auf den Fiat 600 derivazione Abarth (1955-1970) folgten die derivate 500 (1957-1971) und die derivate 850 (1964-1971). Sehr erfolgreich waren auch die derivate Simca (1962-1965), wohingegen das Experiment mit Porsche zu Problemen führte, weil Porsche mit der gelieferten Qualität nicht zufrieden war.

Ab 1961 entwickelte Abarth die Spider Prototypen mit Rohrrahmen-Chassis. Von 1000 cm³ bis letztendlich 3000 cm³.

Daneben gab es immer wieder Pläne, in die Formel 1 oder wenigstens in die Formel 2 einzusteigen. Man baute einen 6-Liter für die Can-Am. Alle diese Projekte blieben ohne Erfolg. Dafür konnte man die Monoposti für die Formula Italia liefern.

1971 verkaufte Abarth seine Firma an Fiat. Der Konzern hatte 1969 eine eigene Abteilung für die Unterstützung von Kunden in Rennen aufgebaut und dachte darüber nach, die Siegprämien an Abarth einzustellen. Die Bestände der Rennabteilung, an denen Fiat keinerlei Interesse zeigte, kaufte Carlo Abarth und vermittelte sie an Enzo Osella, einen ehemaligen Mitarbeiter.



Mit dem Verkauf wurde Abarth zur Rennabteilung des Fiat-Konzerns (Abarth Corse, später Fiat Auto Gestione Sportiva). Von hier kamen und kommen die Autobianchi A112 Abarth die noch in der alten Firma entwickelt wurden, der Fiat Ritmo Abarth, der Abarth Grande Punto und der Abarth 500.

Fiat 124 Abarth 1974

Zudem entstanden dort die Rallye-Autos wie der SE030 (auf Basis Fiat 131), der SE037 (auf Basis Lancia Beta Montecarlo) oder der SE038 (Lancia Delta S4). Später wurde die Firma mit Fiat fusioniert.

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.



Fiat 124 Abarth 1973 und Abarth 124 Sprint 2016 ... in 43 Jahren ist viel passiert!

Abarth ist seit 2007 wieder eine eigene Tochterfirma und die Marke Abarth ist Teil der Markengruppe Alfa Romeo/Maserati innerhalb von Fiat Chrysler Automobiles (FCA). Der Sitz ist (wieder) in Turin.

Im Jahr 2024 kann die Firma "Abarth" somit ihren 75. Geburtstag feiern.





KUNTERBUNTES aus der Presse



Nach dem Kinostart in den Vereinigten Staaten, Kanada und Frankreich soll der Film „Race for Glory - Audi vs. Lancia“ ab Sommer auch in die Kärntner Kinos kommen..



LanciaRally037
Foto: wikimedia Thomas doerfer

Der Film beleuchtet die legendäre Rivalität zwischen zwei weltberühmten Rennställen: dem italienischen Lancia-Rennstall unter der Leitung des charismatischen Cesare Fiorio und dem deutschen Audi-Team unter der Führung des gefürchteten Roland Gumpert.

Diese historische Konfrontation wird dank der herausragenden Leistungen von Riccardo Scamarcio und Daniel Brühl, die Cesare Fiorio bzw. Roland Gumpert verkörpern, auf die Leinwand gebracht. Der dreifache Rallye-Weltmeister Walter Röhrl wird von

Volker Bruch („Babylon Berlin“) gespielt. Esther Garrel, die die Audi-Fahrerin Michèle Mouton verkörpert, vervollständigen die hochkarätige Besetzung.



Audi Quattro
Foto: wikimedia Thomas doerfer

Der Kern des Films spielt im Jahr 1983, als die Rivalität ihren Höhepunkt erreicht. Die ikonischen Autos, der Lancia Rally 037 und der Audi Quattro, werden von den beiden Rallye-Legenden Walter Röhrl und Hannu Mikkola gefahren. Ihre epischen Duelle während der Rallye-Weltmeisterschaft stehen im Mittelpunkt der Erzählung und bieten einen spektakulären Einblick in die Welt des Motorsports jener Zeit.



Liebe Freunde von Austro Classic,
das Wochenende, 22. bis 23. Juni werden sich wieder mehr als 400 Rennoldtimer auf der Solitude Rennstrecke versammeln - und wir dürfen 2 Tickets für Euch verlosen!

Sollte irgendjemandem unter Euch, diese legendäre Veranstaltung kein Begriff sein - unter

<https://www.austroclassic.net/hello-friends/solitude-revival-2025>

findet Ihr die wichtigsten Fakten über die Solitude Revival und genaue Anweisungen wie Ihr die Eintrittskarten gewinnen könnt!



Ein schönes Wochenende in Stuttgart wünschen
Wolfgang M. Buchta & Team
Austro Classic



Und nochmals Blogmaster
Miha Vrhunec

Auch diesmal ist unser Klubmitglied Miha aus Laibach /Ljubljana auf das aktuelle Motorsport-Geschehen eingegangen und hat einen Blog zum Rechbergrennen in der Steiermark veröffentlicht. Schaut mal rein auf:

<https://www.rechbergrennen.co.at/>

<https://www.youtube.com/watch?v=wgGbwasp2rY>



Kommende Classic-Veranstaltungen befreundeter Klubs



Erstmals Preisgelder bei heimischer Classic! - Nicht nur beim Reglement gehen die Höllental Classic und die Flachgau Classic gemeinsame Wege.

Eine Teilnahme an beiden Veranstaltungen lohnt sich in jedem Fall – Spaß und Qualität sind garantiert.

Aber heuer lohnt es sich ganz besonders!!!

Es gibt 2024 zum ersten Mal eine Gesamtwertung beider Veranstaltungen!

Eine Einschränkung gibt es – in diese Gesamtwertung kommen nur Teilnehmer, die auch bei den einzelnen Rallyes in der Gesamtwertung fahren! Digital, Relax und Fun-Klasse sind hier nicht dabei!

Die ersten sieben Plätze der Gesamtwertung HTC + FGC werden auf eine besondere Art und Weise prämiert. Es geht um ein Preisgeld von insgesamt 2.000 EUR und vier Startplätze bei Rallyes – insgesamt Preise im Wert von 3.858 EUR.



Preisgeld für Gesamtwertung HTC + FGC:

1. Platz 900 EUR
2. Platz ein Startplatz für die Höllental Classic 2025 im Wert von 800 EUR
3. Platz 700 EUR
4. Platz ein Startplatz bei der Flachgau Classic 2025 im Wert von 670 EUR
5. Platz 400 EUR

6. Platz ein Startplatz bei der Café KunstWerk Trophy 2025 im Wert von 198 EUR
7. Platz ein Startplatz bei der St. Pölten Classic 2025 im Wert von 190 EUR

Die Höllental Classic ist zwar ausgebucht, aber dieser Zug ist aber noch nicht komplett abgefahren – es gibt eine Warteliste!

Bei der Flachgau Classic gibt es noch freie Plätze!

Rasch nennen und die Chance auf einen der wertvollen Preise ergreifen!



Foto: wikicommons, Auto: naturpuur

Was erwartet worden war, ist eingetreten - die heimische Gastronomie beklagt heftig das Ausbleiben von Teilnehmern des traditionellen GTI-Treffens am Wörthersee.

Die einen jammern, die anderen freut's dass dieses traditionsreiche Treffen von Motorsport-Enthusiasten nunmehr endgültig in das VW-Stammwerk in Wolfsburg abgewandert ist.

Trotzdem haben etliche GTI-Fans unter dem Motto „Back to the old times“ bzw. „wirbleibendemSeetreu“ zu einem inoffiziellen GTI-Treffen aufgerufen.

Es sollte ein Treffen werden, wie es früher einmal war d.h. ohne „Gummi, Gummi“ und ohne aufheulende Motoren beim Kavaliere-Start. Am 12. Mai sollte es so weit sein.

Im Vorfeld hatte sich die Exekutive ebenfalls auf das Treffen vorbereitet, teilte aber mit, dass es bis dahin zu keinen nennenswerten Zwischenfällen oder Exzessen gekommen war.

Laut Schätzung der Polizei sollen rund 1.000 und mehr als 3.000 Besucher tatsächlich an dem inoffiziellen GTI-Treffen teilgenommen haben. Bei bestem Urlaubswetter mit strahlendem Sonnenschein trafen sich die GTI-Freunde wie in alten Zeiten. Beim Arneitz-Gelände und an der bekannten „Turbokurve“ waren die Parkplätze komplett gefüllt und mussten bereits gegen Mittag gesperrt werden.

Trotz des offiziellen Endes des GTI-Treffens scheint sich also ein Kreis von GTI-Fans zu entwickeln, die Kärnten und dem Wörthersee nach wie vor die Treue halten.

Inoffiziell soll es bereits ein weiteres GTI-Treffen „beim Arneitz“ vom 13. - 15. September 2024 geben.

Das nunmehr offizielle GTI-Treffen findet vom 26. - 28. Juni 2024 erstmals um die Volkswagen-Arena in Wolfsburg statt und trägt das Motto „Icons Coming Home“



KÄFER- und OLDTIMERTREFFEN

**Sonntag, 9. Juni 2024
am Sportplatzgelände**



Beginn: 10:00 Uhr

Auskunft: Bgm. Günter Kernle - 0664 184 82 11
Ausschussvorsmann: Siegfried Kreuter - 0650 495 28 00
E-Mail: guttering@ttn.at - www.guttering.at

Schätzspiel
und Tombola

Für das leibliche Wohl sorgt der ATUS Guttering!
Auf Euer Kommen freut sich der Kulturausschuss der
Marktgemeinde Guttering





Text: Michelin

Fotos: Daniel Reinhard, Michelin, Bruno von Rotz

Old, but Gold: Seit Jahren steigt der Bestand an Oldtimern kontinuierlich, und auch Youngtimer erfreuen sich wachsender Beliebtheit. Das Kraftfahrtbundesamt verzeichnete 2023 rund 700.000 Oldtimer-Pkw – das ist ein Anstieg von 8,4 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Die Erstzulassung dieser Fahrzeuge erfolgte vor mehr als 30 Jahren. Dazu kommt eine große Zahl an Youngtimern mit einem Alter von 15 bis 30 Jahren.

Spätestens, wenn die Tage wieder länger werden und das letzte Streusalz von den Straßen verschwindet, kribbelt es vielen Old- und Youngtimer-Fans in den Füßen. Bevor sie für die erste Frühlingsausfahrt den Schlüssel umdrehen, sollten sie das Fahrzeug nach der langen Winterpause intensiv prüfen. Dazu zählen der Check der Batterie genauso wie die Prüfung von Ölstand, Bremsen und Bremsflüssigkeit. Besondere Aufmerksamkeit gebührt den Reifen: Schließlich sollen sie die Fahrer*innen sicher und komfortabel durch die anstehende Saison bringen. Eine optische Kontrolle auf Risse, Beulen oder Fremdkörper im Profil zählt deshalb genauso zum Frühjahrscheck wie die Anpassung an den richtigen Reifendruck.

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 eingelebter Oldtimer-Fan auf keinen Fall entgehen lassen darf.

Sind die Reifen nicht mehr straßentauglich, steht ein Wechsel an. Dass sie länger halten, weil sie wenig gefahren werden, ist ein Irrglaube:

Old- und Youngtimer-Reifen verschleiß in erster Linie durch lange Standzeiten.

Michelin empfiehlt deshalb beim Tausch den Besuch einer spezialisierten Oldtimer-Werkstatt, um sich dort beraten zu lassen. Die Wahl der Neureifen beeinflusst unmittelbar die Originalität und Authentizität des Fahrzeugs: Schließlich spiegeln die Reifengrößen und -profile maßgeblich dessen Charakter wider.

Michelin bietet deshalb eine Vielzahl von Reifen an, die optisch den Originalreifen aus dem Jahr der Erstzulassung entsprechen.

„Natürlich könnten Old- und Youngtimer auch mit aktuellen Reifen fahren“, sagt Markus Hassa, Key Account Manager Classic Reifen bei Michelin. „Allerdings wirkt so ein Reifen oft weniger authentisch, weil originalgetreue Details fehlen – für echte Oldtimer-Fans ist das also keine wirkliche Alternative.“



Mehr als 90 verschiedene Reifengrößen und historisch originale Profile hat Michelin im Programm, verfügbar für mehr als 300 Fahrzeugmarken. Sie bewahren den historischen Charakter der ursprünglichen Reifen und sind gleichzeitig Hightech-Produkte. Bei den Gummimischungen, Karkasslagen oder Nylonfäden setzt Michelin auf den aktuellen Stand der Technik – zugunsten einer höheren Haltbarkeit, eines geringeren Rollwiderstands und einem Plus an Sicherheit. „Mit unseren Klassikerreifen sind Old- und Youngtimer weitere sieben Jahre sicher unterwegs“, so Markus Hassa.

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.

Welche Reifen für Oldtimer geeignet sind und auf was Liebhaber der klassischen Fahrzeuge bei der Reifenwahl achten müssen erklärt Markus Hassa, Klassikexperte bei Michelin, im Interview. „Oldtimer-Reifen haben aufgrund unterschiedlicher Entwicklungsepochen wesentliche Besonderheiten, wenn es um ihre Konstruktion und Reifentechnologie geht. Wenn Oldtimer-Liebhaber sich einsatzfähige Oldtimer-Reifen kaufen wollen, müssen sie diese daher auch genau kennen.“

Bei Diagonalreifen mit Schlauch spielt vor allem der Zustand des Felgenbetts eine wichtige Rolle, daher sollten diese grundsätzlich auf Rost und beschädigte Stellen überprüft werden.

Bei Speichenrädern muss zudem das Felgenband dabei sein.

Schlauchlose Reifen dürfen wiederum nicht mit einem Schlauch am Fahrzeug montiert werden, da die raue Innenseite der Reifen, den Schlauch sonst verletzt.

Die richtige Wahl beim Kauf von Oldtimer-Reifen zu treffen, ist nicht immer einfach. Hier hilft der Besuch bei einer auf Oldtimer spezialisierten Werkstatt.“





Auto frühlingsfit machen

Um Ihr Fahrzeug nach dem Winter vor Rostbildung aufgrund von Salz und starken Verschmutzungen zu schützen, sollten Sie Ihr Fahrzeug gründlich reinigen.

Fahrzeugwäsche

Damit Ihr Fahrzeug durch das Salz und den Schmutz keine Schäden davonträgt, sollten Sie eine Unterbodenwäsche durchführen. Diese schützt dauerhaft vor Rost und Korrosion. Waschstraßen sowie manche Fachwerkstätten bieten Unterbodenwäschen an. Besonders schonend gegenüber elektronischen Teilen ist die händische Reinigung mit einem Dampfreiniger.



Dichtungen

Durch Kälte und Salz werden Türdichtungen oft in Mitleidenschaft gezogen. Diese im Frühjahr sorgfältig zu reinigen und von Schmutz zu befreien ist besonders wichtig, denn sie schließen die Lücke zwischen Autotür und Karosserie und halten so Nässe und Schmutz draußen. Nach der Reinigung am besten mit einem geeigneten Pflegemittel (laut Gebrauchsanweisung) behandeln.

Reifen und Felgen

Auch Reifen und Felgen benötigen Pflege. Die Felgen können Sie mit einem Felgenreiniger behandeln. Diesen mit dem Hochdruckreiniger (dabei genügend Abstand einhalten) und einer weichen Bürste wieder entfernen. Bei der Reinigung empfiehlt es sich, die Reifen auf Beschädigungen zu überprüfen. Beschädigte oder abgefahrene Reifen stellen ein hohes Verkehrsrisiko dar und müssen unbedingt erneuert werden. Sommerreifen müssen eine Mindestprofiltiefe von 1,6 Millimetern aufweisen und sollten nicht länger als 4 Saisons gefahren werden. Auf was Sie beim Räderwechsel achten müssen, finden Sie hier.



Beleuchtung und Scheiben

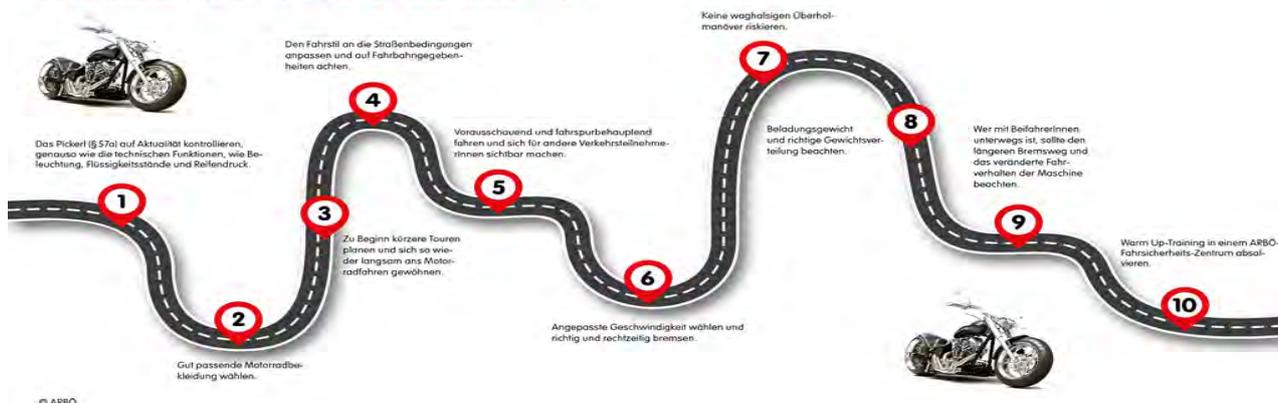
Um eine rundum gute Sicht zu haben und Schlierenbildung zu vermeiden, gehören alle Scheiben (außen und innen) sowie die gesamte Beleuchtung gereinigt. Der ARBÖ empfiehlt, die Scheiben vorzureinigen: Dazu werden die Scheiben nass abgewischt und mit einem Mikrofaser Tuch getrocknet. Danach den Scheibenreiniger aufsprühen und mit einem sauberen Tuch abwischen. Unbedingt sollte darauf geachtet werden, dass sich keine Schlieren bilden, da diese die Sicht stark beeinträchtigen können.

Auch die Scheibenwischer wurden im Winter sehr gefordert. Hier empfiehlt der ARBÖ, einen Blick auf die Wischerblätter darauf zu werden und sie gegebenenfalls auszutauschen. Wie Sie die Scheibenwischer korrekt austauschen, erfahren Sie hier.

Flüssigkeiten

Alle Flüssigkeiten (Motoröl, Bremsflüssigkeit und Scheibenputzmittel) kontrollieren und gegebenenfalls nachfüllen. Fehlt Bremsflüssigkeit, diese unbedingt in einem ARBÖ-Prüfzentrum oder einer Fachwerkstätte nachfüllen lassen. Selbst nachgefüllt werden können Motoröl und Scheibenreiniger.

10 Tipps für einen sicheren Start in die Motorradsaison



Der Schnee schmilzt und die Temperaturen steigen an: Das perfekte Wetter, um sein Motorrad auszupacken.

Die Zweiräder werden aus ihrem Winterschlaf geholt, gereinigt und auf Hochglanz poliert. Mit viel Hingabe werden die Motorräder wieder sommerfit gemacht. Frühlingsluft und Sonnenschein laden zum Ausflug ein, dabei sollte aber kein Motorradfahrer übermütig werden. Alleine im Jahr 2017 kam es auf Österreichs Straßen laut Statistik Austria zu über 8.000 Verkehrsunfällen mit einspurigen Kraftfahrzeugen.

Zehn Tipps für den sicheren Start der Motorradsaison

Tip 1: Vor der ersten Ausfahrt das Pickerl (§57a) auf Aktualität kontrollieren und die technischen Funktionen wie Beleuchtung, Flüssigkeitsstände, Reifendruck sowie Motorradkette und Kettenspannung überprüfen.

Tip 2: Die passende Motorradkleidung tragen, um die Folgen eines Unfalls in Grenzen zu halten. Dazu zählen: lange Hosen, Nierengurt mit integriertem Rückenprotector, langärmelige Jacken mit Protectors, leichte Motorradhandschuhe, festes Schuhwerk und ein Sturzhelm.

Tip 3: Am Beginn der Saison mit kürzeren Touren starten und sich langsam wieder an das Motorradfahren gewöhnen.

Tip 4: Den Fahrstil an die Straßenbedingungen anpassen und besonders bei Rollsplit sowie aufgebrochenen Asphaltdecken achtsam sein.

Tip 5: Vorausschauend und fahrbahnspurbetaugend (in der Fahrbahnmitt) fahren und sich für andere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sichtbar machen.



Für Autofahrerinnen und Autofahrer gilt: Auf Bikerinnen und Biker Rücksicht nehmen (mehr auf den toten Winkel achten).

Tip 6: Mit angepasster Geschwindigkeit fahren und ausreichend Abstand zu anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern halten.

Tip 7: Keine waghalsigen Überholmanöver absolvieren.

123 Pannen-Notruf

ARBÖ

📞 123 Pannen-Notruf

Tipp 8: Das Beladungsgewicht (Seitenkoffer und Päcktaschen) und die richtige Gewichtsverteilung beachten.

Tipp 9: Wer mit Beifahrerinnen und Beifahrern unterwegs ist, sollte den längeren Bremsweg und das veränderte Fahrverhalten der Maschine (insbesondere in Kurven) beachten.

Tipp 10: Um auf der sicheren Seite zu sein, empfiehlt der ARBÖ spezielle Warm-up-Trainings in einem der drei ARBÖ-Fahrsicherheits-Zentren. Dabei werden Blicktechnik, Schräglagen und vorausschauendes Fahren geübt, damit die Motorradsaison sicher und unfallfrei verläuft. Mehr Informationen gibt es auf www.ich-fahr-sicher.at

Ein Warm-up-Training für Motorradfahrer ist ebenfalls sehr zu empfehlen:

- Das richtige Verhalten beim Motorradfahren kann wieder geübt werden.
- Das Warm-up-Training ist das perfekte Trainingsprogramm zur Vermeidung von Fahrfehlern und Gefahrensituationen, ideal für den Start nach dem Winterschlaf.
- Das Training in den ARBÖ-Fahrsicherheits-Zentren soll Motorradfahrern dabei helfen, nach langer Winterpause das Motorradfahren wieder Schritt für Schritt zuerst auf Übungsstrecken zu üben, bevor es auf die Straße geht.
- Es bereitet Motorradfahrer optimal auf den Start in die neue Bike-Saison vor.

Was bietet das Warm-up-Training?

- Das Trainingsprogramm wird maßgeschneidert für die Teilnehmer angeboten und umfasst
- Praktische Fahrübungen für langsames Fahren,
- Slalomfahren mit Handling-Kontrolle,
- Bremsübungen sowie einen Rundkurs mit Kurvenparcours.
- Das Übungsprogramm findet teilweise auf Gefällestrecken statt.
- Das Fahrsicherheits-Training schärft dadurch Ihren Blick für risikoreiche Situationen, verbessert die eigene Einschätzungsfähigkeit und lässt Sie Gefahren im Straßenverkehr rechtzeitig erkennen.



*Das 1. C.A.R. Team
Motorsportfreunden eine*



*Feilach wünscht allen
gute und sichere Fahrt!*

Fast 10.000

Klicks/im Monat

auf DRIFT & Homepage

Hier könnte Ihre Werbung stehen!

Rund ums Rad

Nicht vergessen sollte man im Frühjahr auch dem treuen Drahtesel einen Frühjahres-Check zukommen zu lassen. Beachten Sie dabei die „5 Bs“

"B"eleuchtung

Empfehlenswert sind Halogen- oder LED-Beleuchtungen mit Standlichtfunktion. Diese sollte selbstverständlich funktionstüchtig sein. Zusätzlich vom Gesetz vorgeschrieben: Ein weißes, nach vorne gerichtetes Frontlicht, ein roter, nach hinten wirkender Rückstrahler, gelbe Pedal-Rückstrahler sowie vier gelbe Speichenreflektoren. Lampen und Reflektoren regelmäßig von Schmutz befreien, um die optimale Sichtbarkeit zu bewahren.



"B"ekleidung

Dunkel gekleidete Radler werden bei Dämmerung und schlechter Sicht von anderen Verkehrsteilnehmern erst auf 25 Metern Entfernung erkannt, hell gekleidete auf 80 Metern.

Sind reflektierende Materialien Teil der Kleidung, wird man bereits aus bis zu 150 Metern Entfernung gesehen. Schnell und einfach: Warnweste, erhältlich u. a. beim ARBÖ, über die Kleidung streifen - klein zusammengefaltet findet sie in jeder Tasche Platz. Ein gut sitzender Radhelm schützt bei einem Sturz vor schweren Kopfverletzungen.

In der kalten Jahreszeit sinnvoll: Funktionswäsche, die gegen Kälte schützt, Schweiß jedoch nach außen leitet. Frierende Radler verlieren sehr rasch ihre für den Straßenverkehr lebensnotwendige Konzentration. Warme und wasserabweisende Handschuhe sollten noch genug Gefühl zum Schalten und Bremsen lassen.

"B"ereifung

Abgefahrne Reifen sind ein Sicherheitsrisiko. Vor allem bei schlechtem Wetter. Breitere Reifen mit ausgeprägtem Profil eignen sich am besten für Fahrten auf nassen und rutschigen Fahrbahnen. Um die Bodenhaftung zu erhöhen, Luftdruck etwas verringern. Im Fachhandel werden auch Spikereifen für Fahrräder angeboten, die bei Glätte für Traktion sorgen und bei vorsichtiger Fahrweise ein Wegrutschen verhindern.



"B"remsen

Abgefahrne Bremsbeläge rechtzeitig austauschen. Felgenbremsen haben im Gegensatz zu Trommel- oder Rücktrittbremsen bei Nässe einen längeren Bremsweg. Notbremsungen immer nur mit der Hinterradbremse, da sich ein blockierendes Hinterrad besser unter Kontrolle bringen lässt, als das Vorderrad.



"B"odenhaftung

Sattel so einstellen, dass beim Stehenbleiben der Boden mit beiden Füßen erreicht wird.



Frauenpower im Motorsport: 10 Damen auf der Überholspur



Mit Mut, Können und einer ordentlichen Portion Durchsetzungsvermögen haben sie die Welt des Motorsports für sich erobert: zehn Frauen aus aller Welt, die mit halsbrecherischen Manövern auf Punktejagd gingen.

Lange Zeit herrschte in der Geschichte des Motorsports eine klare Dominanz von Männern. Doch einige herausragende Fahrerinnen haben maßgeblich dazu beigetragen, dieses Bild zu verändern. Ob in der Formel 1, bei Rallyes, in der NASCAR-Serie, auf dem Motorrad oder im 1100 PS starken Renn-Truck – diese Pilotinnen haben Pionierarbeit geleistet und sich ihren Platz in der männerdominierten Welt der Motoren hart erkämpft.

Oft lagen Tragik und Glück dicht beieinander.

Wir erinnern an zehn schnelle Frauen, die auf ihre Art Motorsportgeschichte geschrieben haben. Eben Frauen auf der Überholspur ...

Ohne Lizenz zum Sieg: Helga Steudel

„Du gehörst an den Kochtopf“ – wie oft musste sich Helga Steudel (1939 geboren) diesen Satz von ihren männlichen Konkurrenten anhören...

Die Motorradpilotin aus dem sächsischen Vogtland bestritt 1959 mit einer 350er Jawa ihr erstes Rennen. 1965 siegte sie sogar auf dem berühmten Sachsenring. Eine Lizenz des Motorrad-Weltverbandes FIM, um an DDR-Meisterschaften oder WM-Läufen teilzunehmen, wurde ihr aber verwehrt. Nach dem Ende ihrer Motorrad-Karriere stieg sie aufs Auto um.



NASCAR-As: Louise Smith

Sie wurde als „First Lady“ des Rennsports bekannt: Louise Smith (1916-2006). Die Amerikanerin aus Greenville, South Carolina, fuhr ihr erstes NASCAR-Rennen mit dem Ford Coupé ihrer Eltern und schrottete den Wagen prompt. Ihr Fahrstil galt als draufgängerisch und stand den Männern in nichts nach. Folge: mehrere Unfälle, bei einem schweren Crash in Hillsborough kam sie beinahe ums Leben. Sie war die erste Frau, die 1999 in die International Motor Sports Hall of Fame aufgenommen wurde.

OCC

Wir versichern
Klassiker.

Die DTM-Königin: Ellen Lohr

Über den Kartsport kam Ellen Lohr (Jahrgang 1965) zum Motorsport. 1987 gewann sie in der Deutschen Formel Ford den Meistertitel. Ab 1991 fuhr sie als Werksfahrerin für Mercedes-Benz bei der DTM. Größter Erfolg war ihr Sieg 1992 beim DTM-Lauf auf dem Hockenheimring.

Auch in anderen Wettbewerben mischte Ellen Lohr mit: so u.a. ab Ende der 90er Jahre im Truck-Racing und im Stockcar Racing (NASCAR Whelen Euro Series).

Ende der 90er Jahre stieg sie auf Renntrucks um. Heute arbeitet sie als Motorsport-Expertin, gefragte Rednerin und Markenbotschafterin von Mercedes-Benz.



Indy- und Daytona-Profi: Janet Guthrie

Profi-Rennfahrerin Janet Guthrie (geboren 1938 in Iowa-City) war die erste Frau, die sich sowohl für das Indianapolis 500 als auch für das Daytona 500 qualifizierte und 1977 daran teilnahm. Schon 1976 hatte sie zum ersten Mal versucht, am Indianapolis 500 teilzunehmen, konnte sich aber nicht qualifizieren. Sie nahm an drei Indy 500-Rennen teil: 1977-79. Ihre Renn-Karriere startete sie in einem Jaguar XK140.

Tragik beim Grand Prix: Inge Stoll

Die deutsche Motorrad-Rennfahrerin (1930–1958) war die erste Frau, die an der berühmten Isle of Man TT teilnahm.

Sie stammte aus einer Rennfahrerfamilie und begann ihre Karriere als Beifahrerin ihres Vaters Kurt, der erfolgreicher Gespannfahrer war. An der Seite des Franzosen Jacques Drion nahm sie an mehreren Seitenwagen-Weltmeisterschaften teil.

Tragisch: Am 24. August 1958 verunglückte das Gespann beim Grand Prix in Brünn. Inge Stoll war sofort tot, Jacques Drion erlag seinen schweren Verletzungen im Krankenhaus.



Die Klügste: Jutta Kleinschmidt

Jutta Kleinschmidt (geboren 1962) nahm auf dem Motorrad an ersten Rallyes teil. 1988 startete sie bei der Paris-Dakar, schied aber aus, weil ihr Motorrad mit Diesel betankt worden war.

Mit einem Werks-Pajero von Mitsubishi gewann sie 2001 als erste Frau die Gesamtwertung der Rallye Paris-Dakar. Jutta Kleinschmidt ist studierte Physikerin und erfolgreiche Buchautorin. Als Referentin hält sie Vorträge zur Zukunft der Mobilität und ist gefragte Motorsport-Expertin.

OCC

Wir versichern
Klassiker.

Punkt in der Königsklasse: Lella Lombardi

Maria Lella Lombardi (1941 – 1992) war die erste Frau, die jemals in der Formel 1 in die Punkteränge fuhr.

Ihre Rennsportkarriere begann im Cockpit der Formel 3, bevor sie in die Königsklasse umstieg. Für das englische Team March sicherte sie beim Großen Preis von Spanien in Barcelona als Sechste einen halben Punkt. 1984 nahm sie an der DTM in Hockenheim teil – ebenfalls als erste Frau.

Lella Lombardi starb 1992 im Alter von nur 50 Jahren an Krebs.



Der Rennzopf: Katja Poensgen

Ihr Vater Bert Poensgen, damals Vertriebsleiter von Suzuki Deutschland, brachte sie zum Motorsport.

1995 gewann Katja Poensgen (Jahrgang 1976) den ADAC Junior Cup in der 250 ccm-Klasse und wurde „ADAC Juniorsportler des Jahres“. Markenzeichen: ihr blonder Zopf unter dem Helm.

Auf einer Honda nahm sie an WM-Läufen teil und war die erste Rennfahrerin, die in der 250er-Klasse Punkte holte. Sie ist heute Inhaberin einer Firma für Sportmarketing.

Die erste Frau in der Formel 1: Maria Teresa de Filippis

Sie war die erste Frau in der Königsklasse des Motorsports:

Die italienische Rennfahrerin Maria Teresa de Filippis (1926 – 2016) war die erste Frau, die an den Start bei einer Automobil-Weltmeisterschaft (der heutigen Formel 1) ging. Sie begann ihre Rennkarriere im Alter von 22 Jahren und gewann ihr erstes Rennen in einem Fiat 500.

Nach ihrem Debüt im Mai 1958 dauerte ihre Formel-1-Karriere allerdings nicht sehr lange: Sie ging nur bei fünf Grand Prix an den Start. Punkte konnte sie nicht einfahren.



Hatte das Rallye-Gen: Michele Mouton

Die Französin Michele Mouton (geboren 1951 in Grasse, französische Riviera) begann ihre Karriere im Alter von 14 Jahren. 1972 entdeckte sie den Rallye-Sport für sich. Im Team von Audi nahm sie an den Rallye-Weltmeisterschaften teil. Bilanz: 50 Rennen insgesamt, 229 Punkte und vier Siege. Neunmal schaffte sie es aufs Podium.

Fotos: Wikipedia | Ellen Lohr | Bundesarchiv | NASCAR Archives | Pinterest | Motorsport Images | Katja Poensgen Facebook | Zwischengas.com Daniel Reinhard | Jutta Kleinschmidt

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**

- | | | | |
|------------------|---|---|---|
| 25. Mai | | Oldtimertreffen Friesach
Ort: Reitplatz Friesach | |
| 30. Mai-01. Juni | | Vespa Days
Ort: Pörschach a.W.
Veranstalter: Vespa Klub Pörschach | 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 | |
| 09. Juni | | Käfer- und Oldtimer-Treffen
Ort: Guttaring
Veranstalter: Kulturausschuss der Marktgemeinde Guttaring | |
| 15.-16. Juni | | Croatia Classic Marathon
Termin kann sich ändern
Ort: Zagreb, Kroatien
Veranstalter: AM OTK „Stari kotači“
Lauf zum KCC am 16. Juni | www.starikotaci.hr |
| 07. Sept. |  | SMS-Classic-Sprint
Ort: Ebenthal, Klagenfurt
Lauf zum KCC / Lauf zur Classic-Staatsmeisterschaft | 

 |
| | | Infos, Ausschreibung, Nennung - click aufs Logo >> |  |

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

Mehr auf

www.cartteamferlach.at

