



Klubnachrichten des 1. C.A.R.-Teams Ferlach

Ausgabe 6, Juli 2024



Traumergebnis! Platz 1, 2 & 3 für unsere „CTF-Buam“



beim Croatia-Classic-Marathon

Foto: K. Zimmermann

Oldtimer-Events
boomen in
Kärnten



Gerald Glinzner
siegt, und siegt,
und



Racecup Kärnten:
CTF-Slalom
in Klagenfurt





Die **DRIFT**-Redaktion sagt „DANKE!“ für die zahlreichen Beiträge

Liebe Klubmitglieder,
Liebe Leser des DRIFTs,

Im letzten DRIFT, Ausgabe 05/Mai 2024, habe ich unsere Klubmitglieder und Leser gebeten an der Gestaltung unserer Klubzeitschrift aktiv mitzuarbeiten und uns Beiträge und Fotos von ihren Erlebnissen und Besuchen zukommen zu lassen - Das Echo war gewaltig und ich möchte mich bei allen Zusendern herzlich bedanken! Ihr habt der DRIFT-Redaktion schönes Material geschickt und damit wesentlich zur Gestaltung dieses DRIFTs beigetragen.

Hier nun unsere „Beitrags-Redakteure“ (in alphabetischer Reihenfolge):



DÜRNWIRTH Peter: Langjähriger Freund unseres Klubs und Berichterstatter über Veranstaltungen des 1. C.A.R. Teams Ferlach. Der Mitbegründer des Privat TV in Europa kann mit seinen PDF TV Kärnten Filmproduktionen bei seinen Nachrichten bzw. Medienseiten auf eine Unzahl von Followern blicken.



FIGURA Brigitte: Als Grafikerin unterstützt die Tochter des Klub-Gründers die DRIFT-Redaktion, gibt Tipps und gestaltet die erste Ausgabe des neuen DRIFTs. Von ihren Reisen bringt sie Infos und Fotos mit, die auch für die Leser unserer Klubzeitschrift 06/ Juli 2024, interessant sein dürften, wie z.B. Der Besuch des BMW-Museums in München.



JESSENITSCHNIG Dieter: Unser „Linedancer der Nation“ half mit seinen „Karawanken-Ladies“ nicht nur bei unserer Karawanken-Classic bei Zeit- und Passier-Kontrollen, sondern stellt sich auch immer wieder für soziale Hilfseinsätze zur Verfügung. Über einen davon berichtet er in diesem DRIFT.



D.Ing. KUCHLING Wolfgang: ist begeisterter Oldtimer-Fan und besucht immer wieder Classic-Events. Diesmal diesmal berichtet der Oldy-Freak von der Mille Miglia in Italien.



LOIBNEGGER Alina & KOSCHUTNIG Ernst: Alina kennen wir sowohl als Teilnehmerin der FIZZERS-Karawanken-Classic als auch als Racerin von NASCAR-Boliden. - Und EKK hat sich nicht nur als Co-Pilot von Rallye-Legende Klaus Rusling, sondern auch als Sport-Photograph einen Namen gemacht. Beide stellten Fotos für diese DRIFT-Ausgabe zur Verfügung.

MOSTETSCHNIG Gustl: Unser Obmann hat sich von seinem „Helikopter-Sturz“ beim Schifahren schon wieder so weit erholt, dass er uns über den letzten Klubabend und den Slalom am 22. Juni berichten konnte.



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



OBILTSCHNIG Wolfgang & PEGAM Herbert: Wenn´s wo blau raus raucht und nach Benzin riecht sind die beiden Urgesteine unseres Klubs dabei. Diesmal besuchten sie das historische Loiblpass-Bergrennen; natürlich mit Wolfi´s Beiwagenmaschine!

ROBIN Hans: Hans ist vielen Teilnehmern der Karawanken-Classic noch als „Lumpensammler“ bzw. vornehmer ausgedrückt als rettender Engel bestens in Erinnerung, denn er pilotierte den Schlusswagen dieser Veranstaltung. Diesmal besuchte verschiedene Oldtimer-Veranstaltungen in Kärnten.



SCHWARZ Harald: Unser Experte für Rundstrecken-Rennen wie Formel 1 oder BOSS-GP versorgt uns laufend mit Insider-Wissen und Informationen aus der Branche. Diesmal sendet er uns aber etwas zum Schmunzeln.

STROHECKER Mark: Unser Kart-Master ist nicht nur selbst einer der Schnellsten auf den kleinen Mini-Boliden, sondern organisiert auch kurzfristige Kartrennen in und außerhalb Kärntens. Diesmal gibt es gleich zwei Rennen, von denen Mark berichtet.



URAN Alexander & ZIMMERMANN Klaus: Die beiden haben den dritten Lauf des Kärntner-Classic-Cups (KCC) in Kroatien unter die Räder genommen und berichten über ein sensationelles Erfolgserlebnis!

VRHUNEC Miha: Unser „Auslandskorrespondent“ in Laibach / Slowenien, ist nicht nur MG-Fan, sondern beliefert uns laufend mit Beiträgen aus seinen Blogs auf <https://www.vrhunec.net/>. Unbedingt immer wieder mal einen Blick hinein werfen!



WEBER Andrea: Auch die Präsidentin des kroatischen Veranstalter-Klubs AUTO MOTO OLDTIMER KLUB STARI KOTAČI hat uns über den „Croatia-Classic-Marathons“, dem 3. Lauf des KCC Infos und Fotos zur Verfügung gestellt. Die schöne Veranstaltung wurde durch herrliches Sommerwetter und sensationelle Ergebnisse der Österreichischen Teilnehmer belohnt.

D.Ing. „Figi“ FIGURA Gerd: Na ja, trotz eines längeren Ausland-Aufenthaltes trägt auch die DRIFT-Redaktion mit einem kleinen Beitrag zur Gestaltung dieses DRIFTs bei



Ich hoffe natürlich, dass diese Reaktionen auf den Aufruf zur Mitgestaltung unserer Klubzeitschrift kein einmaliges Erlebnis waren. Gerade jetzt in der Sommer- / Urlaubs-Zeit werden viele von Euch schöne und spannende Erinnerungen nach Hause bringen, die auch für andere interessant sind. Das gilt natürlich nicht nur für unsere Klubmitglieder; auch Nichtmitglieder sind herzlich eingeladen uns auf attraktive Ereignisse oder Erlebnisse aufmerksam zu machen. Die Kontakt-Adresse kennt Ihr ja inzwischen schon:

figurag@aon.at

Bitte macht so weite!!!! Und nochmals „Danke!“

Euer

Figi

Wir würden uns freuen, wenn wir auch **DICH** als Mitglied unserer DRIFT-Redaktion vorstellen dürfen! Oder noch besser:

Tritt doch unserem Klub gleich als Mitglied des 1. C.A.R. Teams Ferlach bei!

ANMELDEN ANMELDEN ANMELDEN ANMELDEN

Infos:  +43 (0)660 46 47 617

 info@carteamferlach.at

online-Beitrittsformular > > >

CLICK
HERE

FIGI's ROADBOOK		INHALT
Seite	2	
Danke	Seite 4	
Klubabend 06. Juni 2024	Seite 5	
Gerald Glinzner baut EM-Führung aus	Seite 7	
Race Cup Kärnten	Seite 10	
Karting Mark in action	Seite 13	
Croatia Classic Marathon, KCC	Seite 16	
Loiblpass-Rennen	Seite 19	
Oldtimer-Veranstaltungen in Kärnten	Seite 23	
Formel 1	Seite 29	
Rally-News	Seite 33	
News vom MotoGP	Seite 37	
125 Jahre Horch / Audi	Seite 39	
Kunterbuntes	Seite 44	
Die 10 verrücktesten Rallyes aller Zeiten	Seite 49	
ARBÖTipps	Seite 52	
Termine		

Der CTF-Klubabend am 6. Juni war ein kulinarischer Abend der Sonderklasse

Fotos: GHI Ponderosa

Der letzte Klubabend vor der Sommerpause verlief nicht nach den Vorstellungen unseres Klub-Obmanns Gustl! Im Gegenteil - eigentlich sah es nach einem Desaster aus!

Aus leidvoller Erfahrung aus der Vergangenheit hatte sich Gustl bei unserem „Klublokal Kanonenhof“ in Lambichl, bestätigen lassen, dass am Donnerstag, dem 6. Juni, das Stüberl für den Klubabend des 1. C.A.R. Teams Ferlach offen sein wird. Wurde laut Gustl auch bestätigt.

Umso größer die Überraschung, als die angereisten Klubmitglieder, am 6. Juni wie der

vorm Tor“ vor verschlossenen Türen standen.

HEUTE RUHETAG!

Für diesen, jetzt wohl letzten Klubabend in dieser Lokation, sucht

spontane Wahl auf den Gasthof PONDEROSA in der Waidmannsdorfer Straße in Klagenfurt.

Dazu kommentierte „Pinsel“

Rom:
„Dort muass ma aba imma long wort'n und guat is a net!“

„W a n n warst denn

zuletzt dort?“

„Vur circa 25 Joahr!“

.... es gab keine Wartezeiten und das Essen schmeckte ausgezeichnet!

Wurde da eventuell bereits das neue Klublokal gefunden?



Nächster

Klubabend am Donnerstag, 5. September 2024



unser Obmann ja schon seit einiger Zeit nach einem Ersatz für unsere Treffen. - Diesmal fiel die



Klubmitglied Gerald Glinzner baut EM-Führung aus

Archivfoto (c) W. Schneider / P. Dürnwirth

ecce
homo[®]
STERNBERK

2024
31/05 - 2/06



Nach dem Erfolg auf dem Rechberg startete das Team Glinzner Motorsport in der Tschechischen Republik beim Bergrennen „Ecce Homo“.

Dieses Bergrennen hat schon eine sehr lange Tradition und wurde heuer bereits zum 75.-mal ausgetragen.

18.30 Uhr im Ziel abgewunken werden konnte.

Den Gesamtsieg holte sich der Franzose Geoffrey Schatz auf Nova NP 01-2 C Honda Turbo. Trotzdem er erstmals in Sternberk startete konnte er sich mit diesem Sieg den bereits dritten Erfolg in seiner ersten Saison in der Berg-EM holen.

Auch in der Historischen Kategorie 3 war das Rennen wetterbedingt nichts für schwache Nerven. Die Strecke mit einer Länge von 7.800 m war durch den Regen schwer zu fahren was zu zahlreichen Unterbrechungen führte.

Trotz dieser schwierigen Bedingungen war unser Klubmitglied Gerald Glinzner eine Klasse für sich:

Der Afritzer Seen-Wirt eroberte bei seinem dritten Rennen in der Saison 2024 mit einer starken Leistung wieder nicht nur den Sieg in der Klasse C3, sondern konnte sich auch als Gesamtsieger bei den Historischen Tourenwagen feiern lassen.

„Es war ein schwieriges, aber trotz des Regens ein schönes und abwechslungsreiches Rennen. Zeitweise war die Strecke von Wasser überflutet und mit Öl bedeckt“, erklärt Glinzner nach dem Rennen.

Auf dem zweiten Platz in der Klasse C3 folgte der Pole Marian Czapka auf einem weißen Porsche 928. - Mit 0,58 Sekunden Rückstand - bei einer Streckenlänge von 7,8 km - fuhr der Steirer Reinhold Prantl mit dem gelben Porsche 911 Carrera RS auf Platz 3.

Als regierender Europameister ist Gerald Glinzner auf dem besten Weg seinen Europameister- und Staatsmeistertitel auch im Jahr 2024 zu verteidigen. Denn mit dem Sieg in Sternberk baute er seine bisherige Führung in beiden Bewerben weiter aus.



Das Fahrerlager befindet sich verteilt im Ort Sternberk von wo auch gestartet wird. Mit 7,8 km Länge ist das Rennen in Sternberk eines der längsten der Berg-EM.

Am Wochenende des 01./02 Juni herrschten schwierige Verhältnisse; das Wetter wechselte zwischen Sonne und Regen. Auf der Strecke fanden die Piloten sowohl nasse, als auch bereits aufgetrocknete Abschnitte vor. Dramatisch wurde es mitten im 2. Durchgang als ein kräftiges Gewitter für Überflutung der Strecke sorgte.

Die dadurch notwendigen Unterbrechungen führten dazu, dass der letzte Fahrer erst gegen

Auf den Plätzen folgte der Spanier Joseba Iraola Lanzagorta auf Nova NP 01-2 C Honda Turbo und der tschechische Lokalmatador Petr Trnka mit seines Norma M20FC Mugen.



GND GORJANCI

**Bergrennen
GHD GORJANCI
8.-9.6.2024**

Das Rennen im slowenischen Novo Mesto weist eine Strecke von 3,2 km mit einer durchschnittliche Steigung von 3.9 % auf. Wechselnder Asphalt macht die Abstimmung der Fahrzeuge zu einer Herausforderung



Zum Unterschied zum Bergrennen Sternberk (s. vorige Seite) gab es diesmal idealen Rennbedingungen. Die wellige Strecke wurde heuer, so wie schon 2022 verkürzt.

Den Gesamtsieg sicherte sich der Italiener Stefano di Fulvio auf einem Nova NP 01-2 C Zytek und das gleich bei seinem ersten Antreten auf dieser Bergstrecke.

Der zweite Rang Gesamt ging an den Slowenen Milan Bubnic auf Lancia Delta Integrale. Das Podium komplettierte ein zweiter Slowene, Anze Dovjak, auf Hyundai i30 N TCR.

In der Historic Berg-Europameisterschaft überraschte der

Kroate Sven Gorup als schnellster Tourenwagenpilot. Mit einem VW Golf 1 GTI setzte er sich in der Kategorie 3 vor unser Klubmitglied Gerald Glinzner und dessen Porsche 911 Carrera SC.

Der bis dato zweifache Saison-Sieger Gerald holte sich also „nur“ den zweiten Rang in der Kategorie 3, gewann aber die Klasse C3, d.i. über 2L Hubraum.

Schon nach Sternberk hatte Gerald angekündigt: „Nach den ersten vier Rennen gibt es im Klassement ein Streichresultat. Bei einem Sieg in Slowenien, kann ich mir eine Ruhephase gönnen und lasse das vierte Rennen als Streichresultat in Trento Bondone in Italien aus“. - Dazu kommt es nun leider nicht. „Bevor es am kommenden Wochenende mit Lauf vier, am 15.-16. Juni in Trento-Bondone/Italien weiter geht, muss ich in meinem Betrieb wieder ordentlich Gas geben!“

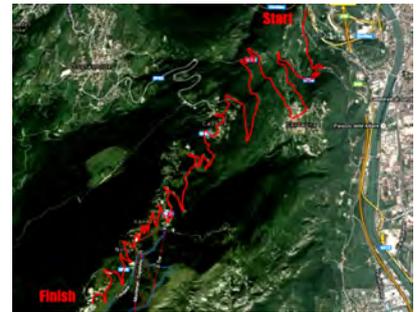


Trotzdem läuft die „Mission“ Titelverteidigung für unseren Berg-Europameister Gerald Glinzner absolut nach Plan.

Der Gastronom aus Afritz am See, triumphierte auch beim 4. Lauf zum Historic Hillclimb Championship in der Kat. C3, in Trento-Bondone, Italien.

Der italienische Bergklassiker in Trento weist eine Streckenlänge

von 17.3 Km auf, was schon fast an eine Sonderprüfungs-Länge Distanz im Rallyesport erinnert. Allerdings gibt es keinen Co-Piloten der ansagt! Das Rennen im Norden von Italien ist damit auch das längste Bergrennen in Europa.



Der junge Sizilianer Luigi Fazzino auf Osella PA30 Zytek sorgte im einzigen Rennlauf für großes Aufsehen und holte sich den bislang wohl schönsten und größten Sieg in seiner Bergrennsport-Karriere.

Auf Rang zwei folgte - trotz eines leichten „Bussis“ mit einer Leitplanke im oberen Streckenabschnitt - mit gerade einmal 0,63 sec. (bei 17 km Streckenlänge!)

Rückstand der italienische Bergchampion Simone Faggioli. Glücklicherweise hielt sich der Schaden an seinem Nova NP 01-2 C Judd in Grenzen.

Achille Lombard auf Osella PA21 4C LRM Turbo komplettierte das italienische Trio auf dem Gesamt-Podest.

Einmal mehr konnte sich unser Klubmitglied Gerald Glinzner den Sieg in der Kategorie 3 der Historischen Berg-Europameisterschaft sichern.

Wie schon angeführt gab es nur einen einzigen Rennlauf den sich Gerald mit seinem Porsche 911 Carrera SC und einen Vorsprung von 6,5 sec. auf seinen Verfolger sicherte.

Der Italiener Giorgio Michele Tessore landete im weißen Porsche 911 Carrera SC auf Platz zwei vor dem Tiroler Bernhard Erlacher auf Ford Fiesta MK.1 Gr.2.



„Diesen Berg-Klassiker zu gewinnen, ist immer wieder ein absolutes Highlight der Saison! . Der Dank gilt aber vor allem meinem gesamten Team; vor allem die Mechaniker-Crew hat mir einen perfekt eingestellten Porsche 911 Carrera Boliden vorbereitet“ so der Histo-Europameister Kat. C3.



Archivfotos (c) Werner Schneider / Peter Dürnwirth

Derzeitiger Zwischenstand der FIA Historic Hill Climb Championship 2024 - Cat. 3

1. Gerald GLINZNER, AUT
Porsche 911 Carrera 76pts
2. Philipp LERNPASS, AUT
Various 47pts
3. Reinhold PRANTL, AUT
Porsche Carrera RS 41pts



O.a. Foto von P.Moser / H. Schwarz



Obmann Gustl Mostetschnig hatte für Samstag, 22. Juni 2024, zum 4. Lauf des Race Cups Kärnten geladen ... und Kärntens Slalom-Elite trat vollständig an!

Natürlich mit der Marke BMW, Mini, BMW-Motorrad und Rolls Royce. In Österreich findet man Niederlassungen in Wien, Klagenfurt und Salzburg.



Schwierig war die Suche nach einem passenden Gelände nachdem der traditionelle KESTAG-Parkplatz in Ferlach nicht mehr zur Verfügung stand. Aber mit Ing. Christian Legner vom Auto- & Motorrad-Haus Schmidt wurde ein, dem Motorsport aufgeschlossener Partner gefunden.



Die BMW Schmidt-Gruppe ist mit 35 Handels- und Servicebetrieben in Deutschland, Österreich, Rumänien und Spanien vertreten.



Der Klagenfurter Betrieb, am Südring 362, wurde erst 2024 gestartet. Dzt. gibt es hier einen offiziellen BMW Motorrad Handel- und Servicestützpunkt mit einer modernst eingerichteten Werkstätte. Das Verkaufsteam bietet Jungwagen und PKW aller Marken an, die teils auf Lager und teils, auf Kundenwunsch, importiert werden.

BMW Motorräder kommen direkt vom BMW-Werk in München. Zu Test- und Probefahrten stehen dzt. acht BMW-Motorräder zur Verfügung.



Schmidt Premium Cars

Obwohl der Kurs relativ kurz war, war es Rennleiter Gustl Mostetschnig gelungen einen attraktiven und flotten Slalom auszustecken.

Allerdings stellte sich schnell heraus, dass die ursprünglich geplanten 2 Runden für die Slalom-Spezialisten eine zu kurze Herausforderung war. Gustl stellte daher die Frage:

Wollt Ihr 3 Runden?



Das Ergebnis war eindeutig.

Also:
Lasset die Spiele beginnen!



Der kampferprobte Streckenposten „Obi“ Obiltschnig scharfte bereits in seinem Klappstuhl und auch das Start- und Zeitnehmer-Team (Tim Sonntag als Flaggen-Wachtler, Gustl Mostetschnig als Sprecher), sowie das gesamte Gastro-Team waren startklar.

Sehr diszipliniert rollten die Boliden an den Start; bis auf sehr wenige Ausnahmen hatte auch keiner der Piloten vergessen die richtige Startnummer anzu-



bringen - Mehrfachstart verschiedener Piloten auf einem Fahrzeug war ja gestattet.



streng an die Regel „stay alive - don't drink and drive!“



Bei strahlendem Wetter gut besucht .. die Verpflegungs-Bude

Die CTF-Ladies hatten jedenfalls zu Mittag alle Hände voll zu tun ehe die eigentlichen Wertungsläufe starteten.



In jeder Klasse werden beim Race Cup zwei Trainingsläufe und danach drei Wertungsläufe gefahren. Davon werden die besseren zwei Läufe für die Endzeit zusammengezählt.



Die Trainingsläufe konnten schnell und unfallfrei abgewickelt werden so dass den Teams genug Zeit blieb auch die kulinarischen Angebote der C.A.R.-Theke zu genießen. Trotz des heißen Sommertags hielten sich die Teilnehmer



**BMW
MOTORRAD Schmidt**

Ergebnisse

(jeweils nur Platz 1-3)

Division I bis 1600ccm

Rg	StNr	Name	BL	Fahrzeug	Gesamt	Diff
1	109	SCHRETTL Marco	T	Renault Twingo RS	8,10	
2	107	SCHRETTL Udo	T	Renault Twingo RS	8,51	0,41
3	102	OGRIS Luca	K	Suzuki Swift sport	9,45	1,35



Division I bis 2000ccm

Rg	StNr	Name	BL	Fahrzeug	Gesamt	Diff
1	207	JOHAM David	K	Peugeot 206	1:49,53	
2	202	KAUFMANN Fabian	K	Peugeot 206	1:50,15	0,62
3	201	SCHEUERER Manuela	S	Renault Clio	1:50,77	1,24

Division I über 2000ccm 2WD

Rg	StNr	Name	BL	Fahrzeug	Gesamt	Diff
1	301	SCHAUPERL Karl Heinz	St	VW Polo GTI	1:47,42	
2	302	SCHAUPERL Gernot	St	Vw Polo GTI	1:49,29	1,87
3	303	FRADL Walter	K	Citroen DS3	1:49,92	2,50



Division 2 bis 1600ccm

Rg	StNr	Name	BL	Fahrzeug	Gesamt	Diff
1	502	NOVAK Rene	K	VW Lupo GTI	1:46,25	
2	509	DOLEZAL Friedrich	NOE	Citroen Saxo	1:46,77	0,52
3	506	LUNGKOFER Karl	K	Citroen Saxo	1:46,90	0,65

Division 2 bis 2000ccm

Rg	StNr	Name	BL	Fahrzeug	Gesamt	Diff
1	603	DOMENIG Emanuel	K	Opel GösserCorsa	1:44,66	
2	613	DOMENIG Siegi	K	Opel GösserCorsa	1:46,34	1,68
3	615	KAUFMANN Fabian	K	Peugeot 206	1:50,30	5,64



Division 2 über 2000ccm 2WD

Rg	StNr	Name	BL	Fahrzeug	Gesamt	Diff
1	701	PAUSCH Franz	K	Renault RS Turbo	1:44,21	
2	702	SCHILBERZ Edwin	K	Renault Megane RS	1:47,42	3,21
3	709	MITZNER Noah	K	Audi TT	1:48,10	3,89

Damenwertung Damen

Rg	StNr	Name	BL	Fahrzeug	Gesamt	Diff
1	201	SCHEUERER Manuela	S	Renault Clio	1:50,77	
2	108	STEINWENDER Lisa	K	Renault Twingo RS	1:53,00	2,23
3	105	REINTHALER Sabine	K	Suzuki Swift Sport	1:54,75	3,98



BMW MOTORRAD Schmidt

„Karting-Mark“ ... In action no. 1

Fotos: E. Koschutnig, A. Loibnegger, M. Strohecker

Nach langer Zeit gab es am 8. Juni 2024 wieder einmal ein Outdoor-Kartrennen in Feistritz i. R. Auf dem Industrie-Gelände, dem ehemaligen Gelände der Fa. „Bärenbatterie“, hatten der Kartverein Kärnten mit Obmann Rene Spanning, Felix Sereinig und die NASCAR-Racerin Alina Loibnegger mit ihrer Schwester Melinda May dazu eingeladen.

Das ließen sich unser Obmannstellvertreter „Karting Mark“ Strohecker und zahlreiche Teams nicht entgehen. Insgesamt umfasste das Starterfeld 36 Teams mit jeweils 3 Fahrer

Die 36 Teams wurden in 3 Gruppen zu je 12 Teams aufgeteilt. Die Gruppeneinteilung erfolgte wahrscheinlich entsprechend dem Nennungs-Eingang oder durch Verlosung. Das war nicht ganz durchschaubar.

Gefahren wurde mit den Leih-Karts der Firma MKV (Mobile Kartvermietung). Die Mini-Boliden haben 270 ccm und bringen ihre satten 9 PS mit einem Zahnriemen-Antrieb auf die Hinterräder.

Der Bewerb setzte sich zusammen aus:

- Training
- Qualifying
- Rennen
- Final- Rennen



Bei jedem Rennen nach dem Qualifying ging es um Punkte, wobei der 1. Platz 52, der 2. Platz 44, der 3. Platz 37 Punkte u.s.w. brachte.



Gestartet wurde mit den Trainingsläufen die jeweils 30 Minuten dauerten. Da Fahrer-Wechsel im Training vorgeschrieben war, hatte jedes Team-Mitglied 10 Minuten Zeit sich mit dem Parcours vertraut zu machen.



Für das 1. C.A.R. Team Ferlach traten Kerstin Waldhauser, David Jausz und Mark auf das Gaspedal, s. großes Foto.



David Jausz

Nach diesen Rennen erfolgte die Einteilung entsprechend den erreichten Punkten in

- Kleines Finale
- Mittleres Finale und
- Großem Finale



Es war also alles für einen spannenden Rennverlauf an-gerichtet.



Laut Mark waren es sehr faire und gesittete Rennen, denn Vergehen wurden umgehend mit Stopp and Go

Durchfahrten bestraft und die wollte wirklich keiner riskieren.



Im Team „1. C.A.R. Team Ferlach“ erreichte David beim Qualifying die Position 3 und auch im Finale den 3. Platz.



Unsere Pilotin Kerstin fand sich beim Qualifying auf Platz 6 und im Finale auf Platz 4.



Mark wurde seiner Favoritenrolle voll gerecht, denn beim Qualifying holte er sich die Poleposition. Das nutzte er auch entsprechend

aus und gewann seinen Lauf mit über 9 Sekunden Vorsprung

Man kann also mit dem „CTF-Team“ wirklich mehr als zufrieden sein.

Trotz dieser guten Platzierungen reichte es in der Endabrechnung für unser Team leider nur für den undankbaren 4. Platz.



Aber Mark postete trotzdem: *„Wir sind stolz, nur von echten Profi-Kartfahrern geschlagen worden zu sein! Das Wichtigste ist dass es allen Piloten Spaß gemacht hat. Hoffentlich organisieren der Kartverein Kärnten und Felix Sereinig bald wieder so einen Event!“*



Wegen der zahlreichen Nennungen - 36 Teams - dauerte die Veranstaltung sehr lange. Die Siegerehrung konnte erst nach 18:00 Uhr statt finden..

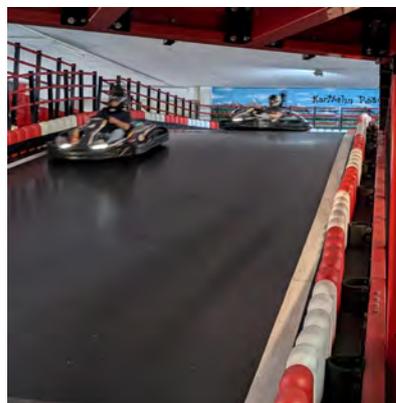


Unter den Siegern Slalom-Piloten die sich für den CTF-Slalom am 22. Juni aufwärmten.

„Karting-Mark“ ... In action no. 2

Mark Strohecker ist ja nicht nur Obmann-Stellvertreter in unserem Klub, sondern auch ein leidenschaftlicher Kart-Racer und Organisator von Kart-Rennen

Karts gleichzeitig auf der Strecke fahren!



Die neue Rampe in den 1. Stock

Leider sind die Möglichkeiten für Ourdoor-Rennen in Kärnten eher selten geworden, nachdem der ÖAMTC auf seinem Verkehrsübungsplatz in Mail, nördlich von St.Veit a.d.Glan, den Kartbetrieb eingestellt hat. Das gleicht „Karting Mark“ aber durch Ausflüge zu Kartbahnen in der Steiermark und ins Burgenland aus.

9 Piloten waren am 20 Juni der Einladung von Mark zu einem spontanen Rennen gefolgt. Der ziemlich schnelle Spaß war aber teilweise sehr chaotisch ... 2 unfreiwillige

Dazwischen lädt Mark aber auch immer wieder spontan zu „Gaudi-Rennen“ auf den Kärntner Indoor-Kartbahnen ein.



nicht und zogen vorbei. So musste Mark rd. 25 Sekunden warten ehe er wieder „Saft“ bekam - 5 Fahrer zogen vorbei. Obmann Gustl ging es ähnlich.

Eine gute Gelegenheit dafür bot sich am 20. Juni auf der



Die Kartbahn in Feistritz im Rosental hat anlässlich ihres 10-jährigen Betriebs kräftig umgebaut und die Strecke noch spektakulärer gemacht!



Gustl: „Mia ham's den Strom o'draht!“

Mit einer neuen zweiten Etage konnte die Strecke um 80 Meter verlängert werden, so dass die gesamte Streckenlänge jetzt 450 Meter beträgt. Zwei neue Rampen bergauf / bergab sorgen für Nervenkitzel und Adrenalin, s. Layout unten:

Stops durch abgeschalteten Strom zwangen einige Piloten zu längeren Stopps. Andere Fahrer hatten dieses Problem

Durch die längere Streckenführung können nun bis zu 11

Mark: „Was soll's, war eh nur ein Gaudi-Rennen“.



Platz 1 bis 4 ging nach Österreich

Die vier österreichischen Teams, die am Croatia-Classic-Marathon teilnahmen, staunten nicht wenig, als sie am Ziel im Hotel Santiny in Sveta Nedelja, Zagreb, von DRIFT-Redakteur „Figi“ Figura begrüßt wurden.



Rom / Mühlmann hatten es eilig



Die Stammgäste bei CTF-Classics, Zimmermann / Bacher waren überrascht

Nicht nur die DRIFT-Redaktion begrüßte die Teams, auch die Organisatorin Andrea Weber hatte für jedes Team herzliche Begrüßungsworte bei der Ziel-Ankunft.



Herzliches Willkommen auch für die Uran-brothers

Natürlich war auch eine der ersten Fragen an unsere Teams, wie es ihnen ergangen ist und welches Gefühl sie für ihre

Platzierung hätten? - Hinsichtlich des sehr heißen Sommertages bemerkte Klaus Zimmermann, dass er beim nächsten Mal sicher ein Auto mit Klima-Anlage nach Kroatien bringen wird. Für Strecke, Organisation und Bewirtung fanden alle Teams nur lobende Worte!

„Hoffentlich schafft's einer von uns auf das Podium“ zeigte sich Alex Uran eher skeptisch; „der eine Slowene ist sehr stark gefahren!“

Mit dabei auch die Wolfsberger Classic-Fans Gebhard & Birgit Fellner auf einem wunderschönen Ferrari.



Der 27. CROATIA CLASSIC MARATHON ist eine Zweitages-Veranstaltung, die vom 15. – 16. Juni 2024 in Sveta Nedelja, kurz vor Zagreb / Agram, in Kroatien, stattfand.

An dieser Oldtimer-Veranstaltung kann sowohl touristisch, ohne Sonderprüfungen, als auch sportlich mit Gleichmäßigkeits-Prüfungen teil genommen werden.

Die Ergebnisse des Sonntags, 16. Juni, zählten für den Kärntner-Classic-Cup (KCC).

Über 40 Teams, davon der Großteil aus Kroatien, hatten sich für die Veranstaltung angemeldet; darunter neben 4 österreichischen Teams auch Fahrer aus Italien und Slowenien.

Dass der Großteil der kroatischen Teams eher dem touristischen Cruisen zugeneigt ist, konnte man schon am ersten Tag bemerken:

- 10-12 Uhr administrative Abnahme
- Dazu Kaffee und kleine Snacks
- 13:00 Uhr Start des 1. Fahrzeugs
- Danach waren am Samstag ca. 80 km zu bewältigen.



Schöne Landschaften wechselten sich ab mit kleinen Abenteuern



27. CROATIA CLASSIC MARATHON

KCC FIVA

15-16.06.2024.

www.starikotaci.hr
facebook.com/starikotaci

KR Hugo Rom verabschiedete sich gleich nach der Ziel-Durchfahrt und der Begrüßung durch Andrea Weber. - „I hob eh nix g'wunna und außerdem muaß i jetzt schnell ham zum Decken!“

Schwupps weg war er!



Ob er diesmal selbst zum Decken ran musste oder wieder sein Dackel, konnte in der kurzen Zeit nicht aufgeklärt werden.

wie z.B. der Überfuhr über den Fluss Save mit der Flussfähre, oder die Bergstraße auf den Berg Medvednica.



Bei einem gemeinsamen Abendessen im Hotel Santiny hatten die Fahrer Zeit neue Freunde kennen zu lernen und Benzin-Gespräche zu führen.



Am Sonntag erfolgten Abnahme und Start zur ca. 150 km langen Etappe wieder in Sveta Nedelja. Dies-mal war der Kipisce See mit seinen schönen Parkanlagen der Ausgangspunkt der Fahrt die in das Grenzgebiet mit Slowenien führte. Keine Zollkontrollen trübten die Fahrfreuden!



Als kleines Gustostückerl für Rallye-Fans, führte ein Teil der Strecke auch über die (Asphalt)-Sonderprüfungen der Croatia Rally, dem WRC-Lauf der heuer vom Toyota-Piloten Sebastian Ogier gewonnen wurde.

Mittagessen, kurze Pause bei Kaffee und Kuchen ehe die Strecke vorbei führte am



romantischen Wasserschloss Otočec in die Fußlandschaft Kostanjevica ob Krki.



Damit die Piloten nicht nur mit Essen und Kaffee & Kuchen beschäftigt sind, gab es dazwischen auch ein paar Timing-Sonderprüfungen.



Gespannt warteten alle nach der Zieldurchfahrt beim gemeinsamen Abendessen auf die Siegerehrung im Hotel Santiny in Sveta Nedelja.

Überraschung und Freude war groß, als gleich drei Teams aus Österreich auf das Podium geholt wurden.

1. URAN Alexander & Michael
Mercedes, BJ 1984 204 Pkt.
2. Zimmermann KI/ Bacher Angelika
Subaru SVX, BJ 1992 238 Pkt
3. ROM Hugo/MÜHLMANN Michael
Porsche 911, BJ 1981 608 Pkt
4. Fellner Gebhard & Birgit
Ferrari 328 GTS
BJ 1986 634 Pkt



Dem Oldtimer Klub „Stari kopači“ kann man zu seiner Veranstaltung nur gratulieren!

Es ist zu hoffen, dass 2025 noch mehr ausländische Teams ihren Weg nach Sveta Nedelja finden werden.

Herzliche Gratulation aber vor allem unserem Klubmitglied Alex Uran zu seinem ersten Gesamtsieg, dem hoffentlich noch andere folgen werden!

- Die Sieger des CCM 2024, v.l.n.r.:
2. Zimmermann/Bacher / 1. Uran A, Uran M. mit Andrea Weber
 3. Rom/Mühlmann sind beim „Decken“



Kärntner-Classic-Cup nach Runde 3

Bei der 3. Veranstaltung des KCC 2024 ging es am 16. Juni erstmals nach Kroatien zum „Croatia-Classic-Marathon“.



Präsidentin A. Weber und Team K. Zimmermann / A. Bacher

Die Veranstaltung in Kroatien wurde von allen Teilnehmern gelobt. Siehe auch den Bericht über den CCM.

Die nächsten KCC-Events:

- **SMS- Classic-Sprint** in Ebenthal
Samstag, 07. Sept. 2024
ab 10 Uhr
- **TAFRENT- Classic-Sprint** in Villach
Samstag, 05. Okt. 2024
ab 10 Uhr (Termin ist noch nicht bestätigt).

NEU!

Um den KCC für Neu-Einsteiger attraktiv zu machen gibt es 2024 einen

SONDERPREIS
für das beste Kärntner Team das 2024 ERSTMALS am KCC teilnimmt.

Obwohl bereits 3 Veranstaltungen des KCC 2024 abgewickelt sind, stehen noch 2 weitere KCC-Veranstaltungen auf dem Terminkalender, s.o.

Zur KCC-Anmeldung



ZWISCHENERGEBNIS KÄRNTNER-CLASSIC-CUP 2024 nach 3 Wertungen / Interim result after 3 events												
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
ZIMMERMANN Klaus	6	37,5	6	45,0	6	25,0					125,5	1.
ROM Hugo KR	6	19,5	6	30,0	6	20,0					87,5	2.
PELZ Oliver	6	24,0	6	37,5							73,5	3.
URAN Alexander	6	30,0			6	30,0					72,0	4.
SONNLEITNER Robert	6	27,0	6	27,0							66,0	5.
RAMUSCH Johann	6	22,5	6	24,0							58,5	6.
MAK Srecko	6	18,0	6	22,5							52,5	7.
STOCKER Manfred	6	45,0									51,0	8.
WEBER Andrea	6	21,0			6	18,0					51,0	



ZWISCHENERGEBNIS KÄRNTNER-CLASSIC-CUP 2024 nach 3 Wertungen / Interim result after 3 events												
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
BACHER Angelika	6	37,5	6	45,0	6	25,0					125,5	1.
MÜHLMANN Michael	6	21,0	6	30,0	6	20,0					89,0	2.
PELZ Ines	6	24,0	6	37,5							73,5	3.
URAN Michael	6	30,0			6	30,0					72,0	4.
SONNLEITNER Peter	6	27,0	6	27,0							66,0	5.
GRIESSER Anita	6	22,5	6	24,0							58,5	6.
HAFNER Michael	6	19,5	6	22,5							54,0	7.
GRATZER Wolfgang	6	45,0									51,0	8.

Neue Wertung für Rookies die erstmals am KCC teilnehmen!

Mach mit beim SMS-Classic-Sprint am 7. Sept.!



Die „FIZZERS-Karawanken-Classic“ ist ja inzwischen bereits Geschichte aber der eine oder andere fragt doch noch bei der DRIFT-Redaktion nach, wann die Karawanken-Classic statt finden wird. Die Redaktion kann dazu leider keine Auskunft geben.

Was wir aber wissen bzw. festgestellt haben ist, dass die FIZZERS-KC-Polos noch immer sehr gerne getragen werden. Am liebsten in der auffälligen gelben Farbe oder bei festlicheren Anlässen in dem dezenten Grau.

So beteiligten sich vor kurzem auch unser KC-Streckenposten-Chef Dieter Jessenitschnig und Friedrich Malle an einer Charity-Veranstaltung die die Biker durch Kärnten führte.

Dieter organisiert 2023 mit den charmanten „Karawanken-Ladies“ der Linedance Family Passier- und Zeit-Kontrollen der Karawanken-Classic und trug damit zu deren Auszeichnung als „freundlichste Classic Österreichs“ bei. Friedrich half mit bei dem enthusiastischen Empfang der Teilnehmer bei der Ziel-Ankunft in Pörschach am Wörthersee.

Das Wetter hätte nicht besser sein können. Die Bikes brummt. - Was lag da näher als wieder die eierspeis-gelben Polos zu verwenden. Und wenn der Motorrad-Helm runter muss, dann kommen die FIZZERS-Kapperln zum Einsatz! Das alles natürlich für den guten Zweck!



Latest NEWS!



Leider auch 2025 keine Karawanken-Classic

Wie uns der Obmann unseres Klubs, Gustl Mostetschnig, erst vor wenigen Tagen informierte, wird es auch 2025 nicht möglich sein eine 15.-te Auflage der Karawanken-Classic zu organisieren.

Obwohl nachweislich großes Interesse für die, auf 2025 verschobene Oldtimer-Veranstaltung besteht, ist es bis jetzt nicht gelungen eine Fahrleiter für diesen Ganzjahres-Job zu finden.





25. Hrastov Memorial, 6. Juni 2024 Int. Oldtimer Bergprüfung Loiblpass



Foto Wikimedia Johann Jaritz

Ein Bericht unserer Klubmitglieder Pegam Herbert und Wolfgang „Obi“ Obiltschnig

Die ersten Bergrennen für Autos und Motorräder wurden in Slowenien bereits im Jahr 1926 auf dem Loibl ausgetragen, als die Motorenentwicklung noch in den Windeln steckte. Bis zum Jahr 1939 wurden elf Wettbewerbe mit großer internationaler Teilnahme auf den Grenz-Pass durchgeführt und der Loibl bekam mit seiner Steigung von 33 % den Ruf als schwerstes Rennen in Europa.



Nach dem Krieg fand der erste internationale Wettbewerb 1953 statt. Die Rennen wurden allerdings 1961 eingestellt und erst wieder 1996 zu neuem Leben erweckt.

Neben dem asphaltierten Grenzübergang durch den neuen Tunnel nach Österreich, findet jetzt das internationale Bergstraßenrennen für Oldtimer auf der Schotterstraße über den alten Loibl-Pass, statt. Am Loibl treten Oldtimerfahrer mit Motorrädern, Motorrädern mit Beiwagen und Mopeds gegeneinander an.



EINLADUNG ZUR
25. Hrastov Memorial-
Internationalen Oldtimer-Bergprüfung
Loibl 2024

Sonntag, 16. Juni 2024

Technische Abnahme von 7.00 Uhr bis 9.00 Uhr
Training nach Kategorien von 10.00 Uhr bis 12.00 Uhr
Eröffnungsfeier um 12.30 Uhr
Rennen von 13.00 Uhr bis 17.00 Uhr
Siegerehrung um 18.00 Uhr

Kategorie A: Motorräder bis Bj. 1945
Kategorie B: Motorräder bis 175 ccm bis Bj. 1961
Kategorie C: Motorräder bis 250 ccm bis Bj. 1961
Kategorie D: Motorräder über 250 ccm bis Bj. 1961
Kategorie E: Motorräder mit Seitenwagen bis 500 ccm bis Bj. 1961
Kategorie F: Motorräder mit Seitenwagen über 250 ccm bis Bj. 1961

Am Sonntag, 16. Juni 2024 veranstaltete der AMD Trzic, Slowenien, gleich hinter der Staatsgrenze bzw. nach dem Loibl-

tunnel, das **25. Hrastov Memorial**, eine Bergwertung für Motorräder bis einschließlich Baujahr 1961.



EU-Kirchtag
am Alten Loibl
10.08.2024



Zeitweise wurden die Rennen auf sehr viel längeren Strecken ausgetragen indem man die asphaltierte Strecke bis zum heutigen Tunnel mit einbezog.

Weil aber das Rennen so erhalten bleiben soll, wie es vor 40 Jahren war, wird die Veranstaltung heutzutage nur mehr auf der Schotterstraße organisiert, die vom Grenzübergang / Tunnel bis zum Gipfel des alten Passes auf dem Loibl führt.



Die alte Straße über den Loibl führt über den ältesten Straßenpass Europas und ist heute für den motorisierten Verkehr gesperrt. 13 Serpentinaen und außergewöhnliche Steilhänge begeistern sowohl die Teilnehmer als auch die Zuschauer des Hrastov Memorials. Die Strecke dieses internationalen Bergstraßenrennens für Oldtimer zweigt, von Österreich kommend, nach dem Tunnel links in den Schotterweg zum Ljubelj-Pass ab. Die Strecke ist 2300 m lang, es sind rd. 300 Höhenmeter zu bewältigen und die Steigung von 33% stellt für die Teilnehmer des Rennens eine echte Herausforderung dar.

Außer am Renntag ist die Straße die übrigen 364 Tage im Jahr gesperrt; lediglich Wanderer und Radfahrer dürfen die alte Pass-Straße benutzen..



Am Ziel, bei der Hütte am alten Loibl-Pass, kann man die schöne Aussicht genießen, sich eine wohlverdiente Stärkung und Rast gönnen, bevor es auf der gleichen Straße wieder bergab geht.

Sehr erfreulich war es, dass sich neben zahlreichen älteren Semestern, auch sehr viel Jugend aus Slowenien und Österreich bei diesem Oldtimer-Rennen an den Start ging.

Ergebnisse konnten wir keine ermitteln; aber das war bei diesem Rennen auch nicht das Wichtigste - jeder, der dieses alte Bergrennen mit seiner historischen Maschine bewältigte, konnte auf sich und sein Gefährt stolz sein!

Denn Spaß, Kameradschaft und gegenseitige Hilfe hatten Priorität.

Bis auf einen Ausritt bei dem man die Rettung rufen musste, verliefen sowohl Training als auch Rennen ohne besondere Vorkommnisse.





Oldtimertreffen in ganz Kärnten Klubmitglied Hans Robin berichtet

Als einer der Ersten hatte Hans auf den „Hilferuf“ in unserem letzten DRIFT reagiert und uns nicht nur über Oldtimer-Treffen in Kärnten informiert, sondern auch Fotos beigelegt. Nach der Winterzeit boomten Treffen für Oldtimer in unserem Bundesland. Ab Mai ging die Party ab; fast im Wochentakt gab es irgendwo ein Treffen:



Das erste, größere Treffen organisierte der KMVC, der 2024 sein 50-stes Gründungsjahr feiert; damit ist der KMVC nur wenig jünger als unser Klub - das 1. C.A.R. Team Ferlach kann 2024 auf 55 Lenze zurück blicken.



Anlässlich seines 50-sten Geburtstages organisiert der **KMVC** eine wahre Flut an schönen Veranstaltungen. Eines der Highlights davon ist sicherlich das traditionelle, bereits **46. Treffen im Drauhafen Dullach am 1. Mai**. Wieder gab es, bei bestem Wetter, einen riesigen Andrang von zahlreichen Teilnehmern und Oldtimer-Interessenten! Bei ca. 250 teilnehmenden Fahrzeugen und einer noch weit größerer Zuschauerzahl, kamen die zur Verfügung gestellten Parkplätze einmal mehr an ihre Grenzen.



Bereits wenige Tage später, am Samstag, den 4. Mai 2024, lud der, auf Geländewagen spezialisierte **GKSC** in **Glantschach**, Gemeinde Liebenfels, zu seinem Oldtimer-Treffen.

Natürlich waren auch andere Oldies herzlich willkommen und so folgten nicht nur bullige Allrad-Kraxler, sondern auch viele schöne und sehenswerte Oldtimer nach der Winterpause der Einladung nach Liebenfels..

Unter der Leitung von Tourismuschef Loibnegger hatte der **Tourismusverband Pörtschach** mehrere hundert begeisterte Vespa-Liebhaber an den Wörthersee gebracht. Trotz der wetterbedingten Herausforderungen war die Stimmung großartig und der Event war ein unvergessliches Erlebnis.



Fotos: Tourismusverband Pörtschach



Bis zur letzten Veranstaltung im Jahr 2023 konnte sich das Team der Karawanken-Classic darauf verlassen, dass die "Freunde alter Motorräder" (FAM) diese Veranstaltung mit der Organisation einer Zeit- bzw. Passier-Kontrolle in Liebenfels unterstützten.



Darüber hinaus ist der Verein unter ihrem Präsidenten Dominik Pacher sehr aktiv; Teilnahme an Messen wie Oldtimermesse Tulln, Freizeitmesse Klagenfurt, Klubausfahrten etc. wechseln sich ab mit Frühschoppen und kleineren Bewerben.

29. Oldtimer & Teilemarkt
mit Oldtimeroerlösung Lospreis €

9. Juni 2024
9556 Liebenfels am Sportplatz

mit Oldtimerschau in der Sporthalle
Veranstaltet von den Freunden alter Motorräder

info: +43(0)6645296485 www.f-a-m.at

Am **Sonntag, 9. Juni 2024** organisiert der FAM seinen „Oldtimer- & Teilemarkt“, den größten Oldtimermarkt Kärnten. Der Schwerpunkt liegt bei den "Freunden alter Motorräder" natürlich bei den Zweirädern. Der Markt war, wie immer, sehr gut besucht, denn so mancher Besucher hoffte hier genau den Teil zu finden, der ihm fehlte.

Fotos: FAM



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



Der Verein „**Mirnock Oldies**“ wurde im Jahr 2004 von Liebhabern alter Motorräder gegründet. Mittlerweile findet traditionell jedes Jahr Ende Juni das „**Oldtimertreffen der Mirnock Oldies**“ in **Feld am See** statt.



Die Idee für ein „kleinen aber feinen“ Treffen wurde bereits kurz nach der Gründung des Vereins geboren. Inzwischen ist das Treffen jedes Jahr gewachsen, so dass heuer dafür die FF Feld am See ihre Räumlichkeiten zur Verfügung stellt. Mit dem Oldtimertreffen am 29. Juni feiert der Klub auch sein 20-jähriges Bestehen.



Zahlreiche Oldtimer-Vereine nutzten das schöne Wetter für einen Ausflug zu diesem Treffen in Feld am See bei Radenthein. Bei 33 °C hätten wohl manche lieber ein Bad im See genommen anstelle des Oldtimer-Treffens; aber es gab auch noch einen anderen Grund:

Den fangfrischen Fisch in Feld am See!

Für unsere Veldener Kollegen vom ASVÖ OCACV unter der Leitung von Ex-Rally-Pilot Zenz Pippan (Puch 650 TR und zugleich Mitgründer des „Kärntner-Classic-Cups“) und unseres Klubmitglieds Hans Robin, waren das aber genau die Punkte für einen Ausflug ihres Vereins



Nach den gemeinsamen Ausfahrten gab es wie immer ein geselliges Zusammensein ... Natürlich mit Fisch!

Und so geht es weiter:

13.07.2024

16. Flugtage Glainach – Ferlach

14.07.2024

ARBÖ Gartenfest Oldtimertreffen St. Oswald bei St. Jakob Tel.: +43 676 331 4 717

17. – 20.07.2024

ENNSTAL–Classic in Kärnten

Am 18. Juli Mittagspause auf Taggenbrunn

Sonderprüfung auf dem ÖAMTC-Fahrtechnikzentrum in Mail

<https://www.ennstal-classic.at/de/2021/12/programm-2023/>

19. – 21.07.2024

5. US-Car– Streed Food Festival - Faak am See

<https://the-strongbow.at/neuer-termin-us-car-jeep-festival-faak-am-see-2024/>

31.08.-01.09.

22. Oldtimerfest „Nostalgie Total“

<http://www.fallschirmspringerclub-kaernten.at/termine.html>



In unserem letzten DRIFT berichteten wir über den GP in Miami, Florida, vom 5. Mai 2024. Inzwischen sind nicht weniger als 6 Rennen über die Bühne gegangen. Zeit also eine kurze Zwischenbilanz zu erstellen:

19. Mai GP der Emilia-Romana, Imola

Der amtierende Weltmeister Max Verstappen wurde in der Schlussphase des Rennens vom Sieger des Miami Grand Prix, Lando Norris, neuerlich unter Druck gesetzt, aber er ließ sich nicht beirren und gewann zum dritten Mal in Folge auf der italienischen Kultstrecke.

26. Mai GP von Monaco, Monte Carlo

Erspart uns den Kommentar zu dem wohl langweiligsten Rennen der Saison. Jedes Oldtimer-Autocorso ist spannender! Wenn den Organisatoren dieses „Rennens“ nichts Besseres mehr einfällt, gehört dieser GP, trotz seiner langen Tradition, aus dem Formel 1-Kalender gestrichen.

Es siegte Charles Leclerc auf Ferrari.

09. Juni GP von Kanada, Montreal

Red Bull Racing-Pilot Max Verstappen siegte vor Lando Norris, McLaren und baute seinen Vorsprung in der Weltmeisterschaft erneut aus! Es war der 100. Sieg, den die Bullen feiern dürfen. Aber McLaren rückt den Bullen auf den Pelz. Daneben setzte sich Fernando Alonso letztlich gegen Lewis Hamilton durch, um das Podium zu komplettieren..

23. Juni GP von Spanien, Barcelona

Lando Norris machte Verstappen am Samstag seine zweite F1-Pole mit nur 0,020 Sekunden Vorsprung streitig. Dennoch gewann der RB-Pilot nach einem spannenden Strategiekampf gegen Lando Norris mit einem Vorsprung von 2,219 Sekunden. Lewis Hamilton holte mit dem dritten Platz sein erstes Podium in diesem Jahr.

30. Juni GP von Österreich, Spielberg

Es war George Russell, der den Großen Preis von Österreich völlig überraschend gewann. Der Mercedes-Pilot war Profiteur einer Berührung zwischen Max Verstappen im Red Bull und Lando Norris, McLaren. Während Verstappen das Rennen wieder aufnehmen konnte, war für Lando in der 62-ten der 71 Runden das Rennen zu Ende. Max kam als Fünfter ins Ziel und baute seinen Vorsprung in der WM durch den Ausfall von Norris weiter aus.



Fotos oben; redbull media



Foto: media.mercedes-benz



Foto: redbull media

Vor dem dramatischer Sieg für George Russel in Spielberg kann man sich jetzt schon fragen, ob das Fahrer-Karussell, das Ferrari mit der Verpflichtung von Lewis Hamilton und der damit verbundenen Kündigung von Carlos Sainz einleitete, wirklich ein kluger Schachzug war:

- Mercedes hat in den letzten Rennen konsequent sein Auto verbessert und in in Spielberg und Silverstone mit den beiden Siegen seinen Aufwärtstrend bestätigt. Auch wenn der Sieg von Russel dem Crash zwischen Verstappen und Norris zu verdanken ist, hätte Russel einen Platz auf dem Podium eingenommen; so wurde es eben der zweite Grand-Prix-Sieg seiner noch jungen Karriere. - Für Hamilton hätte das Rennen in Silverstone keine 2 Runden länger dauern dürfen, da er Max Verstappen schon formatfüllend im Rückspiegel hatte,
- Mit Hamilton hat Ferrari einen Altmeister angeheuert, der in den letzten Rennen und Qualifyings fast durchgehend von seinem jüngeren Team-Kollegen Russel ausgebremst wurde. Das zeigt sich auch in der WM, wo Russel trotz seines Ausfalls in Silverstone knapp vor Hamilton mi liegt.
- Gleichzeitig hat Carlos Sainz mit mehreren Podiums-Plätzen bewiesen, dass seine „Entlassung“ von Ferrari auf keinen Fall durch eine schwache Leistung begründet werden kann. Denn das interne Duell bei Ferrari zwischen Sainz und Leclerc ist ziemlich ausgeglichen; in der WM liegt Leclerc mit 150 Punkten nur knapp vor Sainz mit 146 Punkten.
- Hamilton wiederum dürfte sich mit seinem Wechsel, der an „die Ratten verlassen das sinkende Schiff“ erinnert, kräftig verkalkuliert haben.



Neue Sieger beim GP von Österreich

Man kann also gespannt sein wie die nächste Saison durch diese Fahrerwechsel beeinflusst wird.

Für mich verwunderlich, dass Red Bull nicht den frei gewordenen Carlos Sainz verpflichtet hat. Sergio Perez als Teamkollege von Max Verstappen hat in den letzten Rennen zu wenig zu den Erfolgen von RB Racing beigetragen. Nach den ersten Rennen noch auf Platz 2 der WM ist Sergio immer weiter nach hinten gerutscht und liegt dzt. nur auf Platz 5 mit minimalem Vorsprung auf die Fahrer Piastri, Russel und Hamilton.



Foto: media.mercedes-benz

Fahrer-Weltmeisterschaft nach 12 von 24 Rennen (GP von Grossbritannien)

Position	Driver	Nat	Team	Points
1.	Max Verstappen	NLD	Red Bull	255
2.	Lando Norris	GBR	McLaren	171
3.	Charles Leclerc	MCO	Ferrari	150
4.	Carlos Sainz jr.	ESP	Ferrari	146
5.	Oscar Piastri	AUS	McLaren	124
6.	Sergio Pérez	MEX	Red Bull	118
7.	George Russell	GBR	Mercedes-AMG	111
8.	Lewis Hamilton	GBR	Mercedes-AMG	110
9.	Fernando Alonso	ESP	Aston Martin	45
10.	Lance Stroll	CDN	Aston Martin	23

Formel 1 ab **2026** mit neuen Regeln

REGULATIONS



Text & Fotos: FIA-Media

Die Formel 1 wird 2026 in eine neue Ära eintreten - kleinere und leichtere Autos mit aktiver Aerodynamik und einer neuen Überholhilfe sollen mehr elektrische Leistung freisetzen und die Rennen enger und spannender machen!

Der Automobilweltverband FIA stellte vor kurzem das neue Technik-Reglement vor. Laut FIA sollen die neuen Autos ab 2026 um 30 Kilogramm weniger Gewicht haben und damit wendiger und agiler sein. Das Ganze geht Hand in Hand mit den neuen Regeln für die Antriebseinheiten.



Bei diesen – das war schon länger bekannt – soll die Leistung zu 50 Prozent aus der elektrischen Komponente kommen.

Für den Verbrennungsmotor sind vollständig erneuerbare Kraftstoffe vorgesehen. Die FIA wollte Nachhaltigkeit, revolutionäre Technik und eine verbesserte Show unter einen Hut bringen.

Das Ergebnis ist eine einzigartige Überarbeitung der Regeln, „die sicherstellen wird, dass unsere Meisterschaft noch relevanter für das ist, was in der Welt passiert“, sagte FIA-Präsident Mohammed Ben Sulayem.

Vor allem Überholvorgänge sollen die Rennen noch spannender machen. Dafür ist der Elektro-Boost fürs Überholen gedacht:

Statt dem DRS soll künftig ein Elektro-Boost beim Überholen helfen. Das neue System soll den Fahrern einen kurzen Schub an zusätzlicher Batterieleistung verschaffen, wenn sie weniger als eine Sekunde hinter dem vorausfahrenden Fahrzeug sind.

Auch neue Abmessungen am Chassis sollen Überholvorgänge erleichtern:

So wurde der Radstand von 3,6 auf 3,4 Meter verkürzt.

Die Breite der Autos wird von 2,0 auf 1,9 Meter schrumpfen, die maximale Bodenbreite wird um 150 Millimeter verringert.



Die 2026-er-Autos werden mindestens 768 kg wiegen, der Abtrieb wird um 30 Prozent und der Luftwiderstand wird um 55 Prozent reduziert.

Die Breite der Vorderreifen wird um 25 Millimeter und die der Hinterreifen um 30 Millimeter verringert.



Zu den aktiven Aerodynamiksystemen gehören bewegliche Front- und Heckflügel, die höhere Kurvengeschwindigkeiten ermöglichen. Auf der Geraden kann der Fahrer dann in einen Modus mit geringerem Luftwiderstand wechseln, um schneller zu fahren.

Das derzeit gültige Reglement hat gezeigt, dass z.B. Red Bull das neue Reglement besser umsetzen konnten als andere Teams. Als Folge gab das eine jahrelange Dominanz für Red Bull. Erst 2024 konnten sich McLaren und Mercedes an den Dominator heran arbeiten. Hoffen wir, dass sich dieses Spiel 2026 nicht wiederholt und wir von Anfang spannende Rennen gleichwertiger Teams sehen!



Text & Fotos: Audi Media

Im Zeitplan bei der Entwicklung der Audi Power Unit für die Formel 1

Seit mehr als zwei Jahren laufen die Arbeiten an der Antriebseinheit für den Formel 1-Einstieg von Audi. Die eigens gegründete Audi Formula Racing GmbH (AFR) in Neuburg a. d. Donau ist für die Entwicklung des F1-Hybridantriebs („Power Unit“) verantwortlich und hat die Aufbauphase erfolgreich abgeschlossen. Gemeinsam mit dem Standort in Hinwil bildet die Mannschaft aus Neuburg das künftige Werksteam, mit dem Audi im Jahr 2026 in der Königsklasse an den Start geht. Die Audi F1 Power Unit „Made in Germany“ macht hinter verschlossenen Türen große Fortschritte.

Seit 2022 wird an der Audi Power Unit für die Formel 1 gearbeitet. Was wurde erreicht?

Audi verfügt über 22 hochmoderne Prüfstände. Diese neuen Entwicklungstools sind State-of-the-Art und haben es ermöglicht, eine steile Lernkurve hinzulegen. Durch die Erprobung am Prüfstand gewinnt Audi wichtige Erkenntnisse in dieser Phase des Projekts.

Nach nur zwei Jahren läuft die Power Unit, bestehend aus Verbrennungsmotor, E-Motor, Batterie und Steuerungselektronik, auf dem Prüfstand. Die verschiedenen Komponenten konnten erfolgreich zu einer Einheit „verheiraten“ werden. Dabei hat die Audi Power Unit bereits simulierte Renndistanzen auf dem Prüfstand zurückgelegt.

Nach den erfolgreichen Renndistanzen mit der Power Unit sollen in Kürze auch mit dem gesamten Antrieb, also der Kombination aus Power Unit und Getriebe, Tests durchgeführt werden.

Auf welchen Strecken ist die Audi Power Unit bereits gefahren?

Auf dem Prüfstand testet Audi die Power Unit mit verschiedenen Layouts aus dem aktuellen F1-Kalender. - So ist z.B. Las Vegas für das Entwicklungsteam besonders in Hinblick auf das Energiemanagement interessant; schnelle und langsame Kurven sowie eine fast zwei Kilometer lange Vollgasfahrt über den Las Vegas Strip bieten eine perfekte Entwicklungsumgebung, um den Verbrennungsmotor und die ERS-Komponenten (Energierückgewinnungssystem) aufeinander abzustimmen.

Die Audi Power Unit kann man jetzt schon hören, wie sie simuliert auf Strecken wie Spielberg, Singapur oder Las Vegas fährt. Das erzeugt bei allen Beteiligten nicht nur Gänsehaut, sondern gibt dem Entwicklungs-Team auch das Gefühl, einen großen Schritt näher am ersten Rennen im Jahr 2026 zu sein.



Blick in einen der Prüfstände am Standort in Neuburg

Wie hat sich die Entwicklungsabteilung für das herausfordernde Projekt aufgestellt?

Für das Entwicklungs-Team war es besonders wichtig, alle Bereiche optimal abzudecken und eine gute Basis bei der Entwicklung der einzelnen Komponenten zu schaffen – Verbrennungsmotor, Elektromotor, Batterie, Steuerungselektronik, Software – um diese frühzeitig aufeinander abzustimmen.

Dabei hat die Erfahrung aus früheren Motorsportprojekten mit Hochvolt-Technologie, Le Mans, Formel E, aber auch das aktuelle Dakar-Projekt, sehr geholfen. Aber die Herausforderung in der Formel 1 ist natürlich noch einmal eine ganz andere in Bezug auf Spitzentechnologie und Wettbewerb. Das betrifft auch die Partner und Lieferanten von Audi.



Auch wenn der Aufbau in Neuburg abgeschlossen ist, nimmt die Intensität weiter zu?

Das Reglement 2026 lässt zum Beispiel für Einzylinder-Tests insgesamt drei Prüfstände zu, die bei den Betriebszeiten von der FIA nicht beschränkt sind. Audi nutzt diese Maximalzahl am Standort für die Entwicklung der Brennverfahren der Verbrennungsmotoren so intensiv wie möglich. Bisher wurden alle Ziele erreicht, die für Leistung und Effizienz in dieser Phase gesetzt wurden.

Zusätzlich läuft die Kraftstoffentwicklung seit 2022 mit einem starkem Partner, der über langjährige Erfahrung in der Formel 1 verfügt. Ein wirklich entscheidender Faktor für das Projekt „Formel 1“, da der neue nachhaltige Kraftstoff für 2026 eine stärkere Wettbewerbs-Relevanz haben wird.

Dass sich die gesamte Entwicklungs-Mannschaft auf die Power Unit für 2026 konzentrieren kann, ist ein Vorteil für Audi. In der verbleibenden Zeit bis 2026 geht es darum, mit vollem Fokus die Entwicklungsziele in Bezug auf maximale Gesamtfahrzeug-Performance zu erreichen. Es bleibt bis zum ersten Rennen spannend – und natürlich auch danach.

Für die Entwicklung der Power Unit gilt eine Kostenbeschränkung.

Es geht um Cost-Effizienz und Cost-Konformität. Das Thema Finanz hat durch die Kostenbegrenzung einen unmittelbaren Einfluss auf die Performance. Es gab in der Formel 1 also noch nie eine so direkte Verbindung zwischen operativer Effizienz und sportlichem Erfolg. Dass Audi am Limit Kostenbegrenzung operieren kann, bringt den neuen Formel 1-Rennstall auf Augenhöhe mit den anderen Wettbewerbern.

War es schwierig, Mitarbeitende für die Entwicklung einer F1 Power Unit in Deutschland zu gewinnen?

Die örtliche Nähe zur Mutter Audi in Ingolstadt ist in vielen Bereichen ein großer Vorteil für das Entwicklungs-Team. In der Region gibt es viele Experten für die

Entwicklung von Antriebskomponenten. Die anderen F1 Power-Unit-Hersteller sitzen in Großbritannien, Frankreich, Italien und Japan. Wenn man Mitarbeitende von Wettbewerbern holen will, müssen sie in der Regel in ein anderes Land ziehen – das ist eine Herausforderung, die für Audi aber nicht größer ist als für alle anderen. Die Leute müssen nicht nur bereit sein, den Arbeitgeber zu wechseln, sondern auch das Land. Dass Audi beim Recruiting erfahrene Ingenieure und Techniker von allen anderen Power-Unit-Herstellern gewinnen konnte, zeigt, dass das Projekt und der Standort attraktiv sind – auch für internationale Talente. Mittlerweile arbeitet eine breite Mischung an Experten aus 23 Länder im Team. Sie alle pushen mit maximalem Tempo für das Projekt und fiebern dem Einstieg in die Formel 1 entgegen. Die Motivation ist extrem hoch und man spürt einen starken Teamgeist.



Hochdruck-Waschmaschinen zur Reinigung von Motor-Bauteilen

Wie steht der Aufbau eines Werksteam?

Bereits 2023 hat Audi, zusammen mit dem 2026-Konzept-Team in Hinwil einen frühzeitigen Start hingelegt. Diese Arbeit intensiviert sich nun mit dem vorliegenden Chassis-Reglement.

Auf der technischen Seite arbeitet Audi standortübergreifend in einem echten Werksteam-Modus. Dabei steht die Integration der Power Unit mit wichtigen Details wie Thermomanagement im Fokus. Darüber hinaus gibt es auch beim Getriebe eine enge Zusammenarbeit. Die Innereien werden in in Neuburg entwickelt, die strukturellen Teile wie Getriebegehäuse und Hinterachse entstehen in Hinwil. - Die Erprobung des Antriebs, bestehend aus Power Unit und Getriebe, läuft dann auf dem Powertrain-Prüfstand.

Das Ziel ist für Audi klar: Die Vorteile und Möglichkeiten eines Werksteams bei Packaging und Integration der Power Unit voll auszuschöpfen.





Text & Fotos: Daniel Reinhard

Was bitte ist "Jäger Mister" oder "Mid Seen"?

Auch in Frankreich ist alles nicht immer ganz so einfach wie man denkt, oder glaubt. Das Essen zum Beispiel ist nicht überall "nouvelle cuisine", sondern bisweilen auch einfach nur "mauvais souterrain". Auch der historische Rennsport hält bisweilen Überraschungen und Fallstricke bereit.

So dürfen heute in Publikationen – selbst in historischen Artikeln oder Büchern aus Zeiten, wo vieles noch anders und oftmals besser war – weder Zigaretten-, noch Alkohol-Werbungen erkennbar sein. Alles muss abgedeckt oder retouchiert werden. Und so wird auch bei Demoläufen mit klassischen Formel-1-Wagen aus Jägermeister eben der "Jäger Mister" oder aus Mild Seven eben "Mid Seen"!



Nun kann man sich gegen die gesetzlichen Vorgaben nicht wehren – aber sie zumindest eleganter umsetzen.

Die Zigarettenmarke "West" wich als Sponsor von McLaren-Mercedes in Ungarn einst auf die Aufschrift "East" aus.

In Frankreich und den anderen Ländern der verbotenen Glimmstängel verwendete man die Vornamen der Piloten. Marlboro konnte gleich ganz auf die Schriftzüge verzichten. Allzu bekannt war das rot-weiße Dreieck. Bei Camel blieb am Ende einfach nur das Kamel übrig.



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.

Einmal der Gigl, einmal der Gogl!

Hyundai und Toyota auf Augenhöhe!



Fotos:toyotagazooracing. / Hyundai media

Nach der Rallye Croatia und der Portugal-Rallye über die wir in unserem letzten DRIFT berichteten, zog der WRC-Rallye-Tross weiter nach Sardinien. Die Rallye Italia Sardinien ist seit zwei Jahrzehnten ein fester Bestandteil des Kalenders der FIA-Rallye-Weltmeisterschaft und bietet eine Vielzahl von Straßeneigenschaften, von engen und technischen Abschnitten bis hin zu weitläufigen Hochgeschwindigkeits-Abschnitten sowie einer Mischung aus losem Schotter und hartem Grundgestein.

Sardinien - Die zweitgrößte Insel im Mittelmeer gilt als einzigartiges Naturlandschaft mit kleinen und große Buchten, smaragdgrünem Wasser und Stränden mit feinstem weißen Sand. Dabei ist die Insel vorwiegend bergig, aber ohne herausragende Gipfel. So weit die Kulisse für den italienischen WM-Lauf.

Zuletzt siegte das Toyota Gazoo Racing World Rally Team mit Sébastien Ogier bei der Rallye de Portugal (s. DRIFT 5). Nach den drei Siegen in Folge, Kenia, Kroatien und Portugal, war Toyota sehr optimistisch auf der süditalienischen Insel ein weiteres Top-Ergebnis zu holen, um die Führung in der Herstellerwertung zu übernehmen – gerade einmal vier Punkte fehlten zur Spitze.

Es ah auch von Beginn an so aus, dass bei der Rallye Sardinien, 30. Mai bis 2. Juni 2024, Sébastien Ogier seinen dritten Sieg in Folge einzufahren könnte. Doch ein spätes Drama auf den letzten Kilometern der Veranstaltung bedeutete, dass Ogier und Toyota den Sieg zwar knapp, aber doch verpassten.

Als Erster auf der Strecke verlor der WM-Führende Thierry Neuville auf den ersten Kilometern der Rallye Sardinien am ersten Tag viel Zeit und liegt aber nicht weit entfernt vom Podium. Um die Führung kämpfen von Beginn an Sebastien Ogier auf Toyota und Ott Tänak auf Hyundai.

Bereits viel heftiger ging es am zweiten Tag zu, denn sowohl der fünftplatzierte Thierry Neuville (Hyundai i20 N Rally1 Hybrid) als auch der, nur 2 Sekunden vor ihm liegende Takamoto Katsuta (Toyota GR Yaris Rally1 Hybrid) verzeichneten einen Abflug. Dadurch bleibt Dani Sordo (Hyundai i20 N Rally1 Hybrid) ungefährdet auf Platz drei. Um die Führung gab es aber ein hartes Duell zwischen Sebastien Ogier und Ott Tänak, ehe sich Ogier einen Vorsprung von rund 17 Sekunden heraus fahren konnte..

Fotos: Die drei Hersteller, die 2024 um die WRC kämpfen:
Hyundai Hyundai i20 N Rally1 Hybrid
Toyota Toyota GR Yaris Rally1 Hybrid
Ford Ford Puma



Mit einem Vorsprung von 6,2 Sekunden startete Ogier in die abschließende Power Stage und sah zu diesem Zeitpunkt wie der sichere Sieger aus was auch seinen dritten WRC-Sieg in Folge bedeutet hätte.

Aber Sebastien Ogier verpasste diese Rekordmarke denn etwa drei Kilometer vor dem Ziel handelte sich Ogier einen Reifenschaden ein und fiel mit dem minimalistischen Rückstand von lediglich 0,2 Sekunden hinter Ott Tänak (Hyundai) zurück.

Für Tänak ist es der 20. WM-Sieg insgesamt und der dritte Sieg auf Sardinien, damit zieht er mit Neuville gleich. Ogier verpasst den Rekord von fünf Siegen.

Der Vorsprung von 0,2 Sekunden war zugleich das knappsten Ergebnis in der Geschichte der FIA-Rallye-Weltmeisterschaft seit 2011; damals siegte allerdings der gleiche Ogier mit diesem Minimal-Vorsprung in Jordanien, dem diesmal. Die 0,2 Sekunden zum Sieg auf Sardinien fehlten.

Thierry Neuville konnte nach seinem Ausflug in die Botanik sein Auto am Sonntag wieder an den Start bringen. Er gewann am Sonntag drei der vier Wertungsprüfungen und auch die Power Stage. Damit holt sich Neuville die Maximalpunktzahl von zwölf Sonntags-Punkten und verteidigte die Führung in der Weltmeisterschaft.



Seine beiden Verfolger in der WM, Ott Tänak und Elfyn Evans holten aber auf. Neuilles Führung betrug nach der Rallye Sardinien noch 18 Punkte, das sind sechs Punkte weniger als vor der Rallye Sardinien.



1. Ott Tanak
2. Sebastian Ogier
3. Dani Sordo
4. Evans
5. Munster
6. Pajari

Endergebnis der Rallye Sardinien: 2024:

Hyundai i20 N Rally1	in 3h 06'05"6
Toyota GR Yaris rally1	+ 00"2
Hyundai i20 N	+ 2'25"8
Toyota GR Yaris Rally1	+ 2'37"8
Ford Puma	+ 6'42"9
Toyota GR Yaris rally2	+ 7'13"14



Hyundai Motorsport hat mit dem Sieg von Tänak und einem 3. Platz von Dani Sordo seine Podiumsbilanz ausgebaut und die Führung in der Herstellerwertung übernommen.

Es ging also zwischen diesen beiden Top-Marken Hyundai und Toyota wie beim Ping-Pong hin und her und so konnte man auf das nächste Duell der beiden Marken beim nächsten Event, der Rallye Polen, 27. bis 30. Juni, freuen.



Der Dominator der letzten WRC-Rallies war in Polen nicht am Start. Toyota-Pilot Sebastien Ogier war in einen Verkehrsunfall verwickelt und musste nach einem kurzen Krankenhaus-Aufenthalt auf den Start verzichten. Toyota beorderte den zweifachen Rallye-Weltmeister Kalle Rovanperä eilig als Ersatzmann nach Polen, wo er kurz vor dem Start der Rallye die Wertungsprüfungen nur einmal, statt wie üblich zweimal, im Straßenauto erkunden konnte.

Polens superschnelle Schotterstraßen sind zum ersten Mal seit 2017 wieder im Kalender der FIA-Rallye-Weltmeisterschaft 2024 vertreten und sorgten bei dieser Ausgabe zum 80-jährigen Jubiläum der Rallye für ein spannendes Spektakel.

Wie bei früheren Veranstaltungen wurden spektakuläre Schotter-Sonderprüfungen durch die malerische Masurische Seenplatte Polens geführt.

Der Hauptsitz der Veranstaltung befindet sich in der Stadt Mikolajk – ein Standort mit spektakulären Etappe und Sonderprüfungen im Umfeld, die der zweitältesten Rallye der Welt würdig ist.



Ersatzpilot Rovanperä und sein Beifahrer Jonne Halttunen waren zuvor noch nie in Polen gefahren. Ohne einen Test oder andere Vorbereitungen, die normalerweise von WRC-Crews vor einer Veranstaltung durchgeführt werden, startete das Duo in die schnellen Schotterprüfungen.



Anfangs „nur“ auf Platz vier der Gesamtwertung, kam Rovanperä immer besser in Schwung und lag am Ende der Freitags-Etappe bereits auf Platz 2. Lediglich 1,8 Sekunden trennten ihn vom führenden Team Andreas Mikkelsen/Torstein Eriksen (Hyundai i20 N Rally1 HYBRID).



Am Samstag, dem längsten Tag der Rallye, war Rovanperä auf sechs von sieben Prüfungen der schnellste Fahrer und übernahm auf der fünften Wertungsprüfung erstmals die Gesamtführung; ab der zwölften Wertungsprüfung lag er immer in Führung.

Zwischen diesen Sonderprüfungen gab es einen langen und spannenden Kampf um die Spitze, die aber letztlich auch durch das Pech seiner beiden ärgsten Rivalen entschieden wurde.

Teamkollege Elfyn Evans, war zwischenzeitig bis auf 0,4 Sekunden an den amtierenden Weltmeister herangekommen, verlor jedoch am Samstag auf der 13. Wertungsprüfung durch einen Reifenschaden 8,9 Sekunden.

Hyundai-Pilot Andreas Mikkelsen, der die Rallye noch am Freitag angeführt hatte, lag mit 9,4 Sekunden Rückstand auf Rovanperä auf Platz 2 und konnte sich mit diesem Rückstand durchaus noch Hoffnung auf den Sieg bei der Rallye Polen machen.



Mit diesem Vorsprung von 9,4 Sekunden ging Rovannerä in den Schlußtag am Sonntag. Der spannende Kampf um die Führung schien sich über die vier letzten Wertungsprüfungen mit einer Gesamtdistanz von 63 km fortzusetzen. Denn Rovanneräs erster Verfolger Mikkelsen versuchte auf den Führenden der Rallye Druck zu machen um sich doch noch den Sieg zu schnappen. Bei seinem wilden Sturmlauf erlitt der Norweger aber einen Reifenschaden; ein Schlag bei einer Quer-Rille löste den rechten Hinterreifen von der Felge und das kostete rund eine Minute.



Damit war der Weg zum Sieg für Rovannerä frei. Als Drittschnellster auf der abschließenden Power Stage holte er sich den Sieg mit 28,3 Sekunden Vorsprung. Es war der 13. WM-Triumph für den jungen Piloten mit der Startnummer 69 bei seinem 69-sten WRC-Start.

Elfyn Evans und sein Beifahrer Scott Martin holten sich am Sonntagmorgen durch den Reifenschaden von Mikkelsen den zweiten Platz in der Gesamtwertung zurück und verkürzte damit den Rückstand auf den Führenden in der WM-Fahrerwertung, Thierry Neuville, auf 15 Punkte.

Endergebnis der Rallye Polen

1. Kalle Rovannerä/Jonne Halttunen	Toyota GR YARIS Rally1 HYBRID	2h33m07.6s
2. Elfyn Evans / Scott Martin	Toyota GR YARIS Rally1 HYBRID)	+28.3s
3. Adrien Fourmaux / Alexandre Coria	Ford Puma Rally1 HYBRID	+42.7s
4. Thierry Neuville / Martijn Wydaeghe	Hyundai i20 N Rally1 HYBRID	+1m10.8s
5. Mārtiņš Sesks / Renārs Francis	Ford Puma Rally1	+1m47.0s
6. Andréas Mikkelsen / Torstein Eriksen	Hyundai i20 N Rally1 HYBRID	+2m16.6s

Fahrer-Weltmeisterschaft nach 7 Bewerben

1. Thierry Neuville	136 points
2. Elfyn Evans	121
3. Ott Tänak	115
4. Sébastien Ogier	92
5. Adrien Fourmaux	91
6. Kalle Rovannerä	63



2024 FIA Hersteller-WM nach 7 Bewerben

1. Hyundai	Hyundai Shell Mobis World Rally Team	311 points
2. Toyota	TOYOTA GAZOO Racing World Rally Team	301
3. Ford	M-Sport Ford World Rally Team	156

Die Rallye Lettland (18. bis 21. Juli) debütiert als nächste Veranstaltung im WRC-Kalender. Auf Fahrer und Teams warten noch mehr Hochgeschwindigkeits-Schotterstraßen. Während sich der Servicepark in der südlichen Küstenstadt Liepāja befindet, startet die Rallye in der Hauptstadt Riga.



Servus-On überträgt einzelne Sonderprüfungen sämtlicher WRC-Läufe live. Leider lagen die Sonderprüfungen und Übertragungszeiten bei Redaktionsschluss noch nicht vor.

In der Mediathek könnt Ihr aber abgelaufene Events noch einmal nachverfolgen

>> [Mediathek](#)



Fleißig unterwegs waren auch die Piloten und Teams der MotoGP seit dem Erscheinen unseres letzten DRIFTS bei dem wir über die Ereignisse beim MotoGP von Jerez, Spanien und Austin, Texas, USA, berichteten. Nicht weniger als 4 Events, teilweise mit Sprint, standen danach auf dem Programm. Zeit also um eine kurze Zwischenbilanz zu ziehen, da die Teams jetzt in die verdiente Sommerpause fahren:

Schon beim nächsten Rennen nach Austin, Texas, dem **MotoGP von Catalunya** am 26. Mai gab es am Samstag bei Sprintrennen Dramatik pur.

Brad Binder, KTM lag zeitweise in Führung ehe er seine Maschine ins Kiesbett warf; auch Newcomer Pedro Acosta führte zeitweise den Pulk an bevor er vom regierenden Weltmeister Francesco Bagnaia und danach Marc Márquez überholt wurde. Das Drama erreichte in der allerletzten Runde seinen Höhepunkt - Bagnaia schien den Sieg schon in der Tasche zu haben, doch dann rutschte er plötzlich aus und sah sich neben der Strecke wieder. Lachender Dritter war der Aprilia-Fahre Aleix Espargero.



Acosta: Führung, am Ende 3. Platz beim Sprint

Ergebnis Sprintrennen Catalunya, , Barcelona, Spanien, 25. Mai

1. Aleix Espargero	Aprilia	APRILIA RACING	
2. Marc Márquez	Ducati Desmosedici GP23	Gresini Racing MotoGP	+0.892
3. Pedro Acosta	Red Bull GASGAS Tech3	KTM GasGas	+1.169
4. Jorge Martín	Ducati Desmosedici GP24	Prima Pramac Racing 24	+2.147

Schon am darauffolgenden Sonntags-Rennen zeigte der regierende Weltmeister Francesco „Pecco“ Bagnaia (dreifacher Weltmeister in der Motorrad-Weltmeisterschaft) wo der Bartl den Most holt; auf seiner Ducati Desmosedici GP24 fuhr er einen Vorsprung von rd. 1,5 Sekunden auf seinen Verfolger Jorge Martin heraus. Jorge war auch 2023 sein engster Verfolger gewesen..



Harter Kampf um den Sieg in Catalunya: Bagnaia / Martin

Ergebnis MotoGP Catalunya, Barcelona, Spanien, 26. Mai:

1. Francesco Bagnaia	(ITA) Ducati Desmosedici GP24	Ducati Lenovo Team
2. Jorge Martin	(ESP) Ducati Desmosedici GP24	Prima Pramac Racing 24
3. Márquez	(ESP) Ducati Desmosedici GP23	Gresini Racing MotoGP

Der KTM-Pilot Brad Binder (ZA) vom Red Bull KTM Factory Racing-Team landete mit seiner KTM RC16 auf Platz 8. Markenkollege Pedro Acosta brachte seine Red Bull GASGAS Tech3 auf Platz 13 ins Ziel.

Next Stopp - **MotoGP Mugello, Italien am 02. Juni 2024**. Für die Italiener hätte es nicht besser laufen können:

Das Heimrennen in Mugello sah vier italienische Ducatis auf den ersten vier Plätzen; dazu gab es einen Doppelsieg des Werksteams mit zwei italienischen Fahrern on top! - Das Rennen an sich war eher unspektakulär. Nachdem Bagnaia wegen eines Vergehens im Training für das Hauptrennen am Sonntag um drei Startplätze zurückversetzt wurde, startete er mit einem perfekten Start in das Rennen und holte sich bereits in der zweiten Kurve die Führung die er bis zum Ende des Rennens behielt.

MotoGP-Rookie Pedro Acosta ging als Fünfter in die erste Kurve und behielt diese Position bis zur Zieldurchfahrt. Für ihn war es ein eher langweiliges Rennen. Als Grund für seinen Rückstand erklärte der 20-Jährige: *"Hier in Mugello konnte ich nicht so fahren, wie es eigentlich mein Stil ist. Mit dem hätte ich deutlich mehr Probleme mit Vibrationen gehabt. Das habe ich versucht zu verhindern"*.

KTM hat auf die bisherigen, sehr guten Ergebnisse des jungen Spaniers reagiert und bekannt gegeben, dass Pedro Acosta 2025 so wie Brad Binder auf einer Werks-KTM an den Start gehen wird. Er wird also von Tech3-GasGas ins KTM-Werksteam befördert. Was mit Brad Binders Team-Kollegen Miller, der heuer noch keine guten Platzierungen aufweisen konnte, passieren wird, wurde noch nicht bekannt gegeben.



P. Acosta (oben), B. Binder (unten)

Ergebnis MotoGP Mugello, Italien, 2. Juni:

1. Francesco Bagnaia	(ITA)	Ducati	
2. Enea Bastianini	(ITA)	Ducati	+0,799 sec
3. Jorge Martin	(ESP)	Ducati	+0,924
4. Marc Marquez	(ESP)	Ducati	+2,064
5. Pedro Acosta	(ESP)	KTM GasGas	+7,051



Mehr action gab es wieder beim **MotoGP der Niederlande am 30. Juni:**

Nach einer Pole Position und dem Sprintsieg am Samstag gewinnt Francesco Bagnaia auch das Hauptrennen am Sonntag souverän.



Ergebnis Sprintrennen MotoGP Assen, Niederlande, 29. Juni

1. Francesco Bagnaia	Ducati	Ducati Lenovo Team	
2. Jorge Martin	Ducati	Prima Pramac Racing	Ducati + 2.355
3. Maverick Vinales	Aprilia	Aprilia Racing Team	+ 4.103

Brad Binder kam auf Platz 6, Pedro Acosta auf Platz 10.

Ergebnis MotoGP Assen, Niederlande, 30. Junii

1. Francesco Bagnaia	Ducati	Ducati Lenovo Team	
2. Jorge Martin	Ducati	Prima Pramac Racing	Ducati + 3.676
3. Enea Bastianini	Ducati	Ducati Lenovo Team	Ducati + 7.073
4. Fabio di Ganantonio	Ducati	Pertamina Enduro VR46 RT	+ 8.299
5. Maverick Vinales	Aprilia	Aprilia Racing Team	+ 8.258
6. Brad Binder	KTM	Red Bull KTM Factory Racing	+ 16.005

Pedro Acosta lag in der letzten Runde auf Platz 7 ehe er kurz vordem Ziel stürzte und so wertvolle WM-Punkte liegen ließ.

Aus den bisherigen MotoGP-Rennen lässt sich ableiten, dass Ducati nach wie vor die Nummer 1 in der höchsten Klasse des Motorrad-Rennsports ist. Ducati-Maschinen auf den Plätzen 1 bis 4 sind fast die Regel; fallweise belegen die italienischen Rennmaschinen sogar Platz 1 bis 6. Auch in der Weltmeisterschaft werden die ersten vier Plätze derzeit von Ducati-Piloten belegt.

Den beiden anderen Herstellern, Aprilia und KTM, ist es, trotz anfänglicher Erfolge, nicht gelungen dies Dominanz zu brechen. Für KTM kommt es sogar noch schlimmer, denn man liegt in der Hersteller-WM nun sogar hinter Aprilia.

1. Ducati	315 Pkt
2. Aprilia	175
3. KTM	165
4. Yamaha	48
5. Honda	24



Pedro Acosta, z.Z. bester KTM-Pilot

Als Folge will man sich angeblich vom derzeitigen Team-Chef, dem Italiener Guidotti, trennen. Giudotti leitete zehn Jahren lang das Ducati-Kundenteam von Pramac Racing. Zuvor arbeitete er zwei Saisons für Aprilia in der Superbike-Weltmeisterschaft. Seine Manager-Karriere hatte er aber bei KTM begonnen. Er war von 2006 bis 2009 für die Projekte in der 125ccm- und 250ccm-Klasse verantwortlich.



MotoGP Sachsenring, Deutschland, 6. und 7. Juli.

Jorge Martin beendet Durststrecke mit Sprintsieg
Jorge Martin gewinnt den MotoGP-Sprint am Sachsenring und beendet damit seine Durststrecke, nachdem die letzten fünf Siege in Sprints und Grand Prix` allesamt an Francesco Bagnaia gingen, der diesmal nur auf Platz 3 landete. Miguel Oliveira wird starker Zweiter.

In der 12. Runde kommt Pedro Acosta auf Platz zehn liegend von der Strecke ab und fällt ans Ende des Feldes zurück.



Beim Rennen am Sonntag sieht Jorge Martin im Rennen lange Zeit wie der sichere Sieger aus. Er führt das Rennen bis zur vorletzten Runde an, kommt dann aber unter dem Druck von Verfolger Francesco Bagnaia zu Sturz. AUS der Traum von zwei Siegen am Sachsenring. Bagnaia holt sich den Sieg mit deutlichem Vorsprung. Eine sehenswerte Aufholjagd bot Marc Marquez der von Startplatz 13 auf Rang zwei fuhr. Mit seinem Bruder Alex als Dritter stehen die Marquez-Brüder erstmals zusammen auf dem Podium.

Sprintsieger Jorge Martin, unten

Ergebnis MotoGP Sachsenring, Deutschland, 7. Juli

1. Francesco Bagnaia	Ducati Lenovo Team	Ducati	
2. Marc Marquez	Gresini Racing	Ducati	+ 3.804
3. Alex Marquez	Gresini Racing	Ducati	+ 4.334
4. Enea Bastianini	Ducati Lenovo Team	Ducati	+ 5.317
5. Franco Morbidelli	Prima Pramac Racing	Ducati	+ 5.557
6. Miguel Oliveira	TrackHouse Racing	Aprilia	+ 10.481
7. Pedro Acosta	Red Bull GASGAS Tech3	KTM	+ 14.746
8. Marco Becceschi	Pertamina Enduro VR46 RT	Ducati	+ 14.930
9. Brad Binder	Red Bull KTM Factory Racing	KTM	+ 15.084
10. Raul Fernandez	TrackHouse Racing	Aprilia	+ 16.384



Zwischenwertung der MotoGP

1. Francesco Bagnaia	222	Ducati Lenovo Team
2. Jorge Martin	212	Prima Pramac Racing
3. Marc Marquez	166	Gresini Racing
4. Enea Bastianini	155	Ducati Lenovo Team
5. Maverick Vinales	125	Aprilia Racing Team
6. Pedro Acosta	110	Red Bull GASGAS Tech3
7. Brad Binder	108	Red Bull KTM Factory Racing



Als nächstes Groß-Ereignis steht bei der MotoGP das Rennen in Spielberg auf dem Red Bull Ring auf dem Programm. Von 16. bis 18. August 2024 gastiert die Königsklasse des Motorradrennsports am Red Bull Ring. Stars wie Francesco Bagnaia (Ducati) oder Brad Binder (KTM) werden sich spannende Duelle liefern.

Am Spielberg wird gleich in 5 Klassen um WM-Punkte gekämpft: MotoGP™, Moto2, Moto3, MotoGP Red Bull Rookies Cup und MotoE.

Wenn die besten Rider der Welt am Red Bull Ring gegeneinander antreten, sind Duelle am Limit vorprogrammiert. Der 4,3 Kilometer lange Red Bull Ring mit seinen schnellen Geraden und anspruchsvollen Kurven liefert den perfekten Schauplatz für ein MotoGP™-Spektakel der Extraklasse.



Zeitplan:

Freitag, 16. August 2024	1. Freies Training	10:45 - 11:30 h
	Training	15:00 - 16:00 h
Samstag, 17. August	2. Freies Training	10:10 - 10:40 h
	1. Qualifying	10:50 - 11:05 h
	2. Qualifying	11:15 - 11:30 h
	Startaufstellung Sprint	11:15 - 11:30 h
	Sprint	15:00 - 15:30 h
Sonntag, 18. August	Warm Up	09:45 - 09:55 h
	Rennen	14:00 - 15:00 h

Tickets für den START / ZIEL-Bereich sind bereits ausverkauft!



Bei ServusTV und ServusTV On bekommen alle Motorrad-Fans in Österreich wieder das komplette Rundum-Sorglos-Paket geboten: Alle Renn-Wochenenden des Jahres gibt's live im Free-TV und im kostenlosen Livestream zu sehen.

- Alle 21 Renn-Wochenenden sind 2024 bei ServusTV und ServusTV On verfügbar
- International Livestreams (Englisch) umfassen Trainings, Qualifyings & Rennen
- ServusTV On Livestreams (Deutsch) umfassen alle Qualifyings und Rennen
- Alle Qualifyings, Rennen und Highlights als Video zum Nachsehen abrufbar
-



Vom 10. Juni bis zum 31. Dezember 2024 können die Gäste des Audi Forum Neckarsulm in einer Sonderausstellung die 125-jährige Geschichte der Marke Horch entdecken und den Glanz der einstigen Luxusmarke erleben.



125 Jahre ist es her, dass Audi Gründer August Horch in Köln die Firma „A. Horch & Cie.“ angemeldet hat, sein erstes Unternehmen. Anlass für Audi Tradition, dieses Jubiläum mit einer neuen Sonderausstellung zu feiern. Diese ist vom 10. Juni bis zum 31. Dezember im Audi Forum Neckarsulm zu sehen und zeigt die edlen Exponate umrahmt von berühmten Opernhäusern – deshalb auch der Titel der Ausstellung: „Ganz große Oper – 125 Jahre Horch“.



Horch gehört zu den glanzvollsten Marken der deutschen Automobilgeschichte und ist während der 1930er-Jahre Marktführer in der Luxusklasse. Dass ihr Gründer August Horch einmal einer der Pioniere des Automobilbaus wird, ist dem gelernten Schmied aus Winnigen an der Mosel nicht in die Wiege gelegt. Und doch entwickelt der ebenso lernbegierige wie technikbegeisterte Horch, der 1890 ein Ingenieursstudium am Technikum im sächsischen Mittweida abschließt, schnell

seine Vision eines perfekten Autos. In seiner Autobiografie „Ich baute Autos“ sagt Horch im Rückblick: *„Ich war unter allen Umständen bestrebt, nur große und gute Wagen aus erstklassigem Material zu bauen.“*

Seine Karriere beginnt August Horch bei Carl Benz in Mannheim, wo er drei Jahre bleibt und zum Betriebsleiter für Motorwagenbau aufsteigt. Allerdings fehlt ihm dort der nötige Freiraum für seine Ideen und so macht sich Horch vor 125 Jahren selbständig: Gemeinsam mit dem Tuchhändler Salli Herz gründet er 1899 in Köln die „A. Horch & Cie.“, seine erste Firma.

In der Werkstatt – einem ehemaligen Pferdestall – reparieren die jungen Unternehmer zunächst Motoren. Schon ein gutes Jahr nach der Gründung präsentiert August Horch im Dezember 1900 sein erstes Automobil: den Horch Nr. 1 mit zwei Zylindern und 4 bis 5 PS. Als der wirtschaftliche Erfolg ausbleibt, verlegt Horch auf der Suche nach Geldgebern den Firmensitz zunächst nach Reichenbach im Vogtland, 1904 dann nach Zwickau. Dort angekommen, wandelt er sein Unternehmen in eine Aktiengesellschaft um. Bald stellten sich erste Erfolge ein:



Seine Fahrzeuge verkaufen sich in ausreichenden Stückzahlen und Horch nimmt erfolgreich an Rennen teil, wodurch die Marke Horch schnell bekannt wird. Jedoch kommt es 1909 im Hinblick auf die strategische Ausrichtung des Unternehmens zum Streit mit dem Aufsichtsrat und August Horch verlässt seine Firma. Noch im gleichen Jahr gründet er in der Nähe des alten Firmensitzes ein neues Unternehmen. Seinen Familiennamen darf er nicht mehr verwenden

.. und so entsteht „Audi“, der neue Firmenname ist die lateinische Übersetzung von Horch.

Zeitlebens ist August Horch ein hervorragender Ingenieur, der mit seinem Pioniergeist immer wieder Innovationen auf den Weg bringt. Zu seinen ersten Patentanmeldungen gehört Anfang des 20. Jahrhunderts ein Abreißgestänge für die Magnetzündung, welches das Anspringen des Motors beschleunigt. Horch führt den Kardanantrieb ein, verwendet Leichtmetall für den Guss von Kurbelgehäusen sowie für die Gehäuse von Getriebe und Differenzial, nutzt Chromnickelstahl für hochbelastete Zahnräder und ist schließlich der Erste, der den Einlass des Kraftstoffs im Motor durch hängende Ventile steuert.



Anfang der 1930er-Jahre führen die schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen dazu, dass die Firmen Audi und Horch wieder zusammenkommen: Auf Betreiben der Sächsischen Staatsbank fusionieren die vier Automobil- und Motorradmarken Audi, DKW, Horch und Wanderer 1932 zur Auto Union AG, dem damals zweitgrößten Kraftfahrzeug-Konzern in Deutschland. Das Firmensignet des neuen Konzerns zeigt vier ineinander verschlungene Ringe, die für die unauflösbare Einheit der vier Gründerfirmen stehen. Die Markennamen Audi, DKW, Horch und Wanderer behält das neue Unternehmen bei. Jede der vier Marken verantwortet innerhalb des Konzerns ein bestimmtes Marktsegment: DKW ist im Bereich Motorräder und Kleinwagen aktiv, Wanderer baut und vertreibt Automobile der Mittelklasse, Audi bringt Automobile im gehobenen Mittelklassensegment auf den Markt und Horch steht für die automobilen Luxus- und Oberklasse.



In den 1930er-Jahren behauptet die Marke Horch ihre Spitzenposition im Luxussegment. Wer damals etwas auf sich hält, fährt Horch: der Schriftsteller Thomas Mann etwa, Boxlegende Max Schmeling oder Schauspieler Harry Piel, um nur einige der prominenten Horch-Fahrer zu nennen.

Mit Ausbruch des Zweiten Weltkriegs muss die Firma den Betrieb auf Rüstungsproduktion umstellen, bevor nach dem Krieg die Geschichte der Marke Horch endet. Ganz verschwunden ist der Name Horch jedoch nicht, denn seit 2022 nimmt der Audi A8 L Horch eine Sonderstellung in der Audi Modellpalette ein. Er wird als Topversion des Oberklasse-modells Audi A8 für den chinesischen Markt gebaut – in Neckarsulm.

Im Audi Forum Neckarsulm ist vom 10. Juni bis 31. Dezember in der Ausstellung „Ganz große Oper – 125 Jahre Horch“ eine einmalige Zusammenstellung von Automobilen zu sehen:

Neben dem ersten Horch, einem Nachbau auf Originalfahrgestell, erwartet Sie das erste in Deutschland verkaufte Serienautomobil mit Achtzylindermotor, ein Horch 8 Typ 303. Geschichte hat die Marke Horch auch mit dem ersten in Großserie produzierten Zwölfzylinderauto Deutschlands geschrieben, dem Horch 670 von 1931. Dieses Auto ist ebenso Teil der Sonderausstellung wie der verschollene und dann in Texas entdeckte „letzte Horch“: Das Fahrzeug ist in der Nachkriegszeit in Ingolstadt entstanden und über Umwege in die USA gekommen, bis Audi es 2008 schließlich wiederentdeckte. hat.

Audi Forum Neckarsulm

Öffnungszeiten: montags bis freitags, 8 bis 16 Uhr, Eintritt frei; Samstags, sonntags und an Feiertagen ist geschlossen.



KUNTERBUNTES

aus der Presse



Sehr geehrte Damen und Herren!

Seit 2022 hat unser langjähriger Lieferant Super-sprint die Preise stabil gehalten. Leider ist er nun gezwungen, die Preise ab dem 15. Juli 2024 aufgrund der gestiegenen Rohstoff- und Energiepreise um bis zu 15 Prozent zu erhöhen.

Bis zum 14. Juli 2024 haben Sie jedoch noch die Möglichkeit, zu den aktuellen Preisen von 2022 zu bestellen und zusätzlich von unserem aktuellen Online-Rabatt zu profitieren:

<https://need4speed.at/Tuning/Abgasanlagen/>



In diesem Sinne: Ladies and Gentlemen, wir freuen uns auf Ihren virtuellen Boxenstopp! Ihr Need4Speed Team



Schmierstoffaktion für Oldtimerclubs

Liebe Oldtimer Fans, wir informieren Sie über unsere neuen Aktion für Schmierstoffe und Pflegeprodukte:



ab einer Bestellung von 200 € gratis LED Arbeits-Handleuchte



ab einer Bestellung von 500€ gratis Ringschlüsselsatz

Beispiel
OLDTIMER MOTORENÖL
mapo Oldtimer Spezial 15W40
API: SF/CC, Spezifikationen:
MB 226, CCMC G2/D1,
AUDI/VW 501.01, Land Rover,
Jaguar, Volvo, BMW, Lancia,
Auto Union, Wartburg, Wolga (GAZ),
Renault, NSU, MG, Lindner,
Perkins, Fiat, John Deere, Ford,
Steyr, Fendt-Dieselross, Massey-Ferguson.

- 12 x 1 lit. Flasche per Stk. 8,70 €
- 4 x 5 lit. Kanister per Stk. 41,00 €
8,20 €/L
- 20 lit. Kanister per Stk. 153,00 €
7,65 €/L

Preise inkl. MwSt.
Zustellung ab 200 € frei Haus
darunter 15 € Versandkosten
Lieferzeit 3-5 Werktage
Bestellungen per Mail

Bitte kontaktieren Sie uns auch für andere Artikel wie:

- OLDTIMER EINBEREICHSMOTORENÖL
- MEHRZWECKFETT
- ZINKSPRAY etc.

Mit freundlichen Grüßen

Kirchmair Schmierstoffe
Pfarrwiese 13
6179 Ranggen
Tel 0664 413 0834
E mail:
schmierstoffe-kirchmair@gmx.at



BMW testet das neue Sport-Cabrio „Z9 Aquastar“

Während des Urlaubs konnte die DRIFT-Redaktion die Testfahrten des neuen BMW-Concept-cars beobachten.

Der Erbkönig ist nicht nur für die Cabrio-Fans gedacht, sondern soll auch eine Marktlücke für die Wassersportler abdecken.



Technisch verfügt der neue BMW Z9 Aquastar über den, aus dem BMW M5 stammende 5,0-Liter 8-Zylinder-Motor, der 400 PS leistet und das Fahrzeug nicht nur auf der Straße, sondern auch im Wasser mit standesgemäßer Beschleunigung versieht. Es ist zu diesem Zeitpunkt auch das stärkste Triebwerk aus dem Hause BMW und treibt den Z9 ziemlich flott durch die Wellen.



Die Tests, die die DRIFT-Redaktion beobachten konnte, fanden bei relativ ruhigem Meer statt. Ob der Prototyp auch für höhere Wellen geeignet ist, sei dahin gestellt.





Ihr werdet es vermutlich schon geahnt haben, dass da irgendwie etwas nicht stimmen kann. Im Zeitalter von Fake-News hat sich auch die DRIFT-Redaktion eine kleine Zeitungs-Ente erlaubt



BMW testet keinen wassertauglichen Z9 obwohl die Idee nicht schlecht wäre.

Vielmehr hat ein findiger Vermieter von Wasser-Scootern ein derartiges Fahrzeug mit einer Sportwagen Karosserie verkleidet.

Die Idee dürfte sich ausgezahlt haben, denn der „BMW Z9 Aquastar“ war stark gefragt.



ENNSTAL CLASSIK 2024 in Kärnten

Für die Oldtimer-Freunde gibt es heuer die Gelegenheit die zahlreichen historischen Fahrzeuge der Ennstal-Classic bei einer Sonderprüfung beobachten zu können.

Hier der Zeitplan für
DONNERSTAG, 18. JULI
09:00 START Gröbming
10:45 ZK Mauterndorf
13:30 ZK & Mittagsrast
Taggenbrunn

14:45 SP ÖAMTC Fahrtechnikzentrum Mail, St. Veit/Glan
16:30 PK Weisskirchen
17:00 SP Red Bull Ring
19:45 ZIEL Schladming

Die o.a. Zeitangaben gelten für das erste Auto – Durchfahrtszeit beträgt ca. 2 Stunden.



Kärntner Wassersport-Startup Scubajet insolvent

Scubajet, ein Kärntner Startup das aus der TV-Serie „2 Minuten - 2 Millionen“ bekannt ist, ist in die Insolvenz gerutscht. Über das 2016 in Klagenfurt gegründete Jungunternehmen wurde am Landesgericht Klagenfurt ein Insolvenzverfahren eröffnet. Kreditschützer beziffern die Schulden mit etwa 2,5 Millionen Euro.



Foto: Sun & Fun Sports Equipment

Scubajet hat einen portablen E-Antrieb für Wassersportgeräte entwickelt, Der vielseitig einsetzbare Wasserjet ist der kleinste Tauchscooter weltweit. Das genügte den Kärntnern aber nicht. Der Scubajet-Motor eignet sich nicht nur als Tauchscooter und zum Schnorcheln, sondern lässt sich auch mit einem SUP-Board, Kanu, Kajak oder einem Schlauchboot verbinden.

Das Gerät kam auch in einigen Hollywood Blockbustern zu Einsatz. Trotzdem musste die Geschäftsleitung mitteilen „Der große Durchbruch ist uns leider nicht gelungen“,

Eigentlich sehr schade!

Rückfahrkamera: Neue Regel ab Juli – wer das übersieht, zahlt Strafe

Eine Rückfahrkamera ist nicht nur praktisch, sondern so wie Rückfahrassistenten bald auch verbindlich. Das zumindest sieht die EU vor und hat eine Frist bis Juli 2024 gesetzt. Achtet du dabei nicht auf die richtige Funktionsweise der Geräte, kann das Geld kosten.



Schon seit 2022 gilt eine EU-Verordnung in allen EU-Mitgliedstaaten, die sich auf den Einbau von Fahrerassistenzsystemen wie u.a. Rückfahrkameras und/oder -sensoren bezieht.

Während dies seit 2022 nur für alle neu entwickelten Automobile galt, müssen ab Juli 2024 sämtliche Neuwagen mit den zusätzlichen Systemen ausgestattet sein.

Dazu das Bundesministerium für Verkehr: „*Ein wesentliches Ziel dieser Verordnung ist, die Anzahl der Getöteten und Verletzten, durch die verpflichtende Einführung von Fahrzeugsicherheitssystemen zu senken. Mit dieser Verordnung werden eine Reihe neuer Technologien und Sicherheitsmaßnahmen verpflichtend eingeführt.*“

Neben Rückfahrkameras gehören auch die folgenden Systeme dazu:

- Notbremsassistent
- Notfall-Spurhalteassistent
- Intelligenter Geschwindigkeitsassistent
- Warnsystem bei Müdigkeit und nachlassender Aufmerksamkeit
- Abbiegeassistent und Kollisionswarnsystem
- Ereignisbezogene Datenspeicherung

- Notbremslicht
- Reifendrucküberwachungssystem
- Erweiterter Kopfaufprallschutzbereich
- Verbesserung des unmittelbaren Sichtbereichs schwerer Nutzfahrzeuge

In diesem Fall kann dich die Rückfahrkamera Geld kosten

Die neue Pflicht gilt auch für ältere Autos – alle, die nach dem Einführungsdatum verkauft werden, müssen mit einer funktionierenden Rückfahrkamera und/oder entsprechenden Sensoren ausgestattet sein – und bewirkt damit Folgendes:



Fahrzeuglenker müssen darauf achten, dass das Gerät auch einwandfrei funktioniert. **Denn wer mit einem defekten Exemplar unterwegs ist, dem droht Bußgeld.**

„Eine nicht funktionierende Rückfahrkamera stellt einen Verstoß gegen die Rückfahrkamera-Pflicht dar und kann mit Geldstrafen geahndet werden“, heißt es dazu. Kommt es durch Fehlfunktionen zusätzlich zu einem Unfall, droht ebenfalls Bußgeld. Grund dafür ist laut Anwalt-Suchservice, dass „automatische Assistenzsysteme [...] den Fahrer nicht aus seiner Verantwortung befreien. Wenn sie versagen, haftet er, notfalls auch allein, für den Schaden. Trotz derartiger Systeme muss der Fahrer immer noch selbst sicherstellen, dass kein Unfall passiert“.



ENDGÜLTIG Aus für den Genfer Autosalon

Foto: pixabay, pexels, Renault media
Der Genfer Autosalon war eine der einst wichtigsten Automessen weltweit. Nun ist er endgültig am Ende. Dass es dazu kommen könnte, ließen schon die Berichte in unseren letzten DRIFT-Ausgaben befürchten



Zuletzt fand die traditionsreiche Automesse in diesem Frühjahr in einem kleineren Format statt, Schon da hatte sich gezeigt, dass die großen Hersteller gar nicht mehr anwesend waren. Lediglich Renault und Dacia hielten der Ausstellung noch die Treue. Andere Hersteller, vor allem aus China, waren aber mit ihren E-Automobilen stark vertreten; so z.B. BYD.

Jetzt aber teilten die Organisatoren mit: „Eine weitere Auflage wird es nicht mehr geben!“



Der Autosalon war 1905 ins Leben gerufen worden und fand zumeist im Frühjahr als erste Automesse des Jahres statt. Er galt lange Zeit als eine der weltweit wichtigsten

Automobilfachmessen und zeigte als Erster neue Trends auf.

Unter dem Namen „Geneva International Motor Show“ (GIMS) feierte der Autosalon 2024 in Genf erstmals seit 2019 ein Comeback, wenn auch im Kleinformat. - Er wurde von elf auf sieben Tage verkürzt. Lediglich 168.000 Besucher besuchten die Messe; vor der Coronapandemie waren es mehr als 600.000.



Die Veranstalter begründen das Ende des Autosalons damit, dass sie festgestellt hätten, dass die Automobilindustrie heute nicht mehr unbedingt eine solche Veranstaltung brauche. 2024 war die Zahl der bedeutenden Marken vor Ort mehr als überschaubar und das Bild war eher trist.

„Das mangelnde Interesse der Hersteller am Genfer Salon in einem schwierigen Branchenumfeld, die Konkurrenz durch die Messen in Paris und München, die von den jeweils heimischen Herstellern bevorzugt werden, und die nötigen Investitionen in eine derartige Messe bedeuten das Ende für eine weitere Auflage“, so der Messe-Präsident laut Reuters.

Der Name GIMS (Geneva International Motor Show) soll aber als Messeveranstaltung weiter bestehen bleiben. - Wie schon in den Vorjahren soll es 2025 wieder ein Herbst-Pendant am Persischen Golf geben. Die nächste GIMS Qatar ist demnach für November 2025 in Doha geplant.





Der Ur-Bulli

ohne Lenkrad
für die Geleise

Text & Fotos: VW Nutzfahrzeuge

Die Spezialisten von Volkswagen Nutzfahrzeuge Oldtimer (VWNO) haben wieder einmal einen Bulli-Schatz geborgen. Nach dem spektakulären Raupenfuchs, dem geländegängigen Bulli mit vier Achsen und Halbketten-Antrieb, zeigen sie nun ihr neuestes automobiles Einhorn: Den Draisinen-Bulli von 1955 – im Fachjargon auch KlV-20 genannt.



Für gewöhnlich denkt man bei der Kombination aus Bus und Bahn daran, dass ein Bus als Schienenersatzverkehr eingesetzt wird. Dieser VW Bus fährt aber auf den Schienen – eine unglaubliche Mischung aus Eisenbahn und VW Bus.

Von der Straße auf die Schiene

Wir schreiben das Jahr 1954. Die Deutsche Bundesbahn (DB) steht vor der Herausforderung, neue kompakte Dienstfahrzeuge fürs Gleis zu beschaffen. Anstatt so ein Fahrzeug komplett neu zu entwickeln, kombinierten sie den vielseitig verwendbaren

Volkswagen Transporter mit einem Eisenbahnfahrgestell.

Dazu wurden zwei Firmen mit dem Bau der „Kleinwagen mit Verbrennungsmotor“ kurz KlV-20 beauftragt. Die Firmen Martin Beilhack (Rosenheim) und Waggon- und Maschinenbau GmbH Donauwörth bauten jeweils 15 Stück innerhalb eines Jahres für den Schienenverkehr um.

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.



Bulli Draisine auf dem Viadukt in Lenggenfeld

Das Fahrzeug in der Sammlung von VWNO wurde beim Umrüster Beilhack gefertigt.

Der Haupteinsatzzweck dieser „Schienen-Bullis“ waren Inspektions- und Reparaturfahrten bei Bahn- und Signalmeistereien. Erst in den 1970er Jahren erfolgte eine weitgehende Ausmusterung dieser KlV-20. Heute sind nur noch wenige Fahrzeuge erhalten, die tatsächlich fahrbereit und in einem so guten Zustand sind wie der KlV-20 mit der Fahrzeugnummer 20-5011 von VWNO.

Hybrid der anderen Art

So ein KlV-20 besteht im Wesentlichen aus drei Komponenten: der Karosserie eines T1 Kombi, einem Volkswagen Industriemotor mit 21 kW/28 PS sowie einem Fahrgestell mit einer hydraulischen Hebe-Drehvorrichtung. Damit konnte der KlV-20 von einer Person auf der Stelle angehoben, gedreht und wieder eingespurt werden, anstatt im Rückwärtsgang zum Ausgangspunkt fahren zu müssen. Somit war dieses kompakte Schienenfahrzeug sehr flexibel einsetzbar.



Damit der „Schienen-Bulli“ den Vorschriften für Nebenfahrzeuge der Bahn entspricht, wurden die Leuchten an der Front und im Heck ausgebaut, verblecht und stattdessen die im Bahnverkehr vorgeschriebenen Standardlampen vorne (2 x weiß) und hinten (1 x rot) an neuen Positionen an bzw. eingebaut.

Geschichte mit Umwegen

Die Reise der KlV-20 von VWNO führte sie zum ersten Einsatzort nach Plattling/Bayern ins Bahnbetriebswerk; später in der Signalmeisterei Plattling. Nun ist der „Bulli auf Schienen“ Teil der Sammlung von Volkswagen Nutzfahrzeuge Oldtimer in Hannover.

Interessanterweise gab es tatsächlich einen Verkaufsprospekt für diesen ungewöhnlichen Bulli. In diesem Prospekt wird das Fahrzeug wie folgt beschrieben:

„Gleiskraftwagen für Universelle Verwendung

Als kleiner Schienen-Omnibus oder Kleintransporter mit dem gefällig aussehenden, strömungstechnisch günstigen und zweckmäßig eingerichteten VW-Kombi-Aufbau.

Diese bei uns als Typ GBA 1 gebauten Fahrzeuge haben den bestens bewährten VW - Motor, das ist ein Vierzylinder-Viertakt-Benzinmotor, eingebaut. Das direkt angeflanschte Schaltgetriebe hat vier Gänge und einen Rückwärtsgang. Von dem Getriebe wird die Kraft über 2 seitliche Schwingachsen mit Gelenkstücken auf die Antriebsräder übertragen.

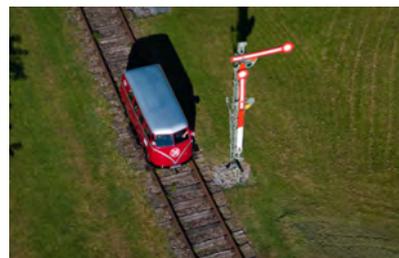


Das Antriebsaggregat ist in einem aus kräftigem Profilstahl zusammengeschweißten Fahrgestellrahmen gelagert, der auch die Radsätze - gut gefedert und geführt - trägt. Die Räder sind aus Stahl und haben einen Laufkreisdurchmesser von 550 mm. Zwischen Laufkranz und Radkörper sind nach dem System Bochumer Verein Gummiklötze eingepresst, die eine sehr gute Dämpfung der Fahrgeräusche ergeben. Die Fahrzeuge können aber auch mit einfachen Rädern ausgestattet werden. Die Achsen laufen in Rollenlagern.

Alle 4 Räder haben Innenbackenbremsen, die ölhydraulisch durch das Bremsfußpedal betätigt werden. Ein Räderpaar kann außerdem auch mechanisch durch den feststellbaren Handbremshebel gebremst werden.

Der Aufbau ist durch Gummielemente mit dem Rahmen verbunden. Er hat drei gut gepolsterte Sitzbänke, die im Fahrerraum für 2 Plätze, im Fahrgastraum für zwei mal drei Plätze bemessen sind. Die beiden Bänke des Fahrgastraumes können leicht entfernt werden, worauf dieser Platz als Laderaum zur Verfügung steht. Der Fahrerraum hat 2 Türen, der Fahrgast- oder Laderaum eine breite Flügeltür. Scheinwerfer, Rücklichter und Innenraumleuchten sind harmonisch in die Karosserie eingebaut. Das Antriebsaggregat ist im Heck des Wagens untergebracht und durch eine besondere Türe von außen leicht zugänglich.

Eine ölhydraulisch durch eine Handpumpe zu betätigende Ausheb- und Wendevorrichtung, deren Drehbrücke sich sicher auf die Schienenköpfe aufsetzt, ermöglicht das mühelose Wenden des Fahrzeuges in die gewünschte Fahrtrichtung.“



So beschrieb die Fa. Beilhack diesen ungewöhnlichen Bulli. Für Eisenbahner selbstverständlich – für Bulli Fans ein ungewohntes Gefühl – das Fahrzeug hat weder Rückspiegel noch Lenkrad. Ein seltsames Gefühl beim Fahren auf den ersten Metern. Aber schnell gewöhnt man sich an das gleichmäßige rumpeln auf den Gleisen und fängt an, die Landschaft zu genießen.

Die erste Fahrt dieses automobilen Unikats erfolgte auf der Draisinenstrecke in Lengenfeld..

Artikel von www.zwischengas.com



Zwischengas – Dokumentiert. Informiert. Fasziniert.

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

Die 10 verrücktesten Rallyes aller Zeiten

Fotos : redbullcontentpool



Haben Sie schon mal von der Crumball gehört? Oder der Baja 1000? Oder der Great Arc? Die Namen stehen für Auto-Rallyes. Verrückte Rallyes. Es geht durch Wüsten, Hochgebirge, Schlamm, Urwälder. Durch mystische Orte, verwunschene Landschaften. Oder das Gegenteil: durch Hochhausschluchten, über Autobahnen, durch Millionenstädte. In jedem Fall nichts für schwache Nerven.

Manche Teilnehmer-Fahrzeuge dürfen nicht mehr als 300 Euro kosten, andere sind locker über 1 Million Euro wert. Und es geht noch ungewöhnlicher: Bei einem Motorsport-Event dürfen nur blinde Autofahrer teilnehmen ... Egal wie exzentrisch: Alle Events verbindet der Gedanke der Wohltätigkeit, es kommt viel Geld für gute Zwecke zusammen!

Wir stellen Ihnen hier die 10 verrücktesten Auto-Rallyes der Welt vor.

1. Camel Trophy

Die wohl bekannteste aller Offroad-Rallyes. Zigarettenmarke Camel rief den Wettbewerb 1980 ins Leben. Ziel: Grenzenloses Abenteuer, Expeditionsfeeling, fahrtechnisch höchst anspruchsvoll (Dschungel-Regionen). Land Rover nutzt die Trophy, um ihre Geländewagen weltweit bekannt zu machen. Kritiker sahen in der Camel Trophy einen Werbezirkus. 1999 war Schluss, als sich Hauptsponsor Camel zurückzog.



Infos: <https://sites.google.com/view/cameltrophyclub>



2. Great Arc Oldtimer Rallye

Sie war legendär: Die einmonatige Great Arc Oldtimer-Rallye begann in Kochi, dem südlichsten Punkt Indiens und erstreckte sich über 10 Bundesstaaten (und knapp 5000 km) bis nach Mussorie im Himalaya. Woher kam der Name Great Arc? Die Route verlief entlang der historischen Spuren der „Great Arc Survey“ von William Lambton (1756 – 1823, britischer Vermesser und Geograph) aus dem 19. Jahrhundert. Diese geographische Untersuchung sollte eine Linie von Nord- nach Südindien vermessen, um die Erdkrümmung zu dokumentieren und eine präzise Kartierung des Subkontinents zu ermöglichen.

OCC

Wir versichern
Klassiker.



3. Gumball 3000

Der 1999 vom britischen Unternehmer Maximillion Cooper gegründete „Gumball 3000“ feiert in diesem Jahr ihr 25-jähriges Jubiläum. Ziel: 3000 Meilen (4.800 km) in acht Tagen auf öffentlichen Straßen. Die Teilnahme-Gebühr: bis zu 60.000 Pfund (70.000 Euro) pro Fahrzeug, ein Teil der Einnahmen fließt laut Veranstalter in wohltätige Zwecke. Durch schwere Unfälle in der Vergangenheit (2 Tote in Mazedonien 2007) und teilweise rücksichtsloses Rasen der Teilnehmer in Supersportwagen polarisiert das Rennen. Die Polizei griff in mehreren europäischen Ländern zuletzt hart durch und beschlagnahmte

z.T. die Teilnehmer-Fahrzeuge bei Verstößen.

Infos: <https://gumball3000.com/>

4. Mongol Rally

Die Mongol Rally wird als „größtes Abenteuer der Welt“ bezeichnet. Start ist im Londoner Hyde Park, dann geht es 16.000 km gen Fernost. Ziel: Ulan Bator, Hauptstadt der Mongolei. Teilnehmerfahrzeuge dürfen nicht mehr als einen Hubraum von 1.300 ccm haben und müssen billig (möglichst vom Schrottplatz) sein. Motto: *"It's no fun if it's too easy. If you want easy go for a spa weekend"*. Der große Sieg liegt allein in der Zielankunft. Mindestens 500 Pfund (584 Euro) müssen Teilnehmer für Charity-Zwecke spenden.



Infos: <https://www.theadventurists.com/guides/mongol-rally/>



5. Barmy to Barcelona

Wenig Zeit und viel Lust auf Action? Dann ist die „Barmy to Barcelona“ (Wacky Rally) genau das Richtige für Sie! Vier europäische Länder sollen in ebenso vielen Tagen durchquert werden. Los geht's in Lille (Frankreich), dann Richtung Thun (Schweiz), bevor Sie Frankreich durchqueren und schließlich in der katalanischen Hauptstadt Barcelona landen. Teilnehmer und Autos glänzen durch lustige Verkleidungen, unterwegs müssen Rätsel gelöst werden. Auch hier stehen Spendenaktionen für wohltätige Zwecke im Vordergrund.

Infos: <https://www.wackyrally.co.uk/>

6. Blind Challenge Car Rallye

Wohl das ungewöhnlichste Straßenrennen der Welt: bei der Indian Blind Car Challenge Rallye werden mehr als 70 blinde Fahrer von sehbehinderten Navigatoren, die Braille-Karten lesen, durch die Straßen von Mumbai geleitet. Distanz: 40 Meilen. Mit dem Rennen soll auf die Situation der Blinden und Sehbehinderten in Indien aufmerksam gemacht werden.

Infos: www.arushi-india.org



OCC

Wir versichern
Klassiker.



7. Baja 1.000

Neben der Dakar Rallye gilt die Baja 1000 wohl als das härteste Offroad Rennen der Welt. Es geht auf der mexikanischen Halbinsel Niederkalifornien (Baja California) 1.000 km nonstop gegen die Uhr über härtestes Terrain. Nichts für schwache Nerven. Bei der Premiere 1967 waren die ersten Teilnehmerfahrzeuge noch umgebaute VW Buggies. Heute sind hochgezüchtete Trophy Trucks, Dirtbikes oder Truggys (Mix aus Offroad-Trucks und Buggies) am Start.

Infos: <https://score-raceinfo.com/57th-baja-1000-nov-12-17-2024/>

8. Mil Millas Sport

Die vielleicht schönste Rallye findet gewissermaßen am anderen Ende der Welt statt: in Argentinien. Die argentinische Mil Millas Sport ist eine Hommage an die Mille Miglia. 150 Oldtimer nehmen teil (alle Fahrzeuge müssen vor 1980 gebaut sein). Die Teilnehmer genießen atemberaubenden Aussichten und leere Straßen, vorzügliche Übernachtungen in luxuriösen Resorts, Steaks und Rotwein und Golf. Für echte Connaissseure das Nonplusultra.

Infos: <http://www.1000millas.com.ar/>



9. Crumball Rally

Wer an der Crumball Rally teilnehmen will, braucht ein Auto, das weniger als 300 Euro gekostet hat.

Die Crumball war 1997 als Gegenentwurf zur Gumball (superteure Sportwagen) gegründet worden. In den vergangenen Jahren hießen die Rennen, die sich von populären Filmen oder Serien inspirieren ließen, „Mission Impossible“ oder „The Italian Job“ oder „Allo 'Allo!“ (britische Sitcom). Auch hier werden Autos und Fahrer lustig dekoriert, Gaudi und Wohltätigkeit stehen im Vordergrund. Die wechselnden Routen starten mit der Fähre in England und verlaufen über Frankreich bis nach Italien. Auch hier wird am Ende der Rallye fleißig gespendet.

Infos: <https://crumballrally.com/thundercrawl/>



10. Rikscha Run

Die dreirädrigen Vehikel sind aus dem Straßenbild Indiens nicht wegzudenken. Im chaotischen Straßenverkehr des südasiatischen Giganten (1,4 Milliarden Einwohner) sind sich die wendigen und flinken Rikschas ein praktisches Transportmittel. Bei der 2006 gegründeten Rikscha Run durchqueren Rikscha-Teams in zwei Wochen das ganze Land – von den tropischen Nebenflüssen in Kochi bis zu den Teeplantagen Darjeelings. Die Teilnahmegebühr beträgt ca. 2.800 Euro pro Rikscha. Bedingung: die Fahrzeuge müssen 3 Räder und einen luftgekühlten Zweitaktmotor als Antrieb haben – eben echte Rikschas.



Infos: <https://www.theadventurists.com/guides/rickshaw-run-india/>

Fotos: Red Bull | theadventurists.com | Cameltrophyclub | gumball3000.com | arushi-india.org | 1000millas.com.ar | crumballrally.com/thundercrawl | www.wackyally.co.uk/ | team-bhp.com/

OCC

Wir versichern
Klassiker.

Seit 1. Juli neue deutsche Lkw-Maut über 3,5 Tonnen Sind Wohnmobile betroffen?

Fotos: pixabay

Durch eine Gesetzesänderung ist die Lkw-Maut jetzt an den CO₂-Ausstoß gekoppelt. Ab Juli sieht das neue Gesetz vor, dass alle Fahrzeuge über 3,5 Tonnen unter die Mautpflicht fallen. Neben dieser Neuerung gibt es noch weitere Veränderungen im Straßenverkehr. Sogenannte Blackboxen sind ebenfalls ab Juli in Deutschland Pflicht. Doch bei der Mautpflicht könnten zahlreiche Autofahrer bald zur Kasse gebeten werden.

Diese Fahrzeuge fallen unter die neue Mautpflicht

Ab dem 1. Juli 2024 müssen auch kleinere Transporter, die über 3,5 Tonnen aufweisen, Maut bezahlen. Bislang galt die Mautpflicht für Fahrzeuge ab 7,5 Tonnen. Allerdings gibt es eine wichtige Ausnahme, denn laut dem ADAC sind Handwerksfahrzeuge unter 7,5 Tonnen von der Mautpflicht ausgenommen. Eine weitere Ausnahme betrifft E-Fahrzeuge. Sie seien ebenfalls von der Maut befreit, heißt es in Medienberichten.

Allerdings müssen sich Wohnmobil-Fahrer jetzt tatsächlich Gedanken machen, denn der ADAC erklärt, dass es in Deutschland etwa 160.000 Wohnmobile gibt, die alle über 3,5 Tonnen und bis zu 7,5 Tonnen aufweisen. Der ADAC weist darauf hin, dass Fahrzeuge, welche so ausgestattet sind, dass sie keine Güter transportieren, sondern mit einer Wohneinrichtung versehen sind, nicht unter das Mautgesetz fallen.

Dazu müssen sie jedoch ausschließlich der Personenbeförderung dienen. Weiterhin erklären Experten, dass sowohl Campingfahrzeuge als auch Wohnwagen und Busse keine Maut bezahlen müssen. Wer einen Lkw lenkt, der über einen Kofferaufbau verfügt und damit zu einem Wohnmobil umgebaut ist, für den fällt ebenfalls keine Maut an, führen die Experten weiter an.



Sonderfall der Wohnmobile

Doch es gibt auch eine Ausnahme. Diese betrifft sämtliche Wohnmobile, die einen eigenen Ladebereich oder einen angekoppelten Transportanhänger besitzen und über 3,5 Tonnen Gewicht aufweisen. Der ADAC sagt hierzu, dass der "Wohnbereich mindestens 50 Prozent der Nutzfläche betragen, um mautfrei zu bleiben".

Andernfalls müssen die Fahrer die Maut entrichten. Für die Mautkontrollsysteme seien die herkömmlichen Wohnmobile gut erkennbar, so der ADAC. Das bedeutet, dass sie mautfrei bleiben sollten. Doch ein Problem gibt es, laut den Experten: Ist ein Fahrzeug nicht eindeutig als Wohnmobil vom System erkennbar, so könnte eine Maut fällig werden.

Wer das Gegenteil beweisen möchte, muss als Fahrzeughalter die Beweise gegenüber der Betreibergesellschaft Toll Collect GmbH anführen, denn die Beweislast liegt beim Fahrzeughalter, so die Experten weiter. Es gibt aber eine einfache Möglichkeit, um sich den Ärger zu ersparen. So raten die Experten, das Wohnmobil bei Toll Collect registrieren zu lassen. Das kann viel Aufwand im Nachhinein ersparen.

Zusammenfassung:

Das Gesetz über die neue Lkw-Maut kann Folgen für bestimmte Wohnmobile über 3,5 Tonnen haben. Welche Fahrzeuge das betrifft und was Camper tun können.

- Mautpflicht über 3,5 Tonnen gilt seit 1. Juli 2024
- Wohnmobile bleiben mautfrei, nur kleiner Teil der Campingfahrzeuge betroffen
- Tipps: Zulassung als Wohnmobil statt Lkw, Registrierung bei Toll Collect



Die EU-Führerscheinreform steht bevor und bringt einige Änderungen mit sich. Besonders Camper und Wohnmobil-Fans dürften sich freuen. Der endgültige Beschluss der sogenannten 4. Führerscheinrichtlinie wird für den Herbst erwartet.

Bereits jetzt sind einige Änderungen im Führerscheinrecht, die europäische Fahrzeughalter betreffen werden, bekannt. Dazu gehört beispielsweise, dass das EU-Parlament Ende Februar 2024 mehrheitlich gegen obligatorische Gesundheitsuntersuchungen und kürzere Umtauschfristen für **Senioren** gestimmt hat.

Darüber hinaus sind weitere Neuerungen absehbar - Laut dem Deutschen Automobilclub ADAC gehört dazu die Einführung eines digitalen Führerscheins für alle EU-Bürger. Dieser soll künftig per App auf dem Smartphone abrufbar sein, während der Scheckkarten-Führerschein weiterhin für diejenigen erhältlich sein soll, die keinen digitalen Führerschein erwerben können oder wollen.

Die EU-Vertreter arbeiten jedoch auch an einer Änderung der Gewichtsgrenzen für die Führerschein-Klasse B. Nach der aktuellen Regelung dürfen Inhaber eines Pkw-Führerscheins der Klasse B Kraftfahrzeuge bis 3,5 Tonnen fahren. Darüber hinaus dürfen Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von maximal 750 Kilogramm mitgeführt werden. Wenn das Gewicht des Anhängers die zulässige Gesamtmasse übersteigt, darf das Gespann insgesamt maximal 3500 Kilogramm wiegen.

Um ein Wohnmobil mit einem größeren Gesamtgewicht als 3500 Kilogramm führen zu dürfen, benötigte man bisher zusätzlich zum Führerschein der Klasse B eine Fahrerlaubnis der Klasse C1. Die neue EU-Richtlinie soll dies ändern.

Das EU-Parlament plant die Gewichtsgrenze der Führerschein-Klasse B für alle EU-Fahrzeughalter, die bereits länger als zwei Jahre im Besitz ihres Führerscheins sind, zu erhöhen. Die neue Gewichtsgrenze für Wohnmobile, Krankenwagen und Sonderfahrzeuge (wie Feuerwehrwagen) soll auf 4250 Kilogramm angehoben werden.

Gewichtsgrenze der Klasse B soll auf 4250 Kilogramm angehoben werden

Die neue EU-Richtlinie für Führerscheine dürfte eine willkommene Neuigkeit für Wohnmobil-Fans sein. Sie bietet mehr Flexibilität bei der Wahl eines Wohnmobils mit deutlich mehr Gewicht und damit auch größerem Stauraum oder besserer Ausstattung.

Nach der Verabschiedung der Richtlinie durch das EU-Parlament im Herbst muss sie noch von der EU freigegeben werden. Anschließend müssen die einzelnen EU-Staaten die potenziellen Änderungen der 4. Führerscheinrichtlinie in ihr nationales Recht übernehmen. Erst wenn dies geschehen ist, treten die neuen EU-weiten Regelungen in Kraft.





Auswirkungen von Sommer und Hitze

Hitze wirkt sich auf den Körper und die Konzentration aus. Autofahrer werden gestresster und aggressiver. Durch mangelnde Aufmerksamkeit steigt die Zahl an Unfällen. Daher sollten Sie speziell auf längeren Fahrten an heißen Tagen eine kleine Pause einlegen. Wir geben Ihnen wichtige Tipps, wie Sie auch an Hitzetagen gut durch den Verkehr kommen. Eins vorweg: Wasser sollte nie fehlen, denn der nächste Stau kommt bestimmt.

Klimaanlage richtig einstellen

Vor Fahrtantritt sollten Sie das Auto gut durchlüften, so gelangt die heiße Luft, die sich im Innenraum des Autos gestaut hat, auf jeden Fall nach draußen. Danach schließen Sie die Fenster und schalten dann erst die Klimaanlage ein. Lassen Sie diese wenige Minuten im Umluft-Modus bei voller Funktion laufen. Der Temperaturunterschied zwischen Auto und Außenluft sollte dabei aber nicht zu groß werden, sonst droht beim Aussteigen ein Hitzeschock. Als optimal gilt ein Unterschied von sechs Grad.

Gründe für die Klimaanlage-Wartung

Klimaanlagen gehören heutzutage zur Standardausstattung in Autos und sind an heißen Sommertagen und im Herbst und Winter unverzichtbar. Mit der Zeit kommt es automatisch zur Verschmutzungen des Innenraumfilters, wodurch die Klimaanlage schlechter abtrocknet.

Folgen sind beispielsweise:

Die Entstehung von unangenehmen Gerüchen.

Die Klimaanlage wird zum Nährboden für Bakterien und Schimmelpilze.

Die Kühlwirkung verschlechtert sich und Scheiben beschlagen.

Um unangenehme und kostspielige Folgen zu vermeiden, sollten Sie die Klimaanlage regelmäßig warten lassen.

Wann muss die Klimaanlage gewartet werden?

Unsere ARBO-Experten empfehlen Ihnen, sich an folgende Wartungszeiten zu halten:

- *Überprüfung des Innenraumfilters jährlich oder nach spätestens 15.000 Kilometern*
- *Wartung der gesamten Klimaanlage nach spätestens zwei Jahren*



ARBÖ-Tipp:

Jetzt Termin für die Wartung der Klimaanlage vereinbaren!

Durch das Nichtbetreiben der Klimaanlage können Dichtung, Klimakühler und Kompressor Schaden nehmen. Um diesen Schäden vorzubeugen und teure Reparaturen zu vermeiden, sollte die Klimaanlage mindestens einmal im Monat eingeschaltet werden.

Bei der Durchführung von Klimaanlage-Wartungen sind folgende Schritte in unserem Leistungspaket enthalten:

- Eine vollständige Funktionskontrolle und Prüfung der Klimaanlage
- Die Entleerung, Trocknung und Dichtheitsprüfung der Klimaanlage
- Das Befüllen der Klimaanlage mit der richtigen Gasmenge
- Das Kühlmittel-Recycling
- Sie können bei uns auch eine Klimaanlage-Überprüfung durchführen lassen. Hier wird die Funktion und die Kälteleistung sowie, wenn möglich, die Grundeinstellung der Klimatronik der Klimaanlage überprüft.

Sonnenschutz beim Fahren

Die Autoscheiben schützen Sie, wie fälschlich oft geglaubt, nicht vor einem Sonnenbrand. Sie können sich deshalb mit spezieller Sonnenschutzfolie helfen, mit der Sie die Scheiben des Autos bekleben. Die Folie schützt nicht nur vor UV-Licht sondern mindert auch die Hitze im Fahrzeug. Die Frontscheiben und vorderen Seitenfenster nie mit der Folie bekleben!

Kinder und Tiere bei Hitze nie im Auto lassen

- Hitzeentwicklung im Auto: Wie schnell sich ein Auto aufheizt zeigt dieses Diagramm..
- Niemals Kinder im Auto zurücklassen! Ab Temperaturen von 20 Grad und auch an bewölkten Tagen kann sich die Luft im Autos auf bis zu 45 Grad aufheizen.
- Während der Fahrt sollten Sie genug Wasser zum Trinken vorrätig haben. Auf eisgekühlte Getränke sollten Sie aber verzichten, da dies den Körper zu sehr anstrengt. Decken Sie Kindersitze mit einem Tuch ab. Direkte Sonneneinstrahlung kann den Bezugstoff aufheizen. Sicherheitshalber mit der Hand die Temperatur überprüfen, bevor Sie das Kind reinsetzen.
- Tiere sollten ebenfalls nie alleine im Fahrzeug gelassen werden. Die Vierbeiner sind sehr empfindlich und können schon nach kurzer Zeit einen Hitzeschock oder gar einen Atemstillstand erleiden. Sollten Sie also einen Arztbesuch oder einen ähnlichen Termin haben, informieren Sie sich vorher, ob Sie Ihr Haustier mitnehmen dürfen.



Flip Flops und Co. beim Autofahren

Steigen die Temperaturen, wechselt auch das Schuhwerk und man greift zu offenen Schuhen, wie beispielsweise Flip Flops. Grundsätzlich gibt es keine gesetzliche Regelung, die das Autofahren mit Flip-Flops, High-Heels oder Socken verbietet. Wird jedoch aufgrund dieses ungeeigneten Schuhwerks ein Unfall verursacht, kann es zu strafrechtlichen Konsequenzen und Schadenersatzforderungen kommen. Bei eventueller grober Fahrlässigkeit können Kaskoversicherungen ihre Leistungen kürzen oder gar verweigern. Im Allgemeinen kann mit ungeeignetem Schuhwerk weder eine dosierte, sanfte Ziel- noch eine Notbremsung durchgeführt werden. Flip Flops und Co. verleihen keinerlei Halt und Festigkeit; daher kann der notwendige Druck auf das Pedal nicht ausgeübt werden. Ebenfalls ist der Pedal-Widerstand kaum spürbar. Deshalb gilt: Auch bei kurzen Strecken geeignetes Schuhwerk tragen!



Weitere Tipps

- Frühzeitig planen: Die Fahrten möglichst in die kühleren Tageszeiten legen, wie zum Beispiel in die frühen Morgenstunden oder späten Abendstunden. Dadurch kann der intensiven Mittagshitze entgangen werden und das Fahren ist angenehmer.
- Ausreichend Trinken, vor allem Wasser, Früchte- oder Kräutertees. Durch das Schwitzen verliert der Körper durch das Schwitzen innerhalb von nur einer Stunde bis zu drei Liter Flüssigkeit. Für lange Strecken gilt: Ausreichend Getränke mitnehmen. Koffeinhaltige Getränke sollten vermieden werden, da diese dehydrierend wirken können.
- Lockere und luftige Kleidung tragen. Dunkle Kleidung vermeiden, da sie die Hitze absorbiert.
- Fette, üppige Mahlzeiten vermeiden. Sie belasten den Körper und machen müde.
- Legen Sie auf längere Strecken regelmäßig Pausen ein, um sich auszuruhen und Ihren Körper vor Überhitzung zu schützen. Nutzen Sie diese Gelegenheit, um sich im Schatten abzukühlen und sich die Beine zu vertreten.
- Schattige Parkplätze suchen und längere Aufenthalte im stehenden Auto vermeiden.
- Die Gefahren im Straßenverkehr rechtzeitig erkennen.



An den Kraftstoff E5 haben sich die meisten Autofahrer inzwischen ja bereits gewöhnt. Super 95, manchmal auch als Benzin 95, ROZ 95 oder E5 bezeichnet, hat eine Mindest-Oktanzahl von 95 und eine Beimengung von fünf Prozent Ethanol; daher kommt der Begriff E5. Die Beimengung von Ethanol erfolgt aus Umweltschutzgründen.

Jetzt werden Pläne diskutiert die von den deutschen Autofahrern eventuell ein Umdenken notwendig machen werden, denn es werden neue Alternativen angedacht..

Länder wie Österreich, Tschechien, Belgien, die Niederlande und Luxemburg haben bereits Super 95 E5 aus dem Sortiment genommen. Da das ohne größere Probleme über die Bühne gegangen ist, nimmt bei unserem Nachbarn die Diskussion darüber zu, statt der fünf Prozent Bioethanol die klimafreundlichere Variante E10 einzuführen. Gründe dafür gibt es:

Verträglichkeit von E10 bei modernen Autos:

Der Anteil an Fahrzeugen die in Deutschland E5 benötigen, ist sehr gering:

Bei einigen Fahrzeugen, die vor 2010 gebaut und zugelassen wurden, können Sie kein E10 tanken.

Hierzu zählen beispielsweise verschiedene Audi A2 und A3 sowie einzelne A4 Modelle. Laut BMW können alle Fahrzeuge mit Biosprit betrieben werden können. In Summe zeigt eine Studie, dass weniger als 1 % der Fahrzeuge von Marken wie Volkswagen, Mercedes, Opel, Ford und BMW ausschließlich auf E5 angewiesen sind. Die meisten Fahrzeuge, insbesondere Modelle ab dem Baujahr 2011, können demnach problemlos mit E10 betrieben werden



Umweltschutz:

E10 ist aufgrund seines höheren Bioethanolanteils umweltfreundlicher als E5. Die Nutzung von E10 könnte jährlich rund 2,5 Millionen Tonnen CO2 einsparen.

Entwicklung:

Der Marktanteil von E10 wächst und wird durch die geringeren Kosten von E10 im Vergleich zu E5 forciert; E10 ist etwa sechs Cent/Liter günstiger.

Der ADAC hat trotzdem Bedenken

Denn vor allem die Motore älterer Fahrzeuge vertragen den höheren Ethanolanteil von E10 nicht. Entsprechende Zurückhaltung zeigt der ADAC. Laut seiner Meinung sei es wichtiger klare Aussagen darüber zu machen, welche Autos das Benzin E10 nicht geeignet ist. Der ADAC räumt aber ein dass „Früher oder später ist es denkbar dass an den Tankstellen eine vorhandene Benzinsorte wegfällt, um Platz für neue, klimaschonendere Kraftstoffsorten zu schaffen“.



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**

- | | |
|---|---|
| 13.-14. Juli | 16. Flugtage Ferlach
Ort: Flugplatz Glainach, Ferlach |
| 14. Juli | ARBÖ Gartenfest mit Oldtimertreffen
Ort: St. Oswald bei St. Jakob |
| 18. Juli | Ennstal-Classic in Kärnten
13:30 ZK & Mittagsrast Taggenbrunn
14:45 SP ÖAMTC Fahrtechnikzentrum St. Veit/Glan |
| 19. Juli | Countryfest - Das Original
Termin: 20 Uhr
Ort: „Western City“ beim FFW-Rüsthaus Glainach-Tratten, Ferlach
Es ist ein Wiedersehen mit der „Linedance-family“, den ehemaligen „Karawanken-Ladies“ der Karawanken-Classic, geplant. |
| 19. – 21. Juli | 5. US-Car– Streed Food Festival
Ort: Faak am See |
| 27.- 28. Juli | Tractor Pulling Termin: 9.00 Uhr
Ort: Rosental Arena Weizelsdorf reu-alter-motorraeder.jimdo.co |
| 17.- 18. August | Kolbentrophy der „Freunde alter Motorräder“ (FAM)
Termin: 9.00 Uhr
Ort: Friedlach, Glanegg |
| 31. August-1. Sept. | 22. Oldtimerfest „Nostalgie Total“, Oldtimerfest auf Schiene und Straße
Zweitägiges VW Klassiker Treffen
Ort: Technikmuseum Historama, Ferlach |
| 01. September | 17. Oldtimertreffen MAGDALENSBERG
Ort: Magdalensberg |
| 03. – 08. September | Harley Davidson B i k e W e e k - 26 Jahre European Bike Week
Ort: Faak am See |
| 05. September | Klubabend des 1. C.A.R. Teams Ferlach
Termin 18.30 Uhr
Ort: wird noch bekannt gegeben |
|  | |
| 07. September | SMS-Classic-Sprint
Termin: ab 8 Uhr
Ort: Ebenthal, Klagenfurt, SMS-Str. 1
Lauf zum KCC / Lauf zur Classic-Staatsmeisterschaft |
|  | |
| | Infos, Ausschreibung, Nennung - click aufs Logo >> |
| 03. Oktober | Klubabend des 1. C.A.R. Teams Ferlach
Termin 18.30 Uhr
Ort: wird noch bekannt gegeben |
|  | |
| 05. Oktober | TAFRENT-Classic-Sprint - noch nicht bestätigt |

