



wir wünschen einen guten sprung ins neue jahr!



Foto: Hyundai Motorsport

Die Favoriten setzten sich durch in WRC, MotoGP und F1



CTF Jahresabschluss -Feier war ein Hit!



AUS für den Kärntner-Classic-Cup?





Ausgabe 11, Dezember 2024



**Der Vorstand
des 1. C.A.R. Teams Ferlach wünscht
allen Klubmitgliedern und
Motorsportfreunden
ein Erfolgsfeuerwerk,
Gesundheit
und**



ALLES GUTE im Neuen Jahr



FIGI's ROADBOOK

Der Bär hat Winterschlaf, Klubabende	Seite 3
Abschlussfeier des CTF	Seite 4
KCC? Flohzirkus	Seite 7
Unterwegs mit FIA-Steward Singer Willi	Seite 10
WRC und Rallye-News	Seite 15
Formel 1 News	Seite 26
News vom MotoGP	Seite 32
Kunterbuntes aus der Presse	Seite 36
Neue EU-Altautoverordnung	Seite 40
Krasse Käfer	Seite 42
Plus 76 % Wertsteigerung	Seite 43
Restomods	Seite 47
Termine	Seite 49

INHALT

Jetzt hält der Karawankenbär Winterschlaf Nächster Klubabend erst am 6. März 2025

Nach der gelungenen Jahresabschluss- / Weihnachtsfeier über die wir auf den nächsten Seiten berichten, hat sich unser Klub-Vorstand eine Auszeit verdient.

Auf jeden Fall gibt es auch 2025 wieder unsere Klubabende. Die waren ja, dank der Initiative des Vorstands, heuer sehr gut besucht; vor allem, wenn es

Von unserem Kassier habt Ihr in den letzten Tagen einen „Liebesbrief“ mit dem Ersuchen um Einzahlung des Klub-Beitrags erhalten.

Wir ersuchen um rasche Einzahlung, damit wir für Euch unsere nächsten Veranstaltungen vorbereiten

Klub-Obmann
Gustl



Bild: pixabay, Clker-Free-Vector-Images

Mostetschnig wird wahrscheinlich wieder die Schi-Pisten und die Schi-Haserln (uff, jetzt wäre mir fast „besteigen“ heraus gerutscht, „rauf und runter rutschen“ passt auch nicht - jetzt hab ich's) ansteuern. Hoffen wir, dass er dabei nicht wieder einen „Helikopter-Absturz“ fabriziert und dann wieder für Monate mit gebrochenem Bein ausfällt. Das soll nicht zur Routine werden!

sich „Garagen-Klubabende“ handelte, bei denen es Oldtimer und Renn-Fahrzeuge unserer Mitglieder und Firmen zu besichtigen gab. Hoffen wir, dass schon beim nächsten Treffen ein solcher Klubabend gelingt.

können. Die Beiträge kommen ja wieder ALLEN Mitgliedern zugute, s. Weihnachtsfeier. Natürlich werden auch Spenden von (Noch)Nicht-Mitgliedern auf unserem Konto gerne entgegen genommen:

Bank Burgenland Kärnten
Empfänger 1.C.A.R. Team Ferlach
BAN: AT20 5100 0004 5608 3404
BIC: EHBAT2EXXX

**Nächster Klubabend:
6. März 2025
Ort und Zeit folgen noch!**

**Danke!
Und guten Rutsch**



15. November

ein gelungener

Abschluss

des Jahres

2024





Wie immer im GH Plöschenberg gab's ein super Menü!
Gustl kontrolliert alles persönlich - OK, die Gäste können kommen.
Bevor's zum Essen geht gibt's vom Gustl an tollen Rallye-Film
(klickt's aufs Sterndal wanns'n sehen wollt's >>>)
... und a loonge Ansproch vom Gustl. Do miasst's durch!
Aufpassen!!! Sunst gibt's ka Essen.




A herzliches Griaß Gott im Londgosthof Plöschenberg!

Unsare Empfehlungen aus da Küche ...

Als Furspeis ...
A echte große Rindsuppn am Tisch für olle mit Fridatn, Grießnockalan und Gemüse

Als Hauptspeis ...

Herzhoff's Hirschragout
mit an Knedlturm, Rotkraut und Grantn

Schweinsbrot vom Schopf
mit Sauerkraut und Knödelturm

Dos Schweinsschnitzale Wlena Oarf
mit Erdäpfl-Endiviensalat

A holbs Bockhendl' mit an bunt'n Erdäpflsalot

Hondmochte Kasnudalan
in Schnittlauchbutta mit an Salatella

Kürbisnudalan
auf Rotkraut mit Rauchkas

Und den siaßn Obschluß ...
...findets auf unsan Nudlwojga...

An guatn Appetit und an wunderschönen Obend
wünsch'n' Eich
Familie Ralf & Andrea Nlemetz & dos Plöschenberg-Team
15. November 2024
ploeschenberg.at





Es geht los! Gustl ist fertig mit da Rede.
Dem Kassier schmeckt's,
trotzdem sei Pumpn wegen der Rechnung blutet



Auch beim Nachtisch zeigte sich der Klub nicht geizig:
Turtn (Schoko, Frucht, Topfen, Creme....)
Indigener Ureinwohner Amerikas mit Schlag (Altdeutsch: „Indianer mit Schlag“)
Kraushaariger Schwarzafrikaner mit Wäsch (Altdeutsch: „Mohr im Hemd“)
Heiße Liebe (darf so bleiben, da geschlechtsneutral)
etc., etc., etc.



Wo bleibt der Nachtisch?

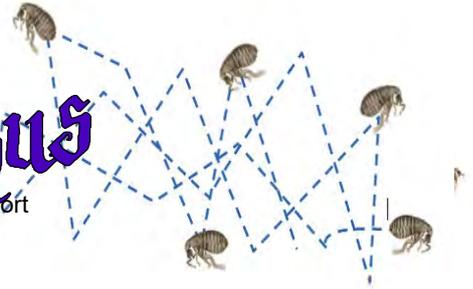




Illustrationen: wikimedia

- FlohZirkus

Text: Gerd Figural Ex-KCC-Support



Liebe Klubmitglieder,
Liebe Motorsport- und Odtimerfreunde,

Wer mich kennt, weiss das es mir in erster Linie darum geht, dass Motorsport stattfinden kann, vor allem aber auch darum Motorsportlern ihr (teures) Hobby zu erleichtern. Nach dem Motto „von Motorsportlern für Motorsportler“ hat das 1.C.A.R. Team Ferlach durch nun fast 60 Jahre Veranstaltungen wie die „Karawanken-Safari“, das Autocross Hollenburg, das Bergrennen St.Urban-Simonhöhe und zuletzt die FIZZERS-Karawanken-Classic organisiert und diese Events nicht nur auf Staatsmeisterschafts-Niveau gehoben, sondern auch zu Europameisterschaftsläufen.

Möglich war das nur dadurch, dass einmal getroffene, gemeinsame Entscheidungen und Zusagen, sei es intern oder mit Partnern, auch eingehalten werden. So wurde es auch bisher mit dem Kärntner-Classic-Cup (KCC) gehalten.

Was ist schief gelaufen beim KCC 2024?

Beim KCC, zu dem man sich extra anmelden musste (30,- EUR) hatten sich erstmals in der langen Geschichte dieses Cups nur 9 Teams angemeldet.

Für mich als Betreuer des Cups war der sportliche Wert und auch die Finanzierung nicht mehr gegeben:

- Erstmals bekam jeder Teilnehmer des KCC einen Preis, da lt. KCC-Reglement die 10 besten Teams Trophäen erhalten.
- Die Finanzierung der KCC-Trophäen / Pokale erfolgt ausschließlich durch die KCC-Nennelder der Teilnehmer und den geringen Obulus, den jeder KCC-Organisator für seine Veranstaltung leistet.
- Mit lediglich 9 KCC-Nennungen war die Anschaffung der KCC-Trophäen nicht mehr kostendeckend! Das ehemalige Management-Team der Karawanken-Classic, das auch den Classic-Shorttrack Anfang des Jahres abwickelte, hat - ohne das groß an die Glocke zu hängen - die Differenz bezahlt.

All diese Fakten (zu wenig Teilnehmer, negative Bilanzierung des KCC, das KC-Management-Team organisiert den Shorttrack 2025 nicht mehr) haben mich überzeugt, dass eine Fortführung des KCC unter den bisherigen Bedingungen nicht machbar ist.

Das habe ich am 12. Oktober anlässlich der KCC-Gesamt-Siegerehrung in Brückl bekannt gegeben und ein Beenden des Kärntner-Classic-Cups empfohlen.

Die anwesenden Organisatoren des KCC waren jedoch anderer Meinung; durch entsprechende Änderungen wäre es möglich den Kärntner-Classic-Cup wieder attraktiv zu gestalten, den Nachwuchs zu fördern und auch die Finanzierung zu sichern. Argumente, denen ich mich natürlich nicht verschließen konnte.



Hier waren sich alle Veranstalter einig:
Der KCC muss weiter gehen!

Warum ist es zu diesem drastischen Rückgang der KCC-Nennungen überhaupt gekommen?

Ich führe das darauf zurück, dass mit dem Ende der FIZZERS-Karawanken-Classic im Jahr 2023 nicht nur die Veranstaltung mit den meisten Teilnehmern in Kärnten, sondern auch eine der schwierigsten und zugleich spannendsten Classics Österreichs verloren gegangen ist.

Als 2-3tägige Ganztages-Veranstaltung war die Karawanken-Classic eine echte Herausforderung und da nahmen die „Profis“ aus dem In- und Ausland die dabei gewonnenen Punkte als Anlass auch beim KCC dabei zu sein. Die ganztägige Karawanken-Classic hatte als schwierigste Veranstaltung des KCC den Punkte-Faktor 2,0.



Faktor 2 für die Karawanken-Classic mit TSPs, Schnitt-, geheimen Prüfungen



Die Karawanken-Classic ungewollt als Killer des Kärntner-Classic-Cups?

Wie sehr der KCC von den Profis geprägt war, zeigt auch die Tatsache, dass schon früh der Passus „Sollte der beste Fahrer bzw. Co-Pilot seinen Wohnsitz nicht in Kärnten haben, so erhält der beste Fahrer / Co-Pilot mit Wohnsitz in Kärnten den Titel eines „Kärntner-Classic-Meisters“ in die KCC-Ausschreibung eingefügt wurde.

Mit dem Ende der Karawanken-Classic im Jahr 2023 waren die restlichen Veranstaltungen des KCC, die teilweise nur aus mehrfach angefahrenen Messpunkten bestanden, für viele Teilnehmer einfach nicht attraktiv genug bzw. für auswärtige Teams zu aufwändig für wenige Stunden Spass.

Die Aufgabenstellung für die Veranstalter:

Es musste also, da es keinen Ersatz für die FIZZERS-Karawanken-Classic gab, ein völlig neues Konzept für einen anderen Teilnehmerkreis gefunden werden. Die Organisatoren konzentrierten sich bei ihren Entwürfen daher darauf:

- Einfache Veranstaltungen die sowohl für Teilnehmer, als auch für Organisatoren überschaubar sein sollten .
- Den KCC wieder für „Local Heroes“ attraktiv zu machen.
- Minimaler administrativer Aufwand und leichter verständliche Ausschreibungen (nur die wenigsten Rookies lesen Ausschreibungen so genau wie die „Profis“).

Was kam dabei heraus?

Bereits in der letzten Ausgabe unseres DRIFTs konnte ich über den Eingang der ersten Entwürfe der Kärntner KCC-Veranstalter berichten. Diese Vorschläge, sowohl für eine neue Ausschreibung, als auch für die Finanzierung des Cups waren fast ident und durchaus erfolgversprechend.

Von mir wird der daraus erstellte Entwurf für eine neue KCC-Ausschreibung und -Finanzierung als „HL-Entwurf“ (Higher Level) geführt.

Der HL-Entwurf sah vor:

- Keine Nennpflicht um am KCC teilnehmen zu können; Ausfüllen von Formularen entfällt dadurch.
- Das bisherige KCC-Nenngeld (30 EUR) entfällt.
- Eine Nennung zu einer der geplanten 6 KCC-Veranstaltungen gilt automatisch als Nennung zum KCC.
- Es gibt ein (1) Steichresultat, so dass Ausfälle durch Krankheit, Urlaub u.ä. nicht mehr so ins Gewicht fallen.
- Die Finanzierung der KCC-Pokale erfolgt über einen fixen Beitrag der Veranstalter pro gestartetem Teilnehmer seiner Veranstaltung(en).

Klingt doch gut! Also alles paletti?

Leider NEIN! - Ich habe eine neue KCC-Ausschreibung entsprechend dem o.a. HL-Entwurf allen Organisatoren zugeschickt und die Frage gestellt „Geht die neue KCC-Ausschreibung jetzt so in Ordnung?“ Das wurde mir bestätigt.

Bereits am nächsten Tag trafen die ersten Änderungswünsche ein:

- U.a. verbunden mit der Drohung „Mein OK nur, wenn meine Veranstaltung des Faktor 2 erhält“ - Zur Erinnerung, die FIZZERS-Karawanken-Classic als Ganztages-Veranstaltung mit über 70 Messungen, Schnitt- und geheimen Sonderprüfungen, hatte als schwierigste KCC-Veranstaltung den Faktor 2,0.
- Als logische Folge verlangten nun auch die anderen Veranstalter zumindest Faktor 2,0!



War das der letzte KCC-Sieger?

- Dass ein Veranstalter nachträglich auch noch das HL-Finanzierungs-Modell in eine „Spende von 60 EUR“ geändert haben wollte, verwandelte das bis dahin seriöse und erfolgversprechende Projekt in eine Lachnummer. - Sollen die KCC-Sieger mit Plastik-Eierbecher belohnt werden?

Dass hier - nach selbst gemachten Vorschlägen und einer gemeinsamen Entscheidung - noch versucht wurde nachträglich zu ändern, grenzt an die Seriosität eines Floh-Zirkus's wo jeder hin springt wo er gerade möchte.

Hier geht es nicht um kleinkarierte Provinz- oder Veranstalter-Interessen, sondern um Motorsport und Leute, die ihn betreiben wollen / sollen!

Wie geht es weiter??

Der Obmann des 1. C.A.R. Teams Ferlach äußerte sich in einem Rundschreiben so:

„.... Was uns aber fehlen wird, ist der KCC – Kärntner Classic Cup 2025. Ja du hast richtig gelesen. Es wird keinen KCC – Kärntner Classic Cup 2025 geben....“

.... Aufgrund der Uneinigkeit der teilnehmenden Veranstalter wird der KCC 2025 pausieren....

.... Wir führen Gespräche mit teilnehmenden Teams wie sie sich den Cup 2026 vorstellen“

Neustart nach einem Jahr Pause nur schwer vorstellbar

Hier muss ich dem Obmann Gustl widersprechen.

Dass man mit der, auf der vorigen Seite angeführten Einstellung mancher Veranstalter den Motorsport nicht fördert, sondern durch kleinkariertes Denken umbringt, habe ich in über 50 Jahren als Veranstalter schon mehrfach erlebt. Einmal aussetzen bringt mit fast 100 %-iger Sicherheit das endgültige Ende; besonders dann, wenn die Fronten so verhärtet sind wie im Fall des Kärntner-Classic-Cups. Hier die jüngsten Beispiele:

- Die international Alpe-Adria-Classic-Challenge (AACC) der Länder Italien, Kroatien und Österreich, war ein Beispiel guter internationaler Zusammenarbeit. Die AACC-Organisatoren konnten sich auf einmal getroffene Vereinbarungen verlassen.

Erst durch den Wechsel des Obmanns eines Klubs wurde dieses Vertrauensverhältnis gestört. Unabgesprochene Terminverschiebungen (es kam dadurch zu Termin-Überschneidungen), Nichteinhalten von Vereinbarungen etc. führten zum Ende dieses international anerkannten Cups.

- Die FIZZERS-Karawanken-Classic, die ich aus Altersgründen, in Abstimmung mit dem KC-Management-Team, nicht mehr organisieren konnte / wollte, wurde 2025 „pausiert“. Inzwischen ist klar, dass es nicht mehr zu einer Neu-Auflage kommen wird.



Kleinliches und unabgestimmtes Klubdenken führte zum Ende des AACC

Wie soll es weiter gehen??

Obmann Gustl hat mich ersucht Vorschläge und Management 2026 für den KCC wieder zu übernehmen. - Nach den o.a. Erfahrungen bin ich der Meinung, dass nicht erst für 2026, sondern SOFORT etwas geschehen und das erbärmliche Schauspiel, das die Veranstalter bisher lieferten, beendet werden muss.

Trotzdem ich mich ausdrücklich von diesem derzeitigen KCC-Flohzirkus distanzieren würde, würde ich - im Interesse des Motorsports und der zahlreichen Motorsportler - JETZT trotzdem versuchen eine gemeinsame Linie zu finden, falls dafür und für einen KCC 2025 überhaupt noch Interesse besteht.

Es s liegt an den KCC-Veranstaltern, die unseren DRIFT regelmäßig verfolgen, ob sie im Interesse des Motorsports und der Motorsportler ihre bisherigen Standpunkte überdenken..

Meine diesbezüglichen, neuen Vorschläge zur Überwindung der bisherigen Knackpunkte (z.B. die Bewertung / Faktor einer Veranstaltung) berücksichtigen diese Punkte:

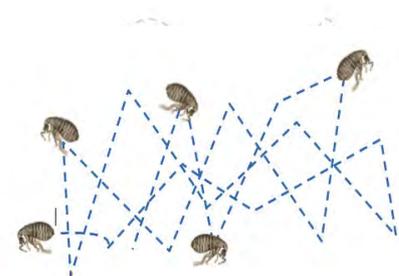
- Sportliche Wertigkeit der Veranstaltung
- Wertigkeit der Veranstaltung für den Teilnehmer

Unter der Prämisse, dass der, von den KCC-Veranstaltern selbst eingebrachte HL-Finanzierungs-Entwurf nicht wieder in Frage gestellt wird, trage ich gerne dazu bei den Classicsport in Kärnten zu unterstützen und hoffe, dass der KCC 2025 ev. doch noch zustande kommt.

Hoffen wir, dass bei den KCC-Veranstaltern noch ein Umdenken in letzter Minute stattfindet. Die Motorsportler und Classic-Freunde haben sich einen Flohzirkus, wie zuletzt geboten, nicht verdient!

Euer

Figi





Klubmitglied Willi Singer unterwegs für

Unser Klubmitglied Willi Singer ist unseren Mitgliedern ja bereits als vielbeschäftigter FIA-Steward und Leiter der AMF-Rallye-Kommission bekannt.

In einem unserer letzten DRIFT-Ausgaben haben wir auch darüber berichtet, dass Willi die Formel 1 Superlizenz erhalten hat und auch gleich beim Österreich Grand Prix auf dem Red Bull Ring 2024 im Einsatz war.

Bei der FIA wird Willi jetzt in der Biografie der FIA-



Stewards in einem Atemzug mit bekannten Fahrern / Stewards wie Johnny Herbert

und anderen geführt, s.u.a. Faksimile.

Von dem Einsatz auf dem RB-Ring haben wir über die 10 Sekunden-Strafe von Max Verstappen berichtet. Über Strafen wird im Steward-Raum so rasch als möglich während des Rennens entschieden. Dort wird nicht nur ständig der gesamte Boxen-funk mitgehört,

FIA RACE STEWARDS BIOGRAPHIES



JOHNNY HERBERT

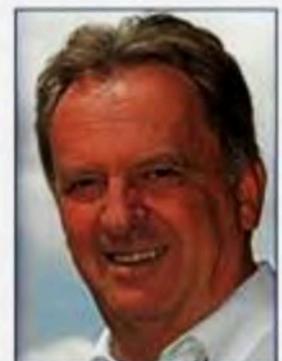
FORMER FORMULA 1 DRIVER, THREE-TIME GRAND PRIX WINNER, LE MANS WINNER

Johnny Herbert's motor sport career began in 1974, aged 10, in karts. Five years later he was British junior karting champion and by 1985 he'd won the Formula Ford Festival. A year later he was crowned Formula Ford 2000 champion and in 1987 won the British F3 title. But that same season brought a near-career-ending Formula 3000 accident. He recovered to race for the Benetton F1 team in 1989 and went on to enjoy a 160-race career, winning three grands prix before his retirement at the end of 2000. Herbert also won Le Mans, with Mazda, in 1991. He continued to race sportscars post-F1 before embarking on a successful career in television.

WILHELM SINGER

NATIONAL STEWARD

Wilhelm Singer began his motor sport career as competitor, with the qualified engineer taking part in numerous rallies as a co-driver. He later switched to administration, taking on a variety of roles including safety officer and rally director in off-road events and as race director at circuit races in Austria, Hungary, Italy and Germany. In recent times he has acted as FIA Chief Steward in the European Rally Championship and European Rally Trophy, Chief Steward in the FIA World Rally-Raid Championship and FIA World Baja Cup and has been a steward in FIA Formula 3, Formula 2 and in the FIA Formula E World Championship. He is also a Member of the AMF Sports Tribunal and Court of Appeal in Austria.





sondern auch die Position der Autos auf der Strecke. sowie alle nur denkbaren Daten, von Beschleunigung/Verzögerung dreidimensional kontrolliert.

Die 10-Sekunden-Strafe für Verstappen wurde getroffen, nachdem die Szene aus verschiedenen Fahrerperspektiven und verschiedenen Vorwärts/Rückwärts Kameras anderer Autos ungefähr zwanzigmal angesehen wurde. Und so sieht das Monitoring im Steward-Raum aus:



Jetzt berichtet uns der weit gereiste Sportkommissar von seinen, teilweise einzigartigen Erlebnissen:
 „Heuer habe ich als Steward und auch als Funktionär der AMF einen ziemlich „heißen Herbst“ hinter mir. Zwar ist derzeit noch immer nicht alles erledigt, aber ich habe mir fest vorgenommen 2025 weniger Aufgaben zu übernehmen. - Heuer hatte ich weit über 40 Einzelflüge und die damit verbundenen Wartezeiten und die Zeiten direkt bei den Veranstaltungen wurden auch immer mehr. Vieles kennt man ja bereits und es ist dann nicht mehr so spannend.

Egal, auf jeden Fall muss es nächstes Jahr weniger werden!“



Ende September fuhr ich auf die Insel Elba, wo ich als FIA Steward beim Lauf zur historischen Europameisterschaft teilnehmen durfte.



Fotos: rallyelbastorico/media

Mich begeistern bei den EHRC-Läufen (European Historic Rally Championship) immer die verschiedenen Autos, die ich aus Jugendentagen kenne.

In Spanien und Italien floriert diese Meisterschaft ganz besonders, dort gibt's manchmal, mit den nationalen Fahrzeugen, über 200 alte Rallyeautos am Start.

Auf der Insel Elba wurde das nicht so große internationale Feld mit anderen Serien ergänzt, so dass in Summe doch an die 150 Fahrzeuge am Start waren.

U.a. gab es hier eine eigene Autobianchi-Meisterschaft bei der 26 quirlige A112 mitgefahren sind. - Mein erstes eigenes Auto war ein Autobianchi, daher hatte ich eine

besondere Beziehung zu dieser Wertungsklasse.

Im nationalen Feld waren auch einige Lancia Stratos oder 037, die man ja nicht mehr so oft sieht, seit Gerry Pegam nix mehr von seiner Auto-Sammlung herzeigt...



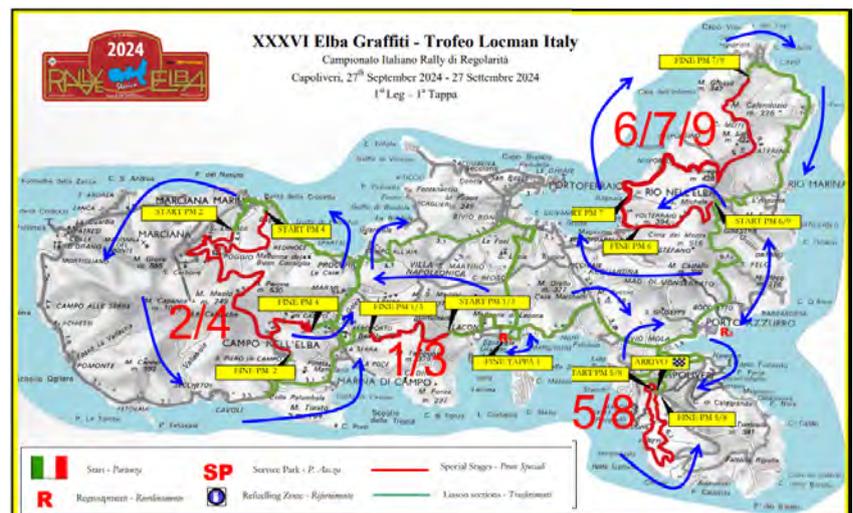
Die Rallye prägte schon vor den beiden Rallye-Tagen (27.-28. September 2024) das Bild der Insel; überall sieht man begeisterte, ausflippende Zuschauer.

Die Sonderprüfungen sind vom alten Stil, nicht so schnell, weil Kurve auf Kurve folgt (die u.a. Karte lässt das schon ahnen), mit Geraden von gerade mal 30 m dazwischen.

Das trägt auch zur Sicherheit bei, wenn die alten Autos nicht mit extremen Geschwindigkeiten irgendwo abfliegen.

Aber Italien ist nicht nur mit seiner Begeisterung für den Automobilsport, sondern auch bei anderen Belangen immer noch ein bisschen anders:

>>>



In der Nacht zwischen den beiden Rallye-Tagen wurde am führenden Porsche, im bewachten und wenig beleuchteten Parc-ferme, die außenliegende Ölleitung angebohrt, der Bohrer brach ab und blieb in der Leitung stecken. Bei der Ausfahrt am Morgen zog der Porsche eine Ölspur bis zum Service und schied aus.



Das wäre offensichtlich der „falsche“ Sieger mit seinem Carrera RS gewesen...



Fotos: rallyelbatorico/media

Als endgültiger Sieger der Elba-Rallye 2024 konnten sich die sizilianische Crew Angelo Lombardo /Roberto Consiglio, ebenfalls auf einem Porsche 911 RS feiern lassen. Wer bei Sizilien gleich an Mafia denkt, ist selber schuld (Anmerkung der Redaktion)

Auch 2 österreichische Teams waren auf Elba am Start: WAGER Karl/ZAUNER Gerda auf einem Porsche 911 SC und REITSPERGER Georg / KNOEDL Herbert auf Ford Sierra Cosworth Leider sahen beide Teams nicht das Ziel.



„In der ERC (European Rally Championship) habe ich heuer nicht soviel gemacht, weil mein Schwerpunkt auf Rally-Raid und Bajas lag.

Fotos: Rallye Silesia, media / Maciej Niechwiadowicz & Kaja Wróblewska

Für den letzten Lauf zur, bis dahin noch nicht entschiedenen ERC, der „Rallye Silesia“, hatte ich aber eine Nomination als FIA Chairman of the Stewards.

Rallye-Zentrum war Katowice, im Süden von Polen. „Silesia“ oder auf Deutsch „Schlesien“ mit dem Hauptort Krakau, kam nach dem 2. Weltkrieg zu Polen und hat immer noch eine starke Bergbau- und Textilindustrie. Über 5 Mio Menschen leben im Großraum Katowice-Krakau, in dem die Rallye stattfand“.



Erstmals startete die Rallye Schlesien 2017 und entwickelte sich 2023 als Lauf zur European Rally Trophy (FIA ERT). Die Rallye Schlesien (11.-13. Oktober) ist heuer erstmals auch Lauf der Rallye-Europameisterschaft (FIA ERC) und wird als letzter Lauf der Saison die Titelentscheidung bringen.

Drei Veranstaltungstage, 180 SP-Kilometer warteten auf die 218 Teams aus 13 Nationen.

Favorit ist der Titelverteidiger Hayden Paddon. Knapp 18.000 km ist der Neuseeländer angereist, um seinen Titel in Polen zu verteidigen.

Hayden Paddon konnte sich mit dem 3. Platz in der Rallye zum zweiten Mal hintereinander den ERC-Titel sichern. Alles war vorbereitet für die Siegerehrung, wichtige Leute von Hyundai waren angereist und Hayden sollte es nur zu Ende fahren und nicht rausfliegen. Er fuhr auch vorsichtiger als sonst, meistens um den dritten Platz, was gereicht hätte.



Paddon/Kennard, NZ, Hyundai i20N Rally2 ERC-Sieger 2024

Aber es gab ein Problem: Am Abend vor dem letzten Tag stand das Auto, wie üblich, im Parc-ferme. Der FIA-Scrutineer hatte, auch wie üblich, die Aufgabe, den Data-Logger des Fahrzeuges auszulesen und verband seinen Computer mit dem Auto. Danach muss er die Zündung einschalten.

Ich kenne den FIA-Techniker schon sehr lange, er ist supererfahren und verlässlich, hat vorher 12 Jahr bei Peugeot-Sport gearbeitet und ist jetzt schon 6 Jahre bei der FIA.

Das Auto im dunklen Parc-ferme, die abgedeckten Knöpfe für Zündung und Feuerlöscher nebeneinander, eine kurze Unaufmerksamkeit .. Piffff, der Feuerlöscher ausgelöst und Motor- und Fahrerraum voll Löschpulver...

Ob so morgen früh das Auto anspringen und die Rallye fertig gefahren werden kann?

Ok, das Team half, die FIA-Techniker halfen und alle hielten am nächsten Morgen die Daumen, dass das Auto so funktionieren würde, das Hayden den Titel heimfahren würde können. Am Ende ist es sich ausgegangen - die andere Version traue ich mich gar nicht auszudenken...



Mabellini/Lenzi, ITA, Skoda Fabia RS Rally2

Rally Silesia 2024 – FIA ERC overall standings:

1. Mabellini/Lenzi, ITA, Skoda Fabia RS Rally2
2. Armstrong/Treacy, IRL, Ford Fiesta Rally2 +18,3 s
3. Paddon/Kennard, NZL, Hyundai i20N Rally2 +19,8
4. Marczyk/Gospodarczyk POL Skoda Fabia RS Rally2 +24,1
5. Franceschi/Malfoy, FRA Skoda Fabia RS Rally2 +53,1
6. Bonato/Bolloud, FRA Citroen C3 Rally2 +1:21,9

Nur zwei Tage nach der „Rallye Selesia“ hatte Singer Willi seinen nächsten Einsatz. Bleiben wir diesmal aber in unserer nächsten Heimat, denn Willi berichtet von der:



„Zwei Tage später war ich schon in Bad Griesbach bei Passau, dem Rallye-Zentrum der „Central European Rally“, um an „unserem“ Lauf zur WRC mitzuhelfen.

Wie im vergangenen Jahr war ich wieder für die „Spectator Safety“ aus der Luft verantwortlich und saß so vier Tage, von in der Früh bis Sonnenuntergang, im Hubschrauber.



Wir überflogen die einzelnen Sonderprüfungen und standen im ständigen Funkkontakt mit Michelle Mouton, die unter uns im Auto immer wieder stehen blieb und mit Zuschauern sprach, die sich an gefährlichen Stellen aufhielten.“

Michèle Mouton ist die erfolgreichste und bekannteste Rallyefahrerin der Motorsport-Geschichte. Seit 2011 ist sie offizielle WRC-Managerin der Fédération Internationale de l'Automobile (FIA).



Michelle Mouton / Fotos wikicommon

Michèle Mouton gelang als erster Frau der Gesamtsieg bei einem Rallye-Weltmeisterschaftslauf, als sie 1981 die Rallye San Remo mit ihrer Beifahrerin Fabrizia Pons auf einem Audi quattro gewann.



Rallye San Remo 1981, Pons/Mouton

Siege bei der Rallye Portugal, der Rallye Griechenland und

der Rallye Brasilien folgten im Jahr darauf. Dennoch verlor sie 1982 die Fahrerweltmeisterschaft knapp gegen einen gewissen Walter Röhrl auf Opel Ascona 400.



Michele Mouton, Audi Quattro

1986 war sie die erste und bislang einzige Frau, die die Deutsche Rallye-Meisterschaft gewann.



Über die CER berichtet Willi weiter:

„Michelle hat ihre Mitarbeit für die FIA mit Ende 2024 beendet. Im nächsten Jahr wird ihre Aufgabe der Ex-Beifahrer von Rallye-Weltmeister Thierry Neuville, Nicolas Klinger, übernehmen.“



Blick vom Heli auf die SPs

Hier seht Ihr die Flugrouten-Aufzeichnung des Helikopters. Man kann deutlich erkennen, wo sich die einzelnen Sonderprüfungen bzw. die kritischen Zuschauer-Punkte befinden, die Willi mit dem Heli abgeflogen ist..



„Da am Freitag Morgen mit Nebel zu rechnen war, sind wir am Donnerstag mit dem Hubschrauber in der Nähe von Klatovy, Tschechien, geblieben

Es gab dort ein „Team-Hotel“ und auch andere Österreicher,

die am „Safety-Caravan“, den Voraus-Fahrzeugen, beteiligt waren, haben dort geschlafen, alle Safety-Autos wurden am Hotel-Parkplatz abgestellt. Bei den Tschechen reicht eine Genehmigung des Grundbesitzers, also durften wir auch den Hubschrauber direkt neben den Safety-Autos abstellen...“



Die Behördenwege in Österreich sind für Veranstalter langwierig, nervtötend, bürokratisch und mit allen möglichen Auflagen verbunden; eine Tatsache an der schon etliche Motorsport-Veranstalter verzweifelt aufgegeben haben (Anm. der Redaktion)

Einen Blick in das Rallye-Zentrum der Central European



Rallye hat uns Willi mit dem u.a. Foto zukommen lassen.

Es zeigt eine Ausschnitt des Kontrollraums mit seinen dutzenden von Monitoren, Funk- und Telefon-Verbindungen sowie den laufenden Berichten der Helikopter-Flugüberwachung, über die die Rallye laufend überwacht wird. Bei unplanmäßigen Vorfällen wie Unfällen, Zuschauer an exponierten Stellen etc. muss die Rennleitung von hier sofort die notwendigen Maßnahmen treffen.

Von den nächsten Einsätzen unseres Klubmitglieds Willi Singer berichten wir im nächsten DRIFT. - Da geht es ins Morgenland!

Neben den o.a. Einsätzen als Steward der FIA waren für Vielflieger Willi auch noch andere Verpflichtungen zu erledigen:

„Dazwischen habe ich in Österreich noch an mehreren Sitzungen der Rennsport-Kommission, der Rallye-Kommission, der Kalender-Kommission, der Stewards-Kommission und des Meisterschaftsausschusses der AMF teilgenommen, ah ja und auch der FIA Rally Commission...

Ende Oktober ging es zu meinem nächsten Einsatz für eine Woche nach Qatar“.

Über die Erlebnisse in Qatar und anderen Einsätzen berichten wir im nächsten DRIFT.



WRC -Champion 2024 Thierry Neuville

Eine lange Durststrecke ist zu Ende

WORLD RALLY CHAMPIONSHIP

Fotos: press.motorsport.hyundai / toyotagazooracing-media

Nach 10 Jahren Rallyesport hat es der Belgier endlich geschafft! Allerdings musste er dafür gewaltig schuften. Beim letzten Lauf in Japan lag der 36-Jährige gerade mal 6 Punkte vor seinem Team-Kollegen und schärfsten Rivalen, dem Esten Ott Tänak.

Der machte sich daher berechnete Hoffnungen auf einen neuerlichen Titelgewinn und gab mächtig Gas.

Es schien schon gelaufen als Neuville Probleme mit dem Turbo seines Hyundai i20 N Rally1 HYBRID bekam, die ihn am ersten Tag auf den 15. Gesamtrang zurück warfen. In einer beispiellosen Aufholjagd kämpfte sich Neuville am Samstag auf den 7. Platz vor. - Für den Finaltag brauchte Neuville noch 2 Punkte mehr für den WM-Titel!



Ott Tänak erhöhte den Druck weiter, denn er wusste dass nur mehr die volle Punktezahl am letzten Tag der Japan-Rallye für den neuerlichen WM-Titel, nach 2019, reichen würden. Mit 38 Sekunden Vorsprung auf den Toyota-Piloten Elfyn Evans startete er in den letzten Tag.

Das Drama nahm seinen Lauf auf der SP 17 als Tänak von der Piste abkam, sich dabei überschlug und dabei den Hyundai so stark demolierte, dass er aufgeben musste. Fahrer und Beifahrer blieben zum Glück unverletzt.

Aber für Tänak kam es noch schlimmer - nicht nur dass mit dem Unfall seine WM-Chancen dahin waren, auch der, bis dahin 2. Platz in der Weltmeisterschaft ging verloren, da Evans mit dem Sieg in der Japan-Rallye an dem Esten vorbei ziehen konnte. Der faire Sportsmann Tänak nach der Rallye: „Für Neuville war es eine großartige Saison die er bis zum Schluss durch seine konstanten Erfolge und sein kluges Management unter Kontrolle hatte“



Neuville absolvierte die letzten vier Sonderprüfungen nach dem Ausfall von Tänak im Stil eines echten Profis mit dosiertem Risiko und holte sich seinen ersten WM-Titel. Es war nicht nur der erste Titel für ihn, sondern auch für ganz Belgien und das Hyundai Motorsport-Team nach 10 Jahren in der WRC.

„Ich fühle mich großartig, denn wir haben so lange für diesen Titel gearbeitet“ sagte Neuville, der seit seinem Sieg bei der Rallye Monte Carlo die WM angeführt hatte. 5 Mal hatte es in der o.a. Zeit „nur“ für den 2. Platz in der Rallye-Weltmeisterschaft gereicht. „Das kam nun überraschend, aber ich

glaube, dass wir den Titel verdient haben“ resümierte der Belgier seinen Titelgewinn.

Der Sieg in der Rallye Japan 2024 ging an den Waliser Elfyn Evans auf dem Toyota GR Yaris Rally 1, der damit seinen ersten und einzigen Sieg im heurigen Jahr einfuhr.



Ergebnis der Rallye Japan, 21.-25.11.2024

	Fahrer	Co-Pilot	Auto	Zeit	Rückstand
1.	Elfyn Evans	Scott Martin	Toyota GR Yaris Rally1	3:24:41.0	
2.	Sébastien Ogier	Vincent Landais	Toyota GR Yaris Rally1	3:25:08.3	0:01:27.3
3.	Adrien Fourmaux	Alexandre Coria	Ford Puma Rally1	3:25:36.5	0:01:55.5
4.	Takamoto Katsuta	Aaron Johnston	Toyota GR Yaris Rally1	3:25:43.6	0:02:02.6
5.	Grégoire Munster	Louis Louka	Ford Puma Rally1	3:26:52.5	0:03:11.5
6.	Thierry Neuville	Martijn Wydaeghe	Hyundai i20 N Rally1	3:30:50.1	0:06:54.1

Toyota ist bei seiner Heimrallye mit einem blauen Auge davon gekommen. Denn als das Toyota-Team zur letzten Rallye im Land der aufgehenden Sonne eintraf, war die Weltmeisterschaft der Fahrer bereits fix beim Konkurrenten Hyundai gelandet; es war nur mehr die Frage offen, ob es Neuville oder Tänak wird.

Und auch in der Hersteller-Weltmeisterschaft lag Hyundai mit 6 Punkten knapp in Führung. Gerade diese Meisterschaft hatte man noch nie verloren.

Durch den Ausfall von Ott Tänak (Hyundai) und dem Sieg von Elfyn Evans (Toyota) sowie den ausgezeichneten Platzierungen des ganzen Toyota-Teams mit den Plätzen 1., 2. und 4. konnten die Japaner aber das Blatt noch wenden und mit knapp 3 Punkten Vorsprung einen weiteren Weltmeistertitel in der Herstellerwertung feiern:

WRC-Herstellerwertung 2024:

1.	Toyota Gazoo Racing World Rally Team	561 Pkt
2.	Hyundai Motorsport	558
3.	M-Sport Ford World Rally Team	295



WRC-Fahrerwertung 2024:

	FAHRER	PKT
1	T. NEUVILLE HYUNDAI SHELL MOBIS WORLD RALLY TEAM	242
2	E. EVANS TOYOTA GAZOO RACING WORLD RALLY TEAM	210
3	O. TÄNAK HYUNDAI SHELL MOBIS WORLD RALLY TEAM	200
4	S. OGIER TOYOTA GAZOO RACING WORLD RALLY TEAM	191
5	A. FOURMAUX M-SPORT FORD WORLD RALLY TEAM	162
6	T. KATSUTA TOYOTA GAZOO RACING WORLD RALLY TEAM	116
7	K. ROVANPERÄ TOYOTA GAZOO RACING WORLD RALLY TEAM	114
8	G. MUNSTER M-SPORT FORD WORLD RALLY TEAM	46
9	D. SORDO HYUNDAI SHELL MOBIS WORLD RALLY TEAM	44
10	S. PAJARI PRINTSPORT	44



FIA untersucht die Rallye Japan

Es ist bereits das zweite Mal innerhalb von drei Jahren, dass bei der Rallye Japan ein ziviles Fahrzeug auf einer gesperrten Sonderprüfung auftaucht. 2022 sind 2 Rallye-Piloten fast mit einem entgegenkommenden Fahrzeug kollidiert.

Diesmal klingt es weniger dramatisch, dass ein Fahrzeug, gegen die Fahrtrichtung, bis zur Startlinie fährt, auf der bereits Elvin Evans auf die Startfreigabe wartet. Vorher war der Fahrer an einer Absperrung aufgehalten worden, durchbrach diese aber und fuhr auf die Strecke. Dort, am Start, von den Streckenposten aufgehalten, weigerte sich der Fahrer sein Fahrzeug zu entfernen; das gelingt erst der herbei gerufenen Polizei. Die Sonderprüfung musste abgebrochen werden.

Die FIA wird nach einer Untersuchung des Vorfalls über Konsequenzen für die Veranstalter entscheiden. Hier muss die FIA eine Lösung finden bevor es zu dramatischen Unfällen kommt, die den Rallysport in Frage stellen könnten.



Toyota reagiert auf den Verlust der Fahrer-Weltmeisterschaft

Der Titel eines Fahrer-Weltmeisters ging an den Konkurrenten Hyundai; der Hersteller-Titel konnte 2024 nur durch das Pech des Konkurrenten knapp verteidigt werden.

Wie sehr Toyota der Verlust des WM-Fahrrtitels schmerzt, konnte man schon wenige Tage nach der Rally Japan feststellen, denn Toyota hat seine Mannschaft für die kommende WRC-Saison bekannt gegeben und da wird nicht gekleckert!

- Der zweifache Rallye-Weltmeister Kalle Rovanperä wird als Pilot für die gesamte Saison wieder zurückkehren, nachdem er heuer nur sporadisch bei WM-Läufen dabei war - und siegte! Jetzt hat der Finne seinen dritten Weltmeistertitel im Visier. Co-Pilot wird wieder Jonne Halttunen sein.
- Elfyn Evans als Vize-Weltmeister und Takamoto Katsuta werden ebenfalls als Stamm-Piloten an allen Veranstaltungen der kommenden Saison teilnehmen.
- Zudem wird der Finne Sami Pajari die komplette Saison im Toyota Rally1 in der Königsklasse der Rallye-WM bestreiten. Zuletzt hatte Pajari mit dem Toyota-Rally2-Auto den WRC2-Titel 2024 errungen. Aber bereits in diesem Jahr fuhr Pajari mit Toyotas Rally1-Autos in Finnland, Chile und Mitteleuropa. Sein bestes Ergebnis war ein vierter Platz.
- Mit Pajari's Verpflichtung wird Toyota in der nächsten Saison bis zu vier Rally1-Autos bei jeder WRC einsetzen.
- Zudem wird Sébastien Ogier auch im nächsten Jahr als Teilzeit-Fahrer am Start sein.
- Rallye-Legende Juha Kankkunen wird stellvertretender Teamchef.



FIA ändert das WRC-Punkte-System 2025



Heuer wurde ein neues Punkte-System für die WRC von der FIA eingeführt. Nach heftiger Kritik, vor allem an der Samstag-Wertung erfolgt für 2025 eine Anpassung.

Vor allem an der Samstag-Wertung entzündeten sich die Gemüter der Fahrer, Teams und auch der Zuschauer; denn durch diese Wertung am Samstag war es möglich, dass z.B. der Zweit-Platzierte mehr Punkte einfahren konnte als der Gesamtsieger. So war es zuletzt bei der „Central European Rallye“ wo der zweitplatzierte Elfyn Evans mehr Punkte sammelte als Gesamtsieger Ott Tänak..

Diese Möglichkeit am Samstag Punkte zu sammeln wird nun abgeschafft.

Die Sonntags-Wertung bleibt jedoch bestehen um die Veranstaltung bis zum Schlusstag spannend zu gestalten.

Ab 2025 erhalten die zehn besten Fahrer der Gesamtwertung folgende Punkte: 25 - 17 - 15 - 12 - 10 - 8 - 6 - 4 - 2 - 1. Als Gesamtsieger erhält man also 25 Punkte.

Dieses Punktekonto kann man am Schlusstag, den Sonntag nochmals auffetten:

So gibt es für den Sieger der Sonntags-Wertung 5 Punkte; für die dahinter Platzierten 4 - 3 - 2 - und 1 Punkt für den Fünftplatzierten.

Unverändert bleibt auch die Punktevergabe der Powerstage, die so für Zuschauer und Fernsehen nach wie vor größte Spannung garantiert. Hier erhalten die ersten Fünf 5 - 4 - 3 - 2 - 1 Punkte. Das Punkte-Maximum bei einer Veranstaltung wird 2025 37 Punkte betragen.

Insgesamt soll das modifizierte Punkts-System übersichtlicher und einfacher werden als bisher, dabei aber nichts von der Spannung des „Super Sundays“ verlieren.



Neue WRC-Regeln ab 2025 bzw. 2027

Seit 2022 müssen Rally-1 Fahrzeuge mit einem Hybrid-Antrieb unterwegs sein. Diese Hybrid-Ära wird wohl 2025 zu Ende gehen, denn die FIA wird ab 2025 auf die Vorschreibung von Hybrid-Antrieben bei Rally-1 Autos verzichten.

Der Grund dafür liegt vor allem in der Tatsache, dass der Hybrid-Antrieb für die Hersteller mit einem erheblichen Mehraufwand und damit auch Kosten verbunden ist. *„Wirtschaftlich können Hybride im Rallyesport weder betrieben noch repariert werden“*, so die Argumentation der größten Teams. Die Zusatzkosten, die durch den Hybrid-Antrieb verursacht werden sollen mehrere Millionen Euro pro Jahr und Team betragen.

Alle drei großen Hersteller-Teams, Hyundai, Toyota und M-Ford, würden gerne ab 2025 auf den Hybrid-Antrieb verzichten.

Durch den Entfall des Hybrid-Antriebes wird zwar die Leistung des Fahrzeugs reduziert, dafür entfallen aber auch 80 kg Gewicht beim Fahrzeug.

Die Fahrer selbst kennen z.Z. natürlich noch nicht den Unterschied, den der Entfall dieser Antriebs-Komponente ausmachen wird, sind aber generell der Meinung, dass es keinen wesentlichen Unterschied geben wird und dass das Fahren nach wie vor Spaß machen wird.

Hyundai hat inzwischen bereits mitgeteilt, dass es bei den ersten WRC-Veranstaltungen 2025 noch nicht mit modifizierten Autos antreten wird. Es kommt also nochmals der Hyundai i20 N Rally1 der Saison 2024 zum Einsatz.



Unter „WRC27“ hat die FIA ein neues Regelwerk erstellt, das ab 2027 für 10 Jahre gelten soll. Mit dieser langen Laufzeit soll vor allem den Herstellern eine bessere Planungs-Sicherheit gegeben werden. So soll es z.B. eine einheitliche Sicherheitszelle geben, die für Fahrzeuge, egal ob Limousine, SUV oder Konzept-Fahrzeug, gelten soll.

Vor allem aber sollen die Kosten reduziert werden; ab 2027 will man die Fahrzeugkosten auf 345.000 EUR deckeln, d.s. etwa 50 % der heutigen Kosten für einen Rally 1-Boliden. Dieses Ziel will man u.a. mit Kostenbegrenzung bestimmter Bauteile, längere Laufzeiten, Verminderung des Personals der Einsatz-Teams etc. erreichen.

Die neue Regel gibt aber große Möglichkeiten zur Gestaltung der Karosserien, stellt aber auch die Wahl des Antriebs frei. So sind Verbrennungsmotoren, Hybridantriebe, aber auch vollelektrische Antriebe möglich.

Das Ziel für 2027 sind nachhaltig betriebene Verbrennungsmotore und etwas später der Einsatz von Hybrid- oder Elektro-Antrieben.



Der WRC-Termin-Kalender 2025



14 Stationen weist der Termin-Kalender der WRC 2025 auf. Das ist eine Erweiterung gegenüber 2024. Traditionell findet der Auftakt der WRC bereits im Jänner 2025 mit der Rallye Monte Carlo statt. Auch die beiden darauf folgenden Rallyes sind nicht neu.

Bei der Monte 2024 legte der neue Rallye-Weltmeister Thierry Neuville den Grundstein für seinen Weltmeistertitel auf Hyundai. Kann Toyota diesmal zurück schlagen? Die Japaner werden mit allen Assen antreten die verfügbar sind, vor allem aber mit dem Doppelweltmeister Kalle Rovanperä. Es wird also spannend!

	Monte Carlo / Monaco	23.-26.01.2025
	Schweden / Umea	13.-16.02.2025
	Safari / Nairobi	20.-23.03.2025

Drei neue Veranstaltungen scheinen im WRC-Kalender 2025 auf:

Eine davon geht auf den kurvenreichen Asphalt-Mäandern der Kanaren über die Bühne. Bisher als EM-Lauf geführt, gibt es erstmals den WM-Status ddiese spanische Rallye.

Als weitere Neulinge geben sich Paraguay und Saudi-Arabien die Ehre. Dass vor allem bei den Saudis mit Geld alles machbar ist zeigten sie ja bereits bei ihrem Einstieg in die Rallye Dakar und in die Fußball-WM.

	Kanaren / Las Palmas	24.-27.04.2025
	Portugal / Matosinhos	15.-18.05.2025
	Sardinien / Olbia	05.-08.06.2025
	Akropolis / Lamia	26.-29.06.2025
	Estland / Tartu	17.-20.07.2025
	Finnland / Jyväskylä	31.-03.08.2025
	Paraguay / Encarnacion	28.-31.08.2025
	Chile / Concepcion	11.-14.09.2025
	Zentraleuropa / Passau	16.-19.10.2025
	Japan / Nagoya	06.-09.11.2025
	Saudi-Arabien / Dschidda	27.-30.11.2025

Servus TV plant auch 2025 wieder -Übertragungen von der WRC. Wer die spannenden Übertragungen z.B. der Rally Japan mit dem Wechsel der WM-Titelchancen zwischen den Kontrahenten verfolgt hat, wird auch 2025 sicherlich wieder dabei sein!

WRC Rallye Monte-Carlo – bei **Live**ServusTV am **So., 26. Jänner:**

13:50 Uhr: Vorbericht

14:05 Uhr: Powerstage Re-Live

15:10 Uhr: Analyse





Foto-Credi: Harald Illmer, pressefotos.rallye-oem.at

Nur wenige Wochen nachdem die Weltelite des Rallyesports bei der „Central European Rally“ zum zweiten Mal in Oberösterreich Station machte, kommen die Motorsportfans dort bei der mittlerweile 38. Auflage der Jännerrallye erneut voll auf ihre Kosten.

Der Termin rückt immer näher, bis die 38. Ausgabe der legendären LKW FRIENDS on the Road Jännerrallye powered by Wimberger, als Auftakt zur Österreichischen Staatsmeisterschaft 2025 ansteht. Der PS-Spektakel geht über drei Tage von Freitag, dem 3. bis Sonntag, dem 5. Jänner.

Insgesamt 180 Wertungskilometer und 19 Sonderprüfungen warten auf die Teilnehmer, die SPs sind gegenüber dem Vorjahr z.T. grundlegend geändert. Besonders stolz ist man dabei auf die Königsprüfung am Samstagvormittag, die sich über fast 22 Kilometer zieht und somit zur längsten Sonderprüfung aller österreichischen Staatsmeisterschaftsläufe zählt.

Eine spektakuläre Neuheit gibt es ebenfalls - Erstmals führt eine Sonderprüfung mitten durch ein Gebäude. Die INNOVAMETALL Fertigungshalle in Freistadt, wo sich die Unternehmenszentrale und die Ideenschmiede GLUATNEST befinden, wird am Sonntag,



5. Jänner 2025, zu einem noch nie da gewesenen Zuschauer-Erlebnis. Die beheizte Halle wird nicht nur Teil der Rallyestrecke, sondern auch für Zuschauer geöffnet. Die Straßen und Wege am Betriebsgelände wurden im Herbst fertiggestellt. Dabei entstand auch ein Sprung, der in der neuen Streckenführung rund um die Gebäude integriert wurde.

Insgesamt haben 78 Piloten aus sechs Nationen genannt. Bei den österreichischen Nennungen dominieren naturgemäß die Oberösterreicher die bei ihrer Heimrallye mit 42 Nennungen vertreten sind, dann folgt Niederösterreich mit 8 und Kärnten mit 2 Startern. Zum Zeitplan >>





Hart - härter - Dakar

Am Freitag, 3. Januar 2025 startet sie wieder, die härteste Rallye der Welt; sie wird ihren Teilnehmern wieder alles abverlangen und – hoffentlich ohne schwere Unfälle - am Freitag, 17. Januar 2025 enden.

Es ist die bereits 47. Auflage der Dakar und der 6. Auftritt in Saudi Arabien. Als zentrale Punkte wurden 2025 Bisha als Start im Westen des Wüsten-Königreiches, und Shubaytah im Osten als Ziel ausgewählt.

Gestartet wird mit einem Prolog am 3. Jänner, ehe es in den zwölf Etappen richtig zur Sache geht. Die Strecke vom Start in Bisha erstreckt sich über rund 7.700 Kilometer von denen nicht weniger als 5.100 Kilometer Sonderprüfungen sind die auf Zeit gefahren werden. Erst nach 2 Wochen werden sich die Teams von den Strapazen dieses Extrem-Marathons in Shubaytah erholen können - falls sie dort ankommen!

Auch 2025 haben sich die Organisatoren wieder ein paar fiese Gemeinheiten und Neuerungen einfallen lassen, damit den Teilnehmern ja nicht langweilig wird. So ist z.B. wieder eine Marathon-Etappe dabei. Diese 48-Stunden-Chrono-Prüfung wird





zugleich der Höhepunkt der Rallye werden, denn es geht durch das „Empty Quarter“, dem „Leeren Viertel“ Saudi-Arabiens, einer besonders extremen Wüstenregion im trockensten und heißesten Teil des Landes. In diesem Terrain müssen die Teams das richtige Maß zwischen Geschwindigkeit und Durchkommen finden. Diese extreme Wertungs-Prüfung wurde erstmals im Vorjahr gefahren und soll 2025 noch schwieriger gestaltet werden; so wird sie mit 958 km für die Motorräder sowie 917 km für die Automobile noch länger werden als davor wobei auch das Terrain spektakulärer und abwechslungsreicher sein wird.

Diese XXXL-Challenge über zwei Tage, hat besondere Vorschriften, die einzuhalten sind. Im Prinzip sind das die gleichen Regeln, wie wir sie schon für 2024 beschreiben konnten:

Zwar dürfen sich die Teilnehmer am Abend gegenseitig helfen, aber es gibt keinen Gastro-Service oder Reparatur-Hilfen, da die Fahrer und Teams auf verschiedene Biwaks aufgeteilt werden. - Sobald die Sonne untergeht, d.i. ca. ab 16 Uhr, müssen die Teilnehmer das Rennen unterbrechen und die Nacht beim nächsten Biwak, das sie erreichen verbringen.

Das Biwak ist eine karge Raststätte, mitten im A... In der saudischen Wüste. Luxus durch aufwändige Betreuer-Teams, wie es sie in der Vergangenheit bei den Profi-Teams üblich waren, wird man dort nicht finden.

Ohne Funkverbindung und damit ohne Information über den Stand der Konkurrenten, verbringen die Teilnehmer die Nacht und brechen am nächsten Tag auf, um den verbleibenden Teil der Strecke zu absolvieren.

Die 48-Stunden-Prüfung wird bereits am dritten Tag der Dakar ausgefahren und soll bzw. wird wohl die Spreu vom Weizen trennen.

Nach dieser Marathon-Etappe wird der Großteil des Teilnehmerfeldes den Ruhetag am 10. Januar in Ha'il wohl dringend notwendig haben.

Zum ersten Mal werden in der zweiten Hälfte der Rallye auch fünf Etappen auf getrennten Routen für Motorrädern und Automobilen ausgetragen, das sind immerhin 45 % der gewerteten Strecke. Der Gedanke dahinter hat mit den Sichtverhältnissen und mit der Sicherheit, besonders für die Motorräder, zu tun und ist absolut zu begrüßen. Denn gerade bei den einspurigen Fahrzeugen ist es, auf Grund der Staubentwicklung von überholenden Automobilen, immer wieder zu schweren Unfällen, leider auch mit tödlichem Ausgang, gekommen.

Aber auch für die Autokategorie hat die getrennte Strecke große Vorteile; denn auch für zweispurige Fahrzeuge werden damit weniger Überholvorgänge notwendig und das Rennen damit sicherer.

Die, nach der 48-Stunden-Prüfung folgenden Tage in der Wüste werden aber bei Gott kein Honiglecken für die (verbliebenen) Teams werden; nach wie vor wird es an großen Herausforderungen und Dramen nicht mangeln.

Denn auch wenn sich zur Halbzeit der Dakar schon ein Favoriten-Kreis heraus kristallisiert hat ... die Dakar kann noch immer unbarmerzig zuschlagen. Den Ausgang der Rallye auf der Grundlage des Halbzeitstands abzuschätzen, kommt dem Blick in eine Kristallkugel sehr nahe. Selbst auf der letzten Etappe, nach zwei Wochen endloser Strapazen gab es schon unerwartete Ausfälle und Tränen über die vergeblichen Anstrengungen.





Dennoch muss das Feld in den letzten Tagen der Dakar noch einmal im «Empty Quarter» tonnenweise Sand verschlingen (und schaufeln), vor allem auf der elften und vorletzten Etappe.

Die letzte Etappe führt schließlich zum großen Biwak vor den Toren von Shubatay zurück. Ein spektakulärer Massenstart soll nochmals Staub aufwirbeln wie ein Sandsturm und fotogene Bilder des Grande Finale generieren, ehe sich die erfolgreichen Teilnehmer schon auf die Dakar 2026 freuen können.

Die Route der Rallye Dakar 2025

Etappe	Datum	Start und Ziel	Gesamt (km)	Wertung (km)
Prolog	03. Jan	Bisha > Bisha	79	29
Etappe 1	04. Jan	Bisha > Bisha	500	412
Etappe 2 (48h)	5. und 6. Jan	Bisha > Bisha	1.057	965
Etappe 3	07. Jan	Bisha > Al Henakiyah	845	496
Etappe 4	08. Jan	Al Henakiyah > Alula	588	415
Etappe 5	09. Jan	Alula > Hail	491	428
Ruhetag	10. Jan	Hail		
Etappe 6	11. Jan	Hail > Al Duwadimi	829	606
Etappe 7	12. Jan	Al Duwadimi > Al Duwadimi	745	481
Etappe 8	13. Jan	Al Duwadimi > Riyadh733	487	
Etappe 9	14. Jan	Riyadh > Haradh	589	357
Etappe 10	15. Jan	Haradh > Shubaytah	638	119
Etappe 11	16. Jan	Shubaytah > Shubaytah	506	280
Etappe 12	17. Jan	Shubaytah > Shubaytah	205	134
Gesamt			7.805	5.209



Welche Zugkraft die Dakar hat beweist die Nennliste. Insgesamt 340 Nennungen aus etwa 60 Nationen treten in den unterschiedlichsten Kategorien an, beginnend bei Motorrädern, Quads, zweirad-angetriebenen Fahrzeugen und Allrad-Spezial-Konstruktionen bis zu den LKW.

Nachdem ein Pilotversuch im Vorjahr sehr gut angekommen ist, werden 2025, neben der Hauptveranstaltung bei der „Dakar Classic“ auch noch insgesamt 76 Autos und 19 Trucks aus den alten Zeiten der Dakar in einem Gleichmäßigkeitsrennen gegeneinander antreten.

Die W2RC-Champions Ross Branch und Nasser Al Attiyah stehen ganz oben auf der FIM- und FIA-Startliste. Aber auch andere Rallye-Asse wie Sebastian Loeb und Carlos Sainz sen. Haben ihre Nennung abgegeben. Allerdings ist die Spitze der Super-Piloten diesmal nicht so dicht vertreten wie in den letzten Jahren.

Mit welchen Kosten ist die Dakar grob zu rechnen;
Nenngeld 14.800 EUR, Service Team/Mechaniker, Transport 35.000 EUR, Flug, Hotel, Sprit 3.000 EUR - und natürlich das Fahrzeug selbst. Viel Geld für 2 Wochen Martyrium!





Fotos. Dacia Media

Wer den rumänischen Autobauer Dacia nur mit einem „Billigauto“ in Verbindung bringt, wird umdenken müssen. Seit 2024 hat sich die Marke dem Offroad-Sport verschrieben und kann auch bereits ausgezeichnete Erfolge aufweisen.

Ab 2025 will Dacia in der Hersteller-Wertung der World Rally-Raid Championship mitmischen, Dacia will mit dieser Teilnahme die Robustheit seiner Allrad-Fahrzeuge auch im schwierigsten Offroad-Gelände beweisen. Bei der Dakar Rally 2025 startet das Werk in der T1+ Kategorie.



Dass die Rumänen es ernst meinen zeigte sich

- Denn neben der eigenen Erfahrung bei Allradwagen holte man noch die „British motorsport and engineering group Prodrive“ an Bord. Prodrive ist bekannt für ihre Entwicklungsarbeiten und Prototypen bei den härtesten Offroad-Bewerben. Mit eigenem Team und selbst entwickelten Prototypen errang Prodrive jeweils den 2. Gesamtrang bei der Dakar Rallye 2022 und 2023, übrigens mit Sebastian Loeb.
- Für die Dakar-Rallye wurde der neunfache Rallye-Weltmeister (2004 bis 2012) Sébastien Loeb verpflichtet. Den zweiten Werkswagen wird die Spanierin Cristina Gutiérrez Herrero steuern, die schon achtmal die Dakar bestritt

und 2021 den Rally-Raid Welt Cup gewinnen konnte; s. Foto.

Als weiteres Goodie will Dacia die Dakar Rally umweltfreundlich mit synthetic test Sprit von Aramco bestreiten.

Bei Dacia ist man optimistisch, dass man bei der Dakar ein Wörtchen mit reden kann. Aber was berechtigt den Dakar-Neuling zu diesem Optimismus?

Es war das erste Antreten von Dacia im Oktober dieses Jahres: mit ihren beiden „Dacia-Sandriders“. Bei der Marokko-Rallye, einem Offroad-Bewerb, hatte sich Dacia mit Nasser Al-Attiyah und Sebastian Loeb die besten Piloten für diese Premiere ins Cockpit gesetzt. Beide wurden ihrem Ruf voll gerecht.

Der Katari Al-Attiyah setzte sich gleich von Beginn an die Spitze des Feldes und gab diese Position bis zum Ziel nicht mehr ab. Schwieriger hatte es Sebastian Loeb, der beim Prolog in einen Graben rutschte und vom Startplatz 121 seine Aufholjagd starten musste; nachdem ihn kleinere technische Probleme nochmals zurück geworfen hatten, legte der Ex-Weltmeister aber richtig los und holte sich am Ende noch Rang 2 in der Gesamtwertung hinter seinem Markenkollegen Al-Attiyah.

Dacia-Doppelsieg in Marokko! Da kann man schon optimistisch für die Rallye Dakar sein!





-Champion 2024 Max Verstappen Das war jetzt der vierte Streich

Fotos: redbull contentpool

Max Verstappen ist zum vierten Mal F1-Weltmeister. Doch so dominant wie die Jahre zuvor war die Saison 2024 für Fahrer und sein Team nicht. Diese Saison zeigte aber den bislang stärksten Max Verstappen.

„Ich bin sehr stolz auf diese Saison, denn die meiste Zeit in diesem Jahr, ich würde sagen 70 Prozent der Saison, hatten wir nicht das schnellste Auto“ meldete sich der Holländer nach seiner vierten Formel-1-Fahrerweltmeisterschaft in Folge zu Wort.

Der Red Bull Pilot reiht sich nun mit vier Titeln in die Riege mit Prost und Sebastian Vettel ein und liegt nur noch hinter den Legenden Juan Manuel Fangio, Lewis Hamilton und Michael Schumacher.





Max weiter: „Wir hatten zwar nicht das Auto mit der Speed, die man sich als Rennfahrer wünscht, aber wir haben unseren Vorsprung trotzdem ausgebaut. Ab Miami waren wir die meiste Zeit nicht mehr die Schnellsten, und das ist noch sehr früh in der Saison. Die 50-60 Punkte Vorsprung können sehr leicht wieder aufgeholt werden.“



Ich hatte das immer im Hinterkopf und habe mich auf das konzentriert, was ich kontrollieren konnte, und an jedem Wochenende alles gegeben.“

Verstappens Triumph ist bedenklich, wenn man bedenkt, wie sehr die Verfolgergeholt haben. Der Weltmeister Jahren 2022 und 2023 auf seine Reserven zurückgreifen, um seine Führung zu verteidigen. Dass er aber ein mehr als würdiger Champion ist bewies er zuletzt bei seinem Sieg in Sao Paolo, Brasilien. Die widrigen Wetterbedingungen kamen dem Weltmeister zugute, denn bei Regen konnte die Konkurrenz ihre Stärke, ihr schnelleres Auto, nicht ausspielen.

herausragend, wenn man Teams in dieser Saison aufmusste viel mehr als in den

Für Max bot sich aber wieder einmal Gelegenheit sein fahrerisches Können zu zeigen. Vom 17. Startplatz ins Rennen gegangen ließ er sämtliche Konkurrenten richtig alt aussehen und holte sich einen überlegenen und mehr als verdienten Sieg.

Endstand Fahrer-Weltmeisterschaft 2024:			
1.	Verstappen Max	Oracle Red Bull Racing	437 Pkte
2.	Norris Lando	McLaren F1 Team	374
3.	Leclerc Charles	Scuderia Ferrari	356
4.	Piastrri Oscar	McLaren F1 Team	292
5.	Sainz jr. Carlos	Scuderia Ferrari	290
6.	Russell George	Mercedes-AMG Petronas	245
7.	Hamilton Lewis	Mercedes-AMG Petronas	223
8.	Perez Sergio	Oracle Red Bull Racing	152
9.	Alonso Fernando	Aston Martin Aramco F1 Team	70
10.	Gasly Pierre	BWT Alpine F1 Team	42



Bei den emsigen Fahrer-Rotationen, die zuletzt stattfanden - oder noch nicht durchgeführt wurden - dürften sich etliche Teams verspekuliert haben: So ist es mir unverständlich, dass Ferrari Carlos Sainz den Laufpass gab und dafür - wahrscheinlich gegen sehr viel Geld - den doch schon am Ende seiner Karriere stehenden Lewis Hamilton einkaufte. Lewis ist zwar jederzeit noch für einen Sieg gut, lag aber heuer zumeist hinter seinem jüngeren Team-Kollegen. Punkte machte Hamilton oft nur dank seiner großen Erfahrung.

Noch viel schlimmer finde ich aber das endlose Gezerre um die längst notwendige gewesene Verabschiedung von Sergio Perez, auf die wir schon in früheren Ausgaben des DRIFT hin gewiesen haben. Red Bull Racing ist 2024 durch die schwachen Leistungen von Perez zu einer one-man-show geworden, denn Max Verstappen fuhr dreimal so viele Punkte ein wie der Mexikaner. Dass Perez von den „Big 8“ mit Abstand an letzter Stelle liegt (S. Tabelle oben) ist ebenfalls bezeichnend.



Der Verlust der Konstrukteurs-Meisterschaft, in der Red Bull zuletzt auch noch von Ferrari überholt wurde, kostet dem Team Millionen; sicherlich mehr als der Vertrag mit Perez, den man jetzt endlich, wenige Tage vor Weihnachten, gelöst hat.



Endstand Konstrukteurs-Weltmeisterschaft 2024:

1. McLaren	666 Pkte
2. Ferrari	652
3. Red Bull Racing	589
4. Mercedes	468
5. Aston Martin	94
6. Alpine	65
7. Haas	58
8. Racing Bulls	46
9. Williams	17
10. Sauber	4



Bei Nico Hülkenberg sind zuletzt Stimmen laut geworden, die anzweifeln, ob seine Entscheidung bei Audi zu unterschreiben, richtig war. Wie bei allen deutschen Autobauern ist die derzeitige Absatzkrise auch an Audi nicht spurlos vorbei gegangen. Werke wurden geschlossen und nach dem großartigen Sieg bei der Dakar-Rallye 2024, hat man die Beteiligung am Off-road-Sport komplett eingestellt.



Audi konzentriert sich voll auf das Formel 1 Projekt

Audi und die Qatar Investment Authority (QIA) haben eine Zusammenarbeit vereinbart, um die Vorbereitungen für den Formel-1-Einstieg der vier Ringe im Jahr 2026 zu beschleunigen. QIA, der Staatsfonds von Katar, hat verbindliche Vereinbarungen über den Erwerb einer signifikanten Minderheitsbeteiligung an der Sauber Holding AG, dem künftigen Werksteam von Audi, getroffen.

Mit dieser strategischen Investition wird QIA als langfristiger Investor und Partner in das Formel-1-Projekt von Audi einsteigen. Die Investition von QIA bedeutet einen beträchtlichen Kapitalzufluss und ebnet den Weg für die Erweiterung der Infrastruktur sowie den Ausbau des Teams, um es für einen langfristigen Erfolg in der Formel 1 zu positionieren.

Die Formel 1 ist eine schnell wachsende Sportart, die aufgrund ihrer anhaltenden globalen Expansion der großen Beliebtheit bei Fans und der enormen Vermarktungsmöglichkeiten über ein erhebliches Potenzial verfügt. Zeitgleich mit der Einführung eines neuen technischen Reglements im Jahr 2026 wird Audi offiziell mit einem Werksteam in die Formel 1 einsteigen.

Die Standorte Neuburg und Hinwil werden weiter ausgebaut, um die Voraussetzungen für ein erfolgreiches Engagement zu schaffen. Das Engagement von Gabriel Bortoleto (20), der an der Seite von Nico Hülkenberg (37) fahren wird, war ein wichtiger Schritt für das Projekt. Die Übernahme von Sauber im März nächsten Jahres ist ebenfalls Ausdruck der Entschlossenheit von Audi.



... hat das Gezerre um den „Rauswurf“ von Sergio Perez aus dem Team von Red Bull Racing ein Ende!

Kurz vor Weihnachten wurde die Entscheidung bekannt gegeben, dass der 2025 so glücklosen und unbeständigen Mexikaner 2025 durch den jungen Liam Lawson ersetzt wird. Der junge Neuseeländer wird im nächsten Jahr also Teamkollege von Max Verstappen bei Red Bull.



Noch bei den Rennen 2022 / 2023 hatten viele seiner Kollegen Sergio nur aus dieser Perspektive zu Gesicht bekommen, s. Foto links.

2024 kam dann der totale Einbruch und der DRIFT hatte monatelang gefragt warum Red Bull nicht Donald Trumps „you are fired“ ausspricht. - Jetzt, wo es passiert ist, tut uns der EX-Pilot (fast) leid.



Sergio Michel Pérez Mendoza, genannt „Checo“, wurde am 26. Januar 1990 in Guadalajara, im Nordwesten Mexikos geboren. Nach Rennen in der Formel BMW und Formel 2 und wurde er

2011 in das Nachwuchsfahrer-Programm der Scuderia Ferrari aufgenommen. Im selben Jahr hatte Checo auch sein Debüt bei Sauber Motorsport in der Formel 1. Nach Sauber waren die nächsten Stationen bei McLaren, Force India und 2018 zum Rennstall „Racing Point“ des kanadischen Milliardärs

Lawrence Stroll. 2020 gewann Sergio Pérez den Großen Preis von Sachir, auf der Strecke von Bahrain. Es war in seinem 190. Grand-Prix-Rennen der erste Sieg.

Seit 2021 fährt Sergio Perez für Red Bull. Schon bei seinem zweiten Rennen, dem GP von Aserbaidshon, gewann Sergio Pérez zum zweiten Mal in seiner Karriere und zum ersten Mal für RB. Es folgten 2022 / 2023 noch 4 weitere Siege (Monte Carlo, Singapur, Saudi-Arabien, Aserbaidshon). Danach ging es bergab bis zum jetzigen Abgang

**Dafür sagen wir „Gracias“
„DANKE!“**



Der Nachfolger von Sergio Perez ist der Neuseeländer Liam Lawson, geboren am 11. Februar 2002 in Hastings. Er ist den meisten als Automobilrennfahrer wahrscheinlich weitgehend unbekannt. Daher haben wir ein paar Informationen über ihn eingeholt:

Liam fuhr 2021 in der FIA-Formel-2-Meisterschaft und parallel in der DTM. In der Saison 2022 ging er in der FIA-Formel-2-Meisterschaft an den Start. 2023 debütierte er in der Formel 1 und wurde als Ersatz für den verletzten Daniel Ricciardo berufen, der sich in Zandvoort das Handgelenk gebrochen hatte. Bisher nahm Lawson an fünf F-1 Rennen teil und erzielte als Neunter in Singapur und Austin, Texas, sein bestes Ergebnis.



2025 im gleichen Team
Liam, Lawson und Max Verstappen, Red Bull Racing



Fotos: redbullcontentpool

Auch der Nachfolger für Liam Lawson steht bereits fest

Zu lange hat die Entscheidung von Red Bull gedauert Checo Perez aus dem Team zu entlassen. Nun geht es dafür aber Schlag auf Schlag. Das zweite Red Bull Team, „Visa Cash App Racing Bulls“ begrüßt Isack Hadjar, der die Saison 2025 neben Tsunoda im Team der Racing Bulls bestreiten wird.



Nachdem der neuseeländische Fahrer Liam Lawson nach Checos Abgang für die nächste Saison zu Max Verstappen bei Oracle Red Bull Racing aufgestiegen war, gab es bei Visa Cash App Racing Bulls eine Lücke zu füllen. Hadjar tritt dabei in die Fußstapfen von Verstappen, Sebastian Vettel und Daniel Ricciardo und ist der 18. Fahrer, der aus dem 2006 gestarteten Red Bull Junior-Programm in die Formel 1 aufsteigt.

- Der 20-Jährige mit französischer und algerischer Staatsbürgerschaft begann im Kartsport und beeindruckte in der französischen F4, bevor er in der FIA-Formel-3-Meisterschaft 2022 den vierten Gesamtrang belegte.
- Nach einer ermutigenden ersten Saison in der FIA-Formel-2-Meisterschaft wechselte er zum renommierten Campos Racing-Team, wo er sich schnell als einer der vielversprechendsten Nachwuchsfahrer etablierte und mit vier Rennsiegen und acht Podestplätzen in dieser Saison den zweiten Gesamtrang erreichte.
- Hadjars rasanter Aufstieg umfasst große Siege auf klassischen Strecken wie Imola, Spa-Francorchamps und Silverstone. Seine Stationen als Testfahrer und Ersatzfahrer für Oracle Red Bull Racing und Visa Cash App Racing Bulls wurden nun in einen echten Rennsitz neben dem japanischen Fahrer Tsunoda umgewandelt. Tsunoda, der seine fünfte Saison mit dem Team bestreiten wird, hatte sich ebenfalls Hoffnung auf einen Platz neben Verstappen gemacht.



Isack Hadjar auf dem Autodromo Enzo e Dino Ferrari in Imola am 19. Mai 2024

Formel 1, ein Millionen-Geschäft!

Im DRIFT haben wir mehrfach berichtet, dass vom Eigentümer der Formel 1, dem Medienkonzern Liberty Media, entsprechend den Erfolgen / Punkten Geld an die Teams ausgeschüttet werden. Da es dabei um Millionen-Beträge geht, schmerzt z.B. der Verlust der Konstrukteur-WM das Team von Red Bull Racing ganz besonders. Da entgingen Millionen!

Für die Vermarktung und den Gewinn der Formel 1 ist zwar Liberty Media zuständig, aber der Motorsportverband FIA vergibt die Lizenzen, hat aber nur die sportliche Kontrolle und die Sporthoheit. Diese Tätigkeit lässt sich die FIA auch durch die Anmeldegebühren kräftig bezahlen:

- Alle Rennställe entrichten eine Grundgebühr in Höhe von 680.203 US-Dollar. Bei 10 Teams macht das schon beachtliche 6,8 Millionen USD aus (etwa 6,3 EUR)
- Der Gewinner des Konstrukteurs-Pokals (dieses Mal und erstmals seit 1998 ist es McLaren, davor Red Bull Racing) bezahlt für jeden WM-Punkt 8.161 US-Dollar, die anderen neun Teams bezahlen für jeden Zähler 6.599 USD.

Endstand Konstrukteurs-Weltmeisterschaft 2024:

1. McLaren	666 Pkte
2. Ferrari	652
3. Red Bull Racing	589
4. Mercedes	468
5. Aston Martin	94
6. Alpine	65
7. Haas	58
8. Racing Bulls	46
9. Williams	17
10. Sauber	4

Für McLaren kommen aus der Anmeldegebühr und den 666 Punkten der Konstrukteurswertung über 6 Millionen USD zusammen. Da in den letzten Jahren auch die Zahl der Grand Prix Rennen erhöhte wurde, kann sich die FIA bei 24 GP-Wochenenden auch über mehr Geld als in den Jahren davor, freuen ... Insgesamt sind es rund 25,8 Millionen US-Dollar.

Die Rechnung muss jeweils bis 10. Dezember beglichen werden.

Gehalt in der Formel 1: Wie viel verdienen die Fahrer?

Es ist ein Traum, der nur für die Wenigsten wahr wird: Im Formel-1-Auto Rennen zu fahren. Doch wenn er Realität wird erfüllt sich in der Regel auch jeder Gehaltswunsch. Denn die Formel-1-Piloten können ein Vermögen verdienen.

Fahrer	Team	Gehalt in Euro
Max Verstappen	Red Bull	50,6 Mio.
Lewis Hamilton	Mercedes	50,6 Mio.
Charles Leclerc	Ferrari	30,3 Mio.
Lando Norris	McLaren	18,4 Mio.
George Russell	Mercedes	16,6 Mio.
Fernando Alonso	Aston Martin	12,9 Mio.
Carlos Sainz	Ferrari	11,0 Mio.
Valtteri Bottas	Sauber	9,2 Mio.
Esteban Ocon	Alpine	5,5 Mio.
Pierre Gasly	Alpine	5,5 Mio.
Oscar Piastri	McLaren	5,5 Mio.
Kevin Magnussen	Haas	4,6 Mio.
Alexander Albon	Williams	2,8 Mio.
Lance Stroll	Aston Martin	2,8 Mio.
Zhou Guanyu	Sauber	1,8 Mio.
Nico Hülkenberg	Haas	1,8 Mio.
Yuki Tsunoda	Visa Cash App	0,9 Mio



Lando Norris kann zwischen den beiden Top-Verdenern der Formel 1 auch ganz zufrieden sein



-Champion 2024 Jorge Martin 2023 Vize-Weltmeister, nun 1. WM-Titel

Fotos: redbull contentpool

Mit zwei Siegen in den ersten fünf Grand Prix's untermauerte Jorge Martin heuer seinen Anspruch auf den Titel, und mit nicht weniger als 15 Podiumsplätzen während der Saison verließ er den vorletzten GP von Malaysia mit einem Vorsprung von 24 Punkten auf den Weltmeister 2023, Bagnaia.

Der Showdown um die MotoGP™ Weltmeisterschaft 2024 musste sich im letzten Rennen auf dem Circuit de Barcelona-Catalunya entscheiden.

Dort sicherte sich der spanische Prima-Pramac-Fahrer mit einem dritten Platz beim Saisonfinale schließlich überzeugend seinen ersten MotoGP™-Weltmeistertitel. „In den letzten Runden habe ich ein bisschen geweint“ so Martin nach dem Titelgewinn.



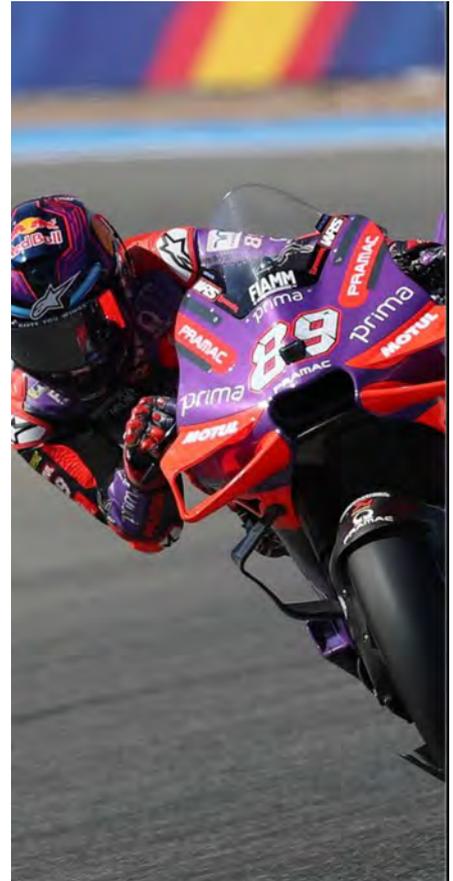
Der 26-jährige Madrilene, der seinen Durchbruch schaffte, als er 2012 in den Red Bull MotoGP™ Rookies Cup berufen wurde, gewann sowohl den Rookies Cup 2014 als auch die Moto3™ Weltmeisterschaft 2018, bevor er ab der Saison 2021 in die MotoGP™ Königsklasse aufstieg.

Dort beeindruckte er gleich mit seiner Performance auf einer Pramac Ducati und wurde in seinem erst 2. Rennen bereits Dritter. Bedingt durch Verletzungen fiel er für 4 Rennen aus, aber danach, in seinem 6. Rennen in der MotoGP, holte er sich auf dem Red Bull Ring in Österreich seinen ersten Sieg.

2023 startete er eine großartige Saison. Dank vier Rennsiegen, drei weiteren Podiumsplätzen und mehreren Top-10-Platzierungen kämpfte Martín bis zum letzten Rennen der Serie in Valencia gegen den Titelverteidiger und späteren Weltmeister Francesco Bagnaia und beendete das Jahr auf dem zweiten Platz der Gesamtwertung. Das heizte ihn weiter an; er war entschlossen, 2024 nochmals voll anzugreifen.

Nachdem er im vergangenen Jahr den MotoGP™-Weltmeistertitel knapp verpasst hatte, änderte der Pramac Ducati-Pilot seine Taktik zur Vorbereitung auf die Saison 2024 und arbeitete verstärkt an seinen mentalen Fähigkeiten.

Seit die MotoGP™ im letzten Jahr zusätzliche Halb-distanz-"Sprint"-Rennen eingeführt hat, treten die Fahrer nun mindestens 40 Mal pro Jahr gegeneinander an. Beständigkeit war noch nie so wichtig wie heute, um am Ende erfolgreich zu sein.



Martín hat zwar "nur" drei Siege bei den Sonntag-Rennen und sieben Sprintsiege errungen, dafür stand er insgesamt 32 Mal auf dem Podium. Wenn man das mit Bagnaia vergleicht, der unglaubliche 11 Sonntag-Siege errungen hat, wird klar, dass sich die Spielregeln in diesem Sport geändert haben und Martín sie voll und ganz beherrscht.

Titelaspirant Bagnaia wusste, dass nur ein Sieg die Chance für einen neuerlichen Titelgewinn offen hielt .. und Martin wusste, dass er Bagnaia nicht davonziehen lassen durfte und ließ es auch nicht zu

Mit dem WM-Titel durch Jorge Martin holte sich erstmals ein Privat-Team den WM-Titel vor den Werks-Mannschaften.

2025 wechselt Jorge Martin von Pramac Ducati zum Aprilia Factory Racing Team. Ob er mit dieser Marke gegen die heuer übermächtigen Ducatis bestehen kann - lassen wir uns überraschen!

Wie wichtig die o.a. Beständigkeit ist zeigt sich daran, dass Rooky und Super-Talent Pedro Acosta mit seiner GasGas-Maschine, trotz deutlich besserer Ergebnisse, in der Endwertung hinter KTM-Kollegen Brad Binder landete. 28 Stürze, zum Glück ohne Verletzungen, machten in zum „Sturz-Weltmeister“



Ergebnis MotoGP 2024, Fahrerwertung

1		 Jorge Martín	Prima Pramac Racing	508
2		 Francesco Bagnaia	Ducati Lenovo Team	498
3		 Marc Márquez	Gresini Racing MotoGP	392
4		 Enea Bastianini	Ducati Lenovo Team	386
5		 Brad Binder	Red Bull KTM Factory Racing	217
6		 Pedro Acosta	Red Bull GASGAS Tech3	215
7		 Maverick Viñales	Aprilia Racing	190
8		 Álex Márquez	Gresini Racing MotoGP	173
9		 Franco Morbidelli	Prima Pramac Racing	173
10		 Fabio Di Giannantonio	Pertamina Enduro VR46 Racing Tea	165



Ergebnis MotoGP 2024, Herstellerwertung

Pos.	Hersteller	Punkte
1.	Ducati	722
2.	KTM	327
3.	Aprilia	302
4.	Yamaha	124



Der MotoGP-Termin-Kalender 2025,

 Thailand / Buriram	02.03.2025	 Tschechien / Brünn	20.07.2025
 Argentinien / Termas de Rio H...	16.03.2025	 Österreich / Spielberg	17.08.2025
 Amerika / Austin	30.03.2025	 Ungarn / Balaton Park	24.08.2025
 Katar / Lusail	13.04.2025	 Katalonien / Barcelona	07.09.2025
 Spanien / Jerez	27.04.2025	 San Marino / Misano	14.09.2025
 Frankreich / Le Mans	11.05.2025	 Japan / Motegi	28.09.2025
 Großbritannien / Silverstone	25.05.2025	 Indonesien / Mandalika	05.10.2025
 Aragonien / Alcaniz	08.06.2025	 Australien / Phillip Island	19.10.2025
 Italien / Mugello	22.06.2025	 Malaysia / Sepang	26.10.2025
 Niederlande / Assen	29.06.2025	 Portugal / Portimao	09.11.2025
 Deutschland / Sachsenring	13.07.2025	 Valencia / Valencia	16.11.2025



Ein Rückblick auf 2024

An dieser Stelle wollten wir eigentlich über das sportliche Engagement von KTM im heurigen Jahr berichten. Immerhin hat KTM bzw. GasGas den 2. Platz in der Herstellerwertung erreicht, wenn auch mit gewaltigem Abstand zu Ducati.

Und auch die beiden Piloten Brad Binder und Rooky Pedro Acosta haben sich gegen die übermächtige Konkurrenz wacker geschlagen. Die längste Zeit lag der junge Acosta deutlich vor allen seinen Markenkollegen. Zuletzt gelang es dem erfahrenen und routinierten Südafrikaner Brad Binder aber doch noch, sich in der Endwertung vor Pedro zu setzen. Es setzte sich überlegte Fahrweise gegen den ungestümen Youngster durch, dessen insgesamt 28 (!!!) Stürze etliche Podiums-Plätze verhinderten.



Für 2025 sollten die beiden Fahrer das No. 1-Werksteam von KTM bilden. Aber wie geht es nach der KTM-Insolvenz weiter?

Brad Binder, 5. in der Fahrerwertung 2024



Noch 2023, als die DRIFT-Redaktion die KTM-Motorhall in Mattighofen besuchte (s. DRIFT-09/2023), war die orange KTM-Welt in Ordnung. Sowohl sportlich, als auch kommerziell schien KTM auf der Erfolgswelle zu schwimmen.

Mit den Marken KTM, GasGas, Husquarna und zuletzt MV-Augusta hatten sich die Oberösterreicher zum größten Produzenten Europas katapultiert.

Der Weg schien zu stimmen, da sich die KTM-Gruppe auch an anderen Sparten beteiligte wie z.B. dem Hersteller von Feuerwehr-Fahrzeugen, Rosenbauer.



Wenn man jetzt von der Insolvenz des Unternehmens und einem Schuldenberg von rd. 3 Milliarden Euro hört, ist das schon ein Hammer! Da stellt sich die berechtigte Frage wie es dazu kommen konnte und ob weiter Motorsport betrieben wird:

Man muss sich einmal eingestehen, dass ein Motorrad für fast alle Biker ein Spielzeug für die Freizeitgestaltung ist.

Während der Corona-Pandemie hatten die Leute weder Gelegenheit in den Urlaub zu fahren, noch gab es großartige

Freizeit-Möglichkeiten. Daher gab es auch keine großen Möglichkeiten Geld auszugeben.

Mit dem Ende der Corona-Beschränkungen war beides wieder verfügbar - Geld und Freizeitmöglichkeiten. Also warum nicht ein Motorrad kaufen? KTM produzierte auf Teufel komm raus.

Die Euphorie hielt nicht lange an; die Teuerungswelle und Inflation zwangen die Leute den Sparstift anzusetzen. Der Absatz von Motorrädern ging zurück. KTM produzierte weiter - auf Lager; d.h. es kam kein Geld herein!

Trotzdem kam die Insolvenz überraschend. Dass in dieser tragischen Lage, in der nicht einmal Gehälter gezahlt werden können, die Allgemeinheit sich über die Sinnhaftigkeit des KTM-Motorsports Gedanken macht, ist verständlich.

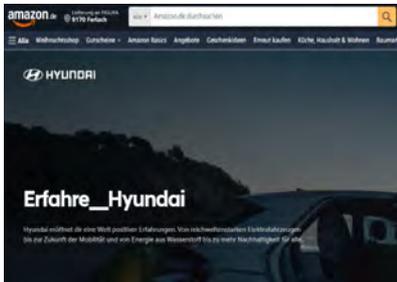
Seitens der großen Motorsport-Gemeinde wird argumentiert

- Das KTM-Budget für den MotoGP beträgt ca. 30 Mio €, ein Bruchteil des o.a. Milliarden-Betrags.
- Es bestehen rechtliche Verpflichtungen mit dem Rechteinhaber der MotoGP, Dorna, die bis 2026 laufen. Ein Ausstieg würde wahrscheinlich sehr teuer kommen.
- Der Name KTM ist untrennbar mit Motorrad-Erfolgen verbunden; 20 Dakar-Siege sprechen für sich. Ohne Motorsport entfällt für viele Biker ein Kaufargument.
- KTM-Statement vom 20.12.2024: „... KTM steht fest zum Motorsport. Wir werden weiter MotoGP fahren!“

Hoffen wir, dass KTM seine Probleme in den Griff bekommt, dass das Werk weiter arbeiten kann und wir uns auf spannende MotoGP-Rennen im kommenden Jahr freuen dürfen.



KUNTERBUNTES aus der Presse



Amazon im Autohandel?

Der Onlinehändler Amazon steigt in den USA in den Autohandel ein.

Nun hat das Unternehmen auch mit dem Verkauf von Neuwagen in 48 Städten der USA wie San Francisco und Washington begonnen. Das Angebot beschränkt sich derzeit auf Modelle des koreanischen Herstellers Hyundai. Aber es soll auch eine deutsche Marke im Gespräch sein.

Wer bis Mitte Januar 2025 ein Auto bestelle, erhalte einen Amazon-Gutschein über 2.300 US-Dollar, hieß es.

Die Kooperation mit Hyundai soll nur der Auftakt sein. Weitere Hersteller und Händler könnten ihre Autos bald ebenfalls über Amazon verkaufen.

In Deutschland und Österreich ist das o.a. Angebot nicht verfügbar. Man wird aber beim Anklicken bei Amazon auf die Webseite von Hyundai weiter geleitet; s. Screenshot oben.

bis zur Haustür werden die bestellten Modelle nicht geliefert. Sie müssen bei einem nahe gelegenen Händler abgeholt werden. .

Vorreiter für den digitalen Direktvertrieb waren Marken wie Tesla oder Rivian, die ihre Fahrzeuge direkt über ihre Website vertreiben und auf Händler verzichten. Dieses Modell kopiert

auch die chinesische Marke Polestar.

Mercedes hatte Anfang 2025 angekündigt, sich von allen eigenen Autohäusern in Deutschland trennen zu wollen. Auch BMW setzt immer stärker auf die Direktvermarktung.



„Einmal alles neu bitte“ für den 4-fachen Staatsmeister Simon Wagner



Nach 8 Jahren mit Copilot Gerry Winter und 7 Jahren Markentreue zu Skoda, setzt der 31-jährige Oberösterreicher Simon Wagner nun auf ganz neue Karten.

Die wohl größte Überraschung: Der Markenwechsel zum Hyundai i20 Rally2.



Die Trennung von Skoda, war natürlich keine leichte Entscheidung „Ich bin unheimlich glücklich und stolz, dass wir dieses Projekt für 2025 auf die Beine stellen konnten. Vielen Dank vor allem an Hyundai Motorsport und Hyundai Österreich für das Vertrauen und die Möglichkeit. Darüber hinaus möchte ich aber

natürlich auch ein herzliches Dankeschön an meine langjährigen Partner und Sponsoren aussprechen, ohne die das Ganze nicht möglich wäre“, freut sich Wagner über die Treue seiner Sponsoren trotz einer aktuell eher angespannten wirtschaftlichen Lage.



Das bisherige Arbeitsgerät von Simon, der Skoda Fabia RS Rally2

Auch auf dem Beifahrersitz erfolgt eine Änderung: „Mit der deutschen Co-Pilotin Hanna Ostlender habe ich eine erfahrene, motivierte und zuverlässige Copilotin für das Projekt gewonnen und freue mich auf eine gute Zusammenarbeit.“

Seinen ersten Einsatz hat Wagner bei der Jännerrallye am 3. Januar 2025 gemeinsam mit Beifahrerin Hanna Ostlender auf dem neuen Hyundai i20 Rally2. Die geplante Weltpremiere des Homologations-Updates für den Hyundai i20 Rally2 Step2 muss allerdings noch warten, denn das Homologationsdatum wurde kurzfristig auf den 07.01.2025 verschoben.

Wagner kann es kaum erwarten, sein neues Einsatzfahrzeug bereits in den ersten Jännertagen einzuweihen.





Bilder: pixaabay / int.vittoria.com

Wer kennt das nicht? - Man macht gemütlich eine Rad-Rour und das Treten wird immer schwerer; bis man dann endlich bemerkt: der Reifen hat ja keine Luft mehr!

Die wenigsten von uns haben jetzt das passende Werkzeug plus dem Flickzeug dabei. Also was bleibt übrig

>> SCHIEBEN!

Tubeless-Reifen, die neben Luft auch mit Dichtmilch befüllt werden und als besonders pannensicher gelten, haben in den vergangenen Jahren an Beliebtheit gewonnen.

Dagegen hat auch der italienische Reifenhersteller Vittoria angeblich etwas gegen die leidigen Fahrrad-Pannen ge- bzw. erfunden

Mit dem "Air-Liner Protect" stellt das Unternehmen eine innovative Lösung speziell für Mountainbikes vor und präsentierte das Produkt in einer Pressemitteilung.

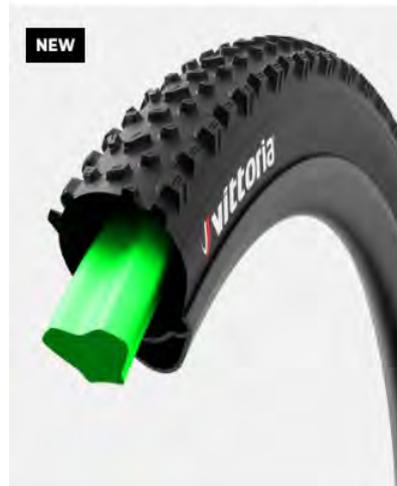
Hier die Vorteile des Air-Liner Protect-Einsatzes laut Angaben des Herstellers:

Aufprallschutz:

Der Air-Liner Protect E-Bike wurde speziell für die Anforderungen von E-Bikes entwickelt.

Die robuste Konstruktion und die schützenden Eigenschaften bewahren die Felgen vor den extremsten Stößen

und tragen dazu bei, Durchstiche zu vermeiden.



Run-Flat Unterstützung:

Im Falle einer Reifenpanne können Sie bis zu 50 km noch fahren, ohne Ihre Felgen zu beschädigen. So können Sie noch problemlos nach Hause radeln, um dort den Schaden zu reparieren.

Niedriger Luftdruck:

Einmal installiert, ermöglicht der Air-Liner Protect e-Bike einen niedrigeren Reifendruck, der für mehr Grip und mehr Fahrkomfort sorgt.

Seitliche Stabilität:

Der Air-Liner Protect E-Bike bietet laut Vittoria eine verbesserte Kurvenstabilität, indem die Seitenwandflexion minimiert wird. So können Sie schneller fahren.

Trotz plattem Reifen kommt der Fahrradfahrer noch 50 Kilometer weit.

Der "Air-Liner Protect" wurde speziell für Tubeless-Reifen entwickelt und bringt ein innovatives Konzept mit sich. Während Tubeless-Reifen üblicherweise mit Dichtmilch befüllt werden, die regelmäßig ausgetauscht werden muss, ergänzt Vittoria das System durch einen 100 Gramm leichten Einsatz in Reifenform. Dieser wird zwischen Felge und Reifen eingesetzt und reduziert den benötigten Milchverbrauch. Anschließend wird der Reifen wie gewohnt mit Dichtmilch aufgefüllt.

Vittoria verspricht mit dem "Air-Liner Protect" nicht nur maximalen Schutz, sondern auch eine zuverlässige Performance auf jedem Gelände. Bei einem Platten dehnt sich der Einsatz leicht aus und schließt den Hohlraum, sodass der Fahrer noch bis zu 50 Kilometer weiterfahren kann. Zudem schützt der Einsatz vor Stößen, verbessert die Dämpfung und sorgt für eine ruhige Fahrt mit erhöhter Seitenstabilität in Kurven.

Das System gibt es in zwei Varianten: Der "Air-Liner Protect Trail" ist auf klassische Mountainbikes ausgelegt und die Version "Air-Liner Protect e-Bike".

Beide Varianten sind für 59,95 Euro direkt im Onlineshop von Vittoria erhältlich.

Wir haben im Vorstand des 1. C.A.R. Team Ferlach eine neue Schriftführerin. Für die meisten ist sie keine Unbekannte, denn schon als kleines Mädel nahm sie an Veranstaltungen unseres Klubs als Co-Pilotin teil und heimste Erfolge ein.



Wir begrüßen Jenny Müller, die mit einem Beitrag für den DRIFT gleich einen super Einstieg hinlegte (s. Beitrag nächste Spalte).

Sie selbst sieht sich so:
„Ich freue mich, dass ich jetzt auch dazu beitragen kann, dass die Szene in Kärnten wieder auflebt und bekannt wird! Ich werde nach Möglichkeit helfen und mitwirken. Hoffe aber, dass jeder versteht, dass die Schule und Matura für mich Priorität haben und dann erst Klubaktivitäten kommen. Natürlich möchte ich auch bei den verschiedenen Veranstaltungen mithelfen, auch wenn ich selbst an der jeweiligen Veranstaltung teilnehmen sollte.“



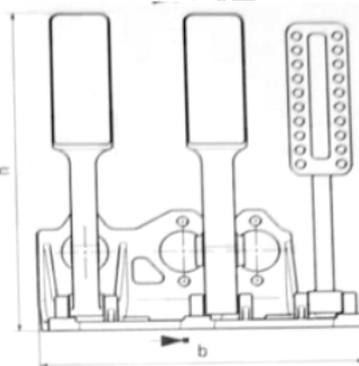
Wir kennen Jenny seit vielen Jahren

Da stand ich eines Tages in der HTL1-Bibliothek, eigentlich am Suchen nach Formeln für meine Diplomarbeit und bin dabei über ein interessantes Buch gestolpert: „Rennwagentechnik“ von Michael Trzesniowski.

Das Buch „Rennwagentechnik“ von Michael Trzesniowski ist in der bereits 4. Auflage beim Springer-Verlag erhältlich

In Erinnerung an den letzten Formel 1-Klubabend, holte ich das Buch aus dem Regal um ein wenig (viel Zeit hatte ich leider nicht) darin zu schmökern. Also:
 Alle, die etwas über das Cock(tail)pit hören wollen, bitte weiterlesen.

Wie Karl Schuchnig bereits erzählte, sind Rennpedale nicht ganz normal. Ja richtig, man könnte sie sogar mit Küchenspateln verwechseln, wenn man die Technischen Zeichnungen betrachtet:



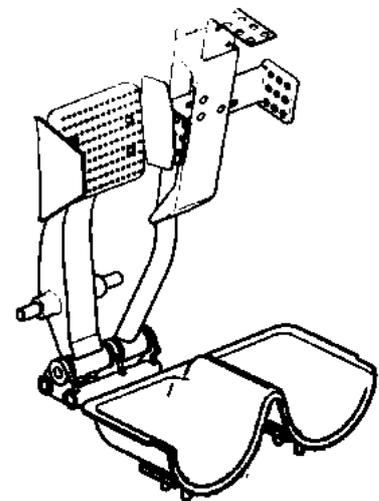
Frontsicht auf die Pedale

Meinst du hier ein Kupplungs pedal erkennen zu können? **Falsch gedacht!!** - Es gibt nämlich gar keins! Das mittlere Pedal hier dient dem Abstellen des Fußes, wenn es scharf in die Kurven geht und die Bremse gerade nicht gebraucht wird. Die eigentliche Kupplung ist am Lenkrad verbaut.

Doch das ist nicht das Einzige: Wenn man die Kartbahn im Rosental kennt, weiß man, die Pedale sind in einer schrägen

Stellung und haben eine Wand nach vorne / oben und an den Seiten:

Bei Rennwagen sind es einfache Metallplatten, die an den Seiten an einer Stelle montiert werden. Zusätzlich sind keine speziellen Flaschenhalter verbaut – für den Fall, dass das Rennen schlecht läuft 🍷 -, sondern wannenartige Vertiefungen für die Fersen, welche auch beim schärfsten Drift an Ort und Stelle bleiben sollten.



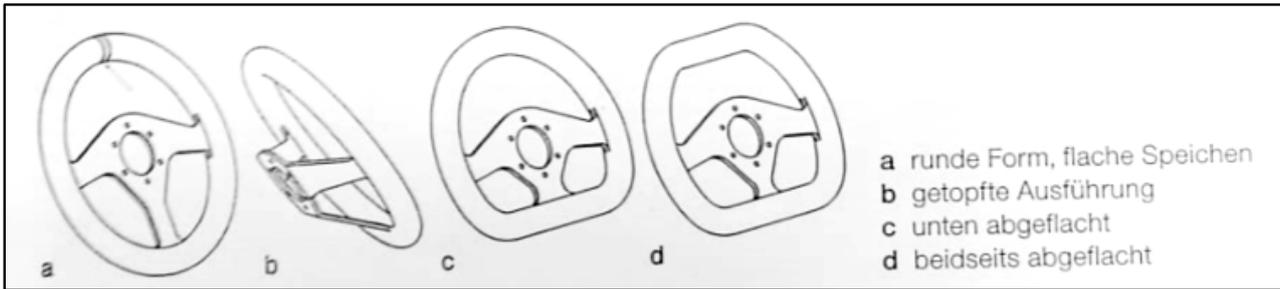
Anpassbare Pedalabgrenzungen

Wer plötzlich glaubt, mit allgemeinen Maßen – egal bei welchem Team – sei es möglich, jeden Wagen gleich zu bauen, der könnte sich sehr täuschen.

Mal ehrlich, wer verstellt nicht gerne seinen Autositz nach Belieben? Selbst wenn nicht jeder flotte Oldie elektrische Verstellmöglichkeiten haben sollte, so kann man, selbst bei einer Dreierreihe vorn, die Entfernung zum Glücksrad (eher bekannt als „Lenkrad“) verändern, wie beispielsweise bei einem gewissen Delta 88.

So ganz ist das mit den vielen G-Kräften, die auf Rennwagen wirken, allerdings nicht machbar.

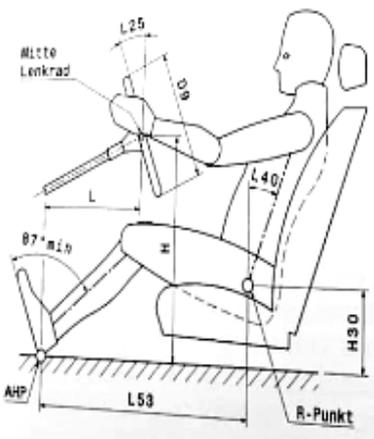
Da sich die Fahrer selten ändern, verbaut man die Teile auf den jeweils passenden Positionen. Wert gelegt, muss



Lenkradformen

- a runde Form, flache Speichen
- b getopfte Ausführung
- c unten abgeflacht
- d beidseits abgeflacht

auf die Platzierung der Hände auf Höhe der Lenkradmitte (siehe Bild) werden.



Den gezeigten Pedalwinkel konnte ich nicht ganz bestätigen, wir lassen ihn daher außer Acht.

Ganz kurz das Fahrzeug gewechselt, stoßen wir auf ein neues Problem:

Wir fahren -Linien!! Der Beifahrer guckt verängstigt zu einem hilflosen Fahrer und stellt fest: Die Lenkradstellung passt nicht zur Fahrrichtung! >staunen<



Klebestreifen-Orientierung (Bitte achtet auf den Kleber, wir wollen nicht das Material beschädigen!)

Geniale Idee: Wir nutzen Klebestreifen zur Markierung der Geradeausrichtung. Aus dem Grund sind Formel-Lenkräder mehr wie abgerundete Schneidebretter geformt.

Und irgendwann geht logischerweise etwas kaputt! Natürlich im kritischsten Moment. BMWs Ansatz:

Natürlich hat da jede Marke seine Vorlieben.

Die meisten Elemente des Lenkrads bestehen aus Aluminium für die Leichtigkeit, oder Carbon-Faserverstärktem Kunststoff. Also Kunststoff, in welchen Carbonfaser eingefügt werden.

Die Carbonfasern selbst ent-



Schnellverschlüsse

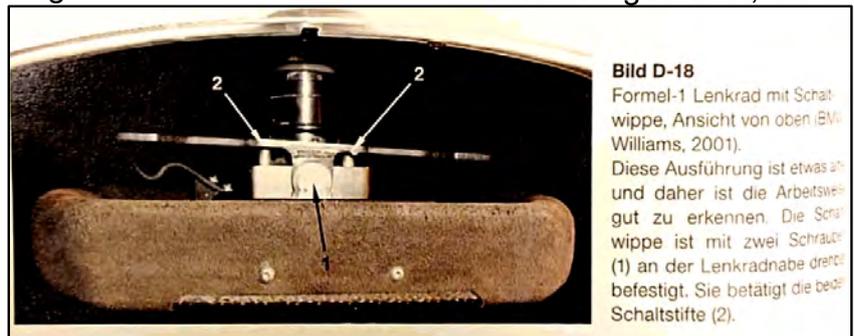
Bild D-17
Lenkrad mit Schnellverschluss (Formel BMW). Das Prinzip ist dasselbe wie z. B. bei Schnellkupplungen in Druckluftleitungen zu finden. Die Betätigung erfolgt über den Kragen (2) der Schiebemeße, die die Sperrkugeln (1) entlastet. Das Lenkmoment wird über ein Zahnprofil (3) übertragen.

Lenkradtechnik:

Wenn es eine Kupplung gibt, muss es auch eine Schaltwippe geben. Die ist, so wie bei den meisten heutigen Autos, nicht ganz sichtbar hinten am Lenkrad angebracht.

stehen unter 1300 °C Hitze aus Kohlenstoff. Genauer gesagt aus Ausgangsmaterialien, die nach der Verbrennung fast nur Kohlenstoff hinterlassen.

Dann werden die Moleküle zu wenigen µm dicken Filamenten geordnet, die in



Schaltwippen

Bild D-18
Formel-1 Lenkrad mit Schaltwippe, Ansicht von oben (BMW Williams, 2001). Diese Ausführung ist etwas alt und daher ist die Arbeitsweise gut zu erkennen. Die Schaltwippe ist mit zwei Schrauben (1) an der Lenkradnabe dreifach befestigt. Sie betätigt die beiden Schaltstifte (2).

den Kunststoff eingearbeitet werden können



Droht jetzt auch für Youngtimer Gefahr aus Brüssel? Die geplante EU-Altautoverordnung beunruhigt die Klassiker-Community.

Besonders Youngtimer könnten unter den neuen Regelungen leiden, warnt der DEUVET Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V. In einer aktuellen Stellungnahme kritisiert der Verband die geplanten Bestimmungen. Lesen Sie, warum die neue Verordnung der Euro-Bürokraten so brisant ist und mit welchen Einschränkungen gerade Youngtimer-Besitzer künftig rechnen müssen.



Youngtimer ohne TÜV nur noch Schrott?

Gibt es für bestimmte Youngtimer in Zukunft keine Ersatzteile mehr, ist ihre Instandhaltung fraglich – die Verschrottung droht.

Die Entwürfe der neuen EU-Altautoverordnung enthalten zwar einige Ausnahmeregelungen für historische Fahrzeuge, doch laut DEUVET bestehen weiterhin gravierende Risiken. Diese Regelungen könnten den Erhalt und Betrieb klassischer Fahrzeuge erschweren, insbesondere wenn es um die Verfügbarkeit von Ersatzteilen geht.

Die strengeren Vorgaben bezüglich der Lagerung und des Umgangs mit Projektautos sowie das

geplante Verbot von bestimmten mechanischen und elektronischen Bauteilen bereiten der Community Sorgen. *„Trotz der vorhandenen Ausnahmen bleibt vieles unklar, was langfristig die historische Mobilität empfindlich beeinträchtigen könnte“*, erklärt Jan Hennen, DEUVET-Vizepräsident für Kommunikation.

Besonders Youngtimer, deren Originalersatzteile nach etwa 15 Jahren aus der Produktion genommen werden, sind durch die neue Verordnung gefährdet. Der DEUVET betont, dass die geplanten Änderungen die Versorgungssicherheit für diese Fahrzeuge massiv beeinträchtigen könnten. So könnten viele Bauteile, die für den Betrieb und die Restaurierung notwendig sind, bald nur noch schwer verfügbar sein.

„Die Regelungen zur Ersatzteilgewinnung und -lagerung werden für Privatpersonen und Gewerbe erschwert, was für die Instandhaltung von Youngtimern problematisch ist“, erläutert Hennen weiter. Die Community fürchtet, dass die geplanten Einschränkungen nicht nur das Hobby, sondern auch den Erhalt dieser Fahrzeuge infrage stellen könnten.

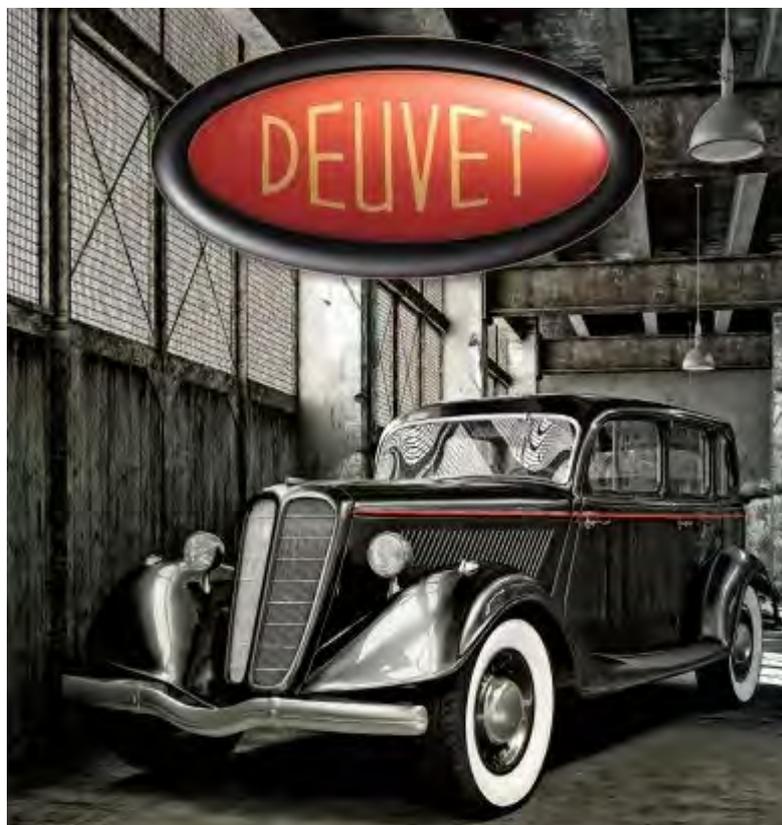
Was könnte das konkret bedeuten? Der DEUVET-Sprecher:

„Wenn Sie beispielsweise künftig für einen 35 Jahre alten Mercedes SEC keine ABS-Sensoren mehr bekommen, ist das Fahrzeug nach der Altautoverordnung nicht mehr fahrbereit, weil es keinen TÜV bekommt. Es wird also zum Müll erklärt und muss verschrottet werden. Genauso verhält es sich, wenn Sie sich ein zweites Fahrzeug als Teilträger kaufen, um beispielsweise das Getriebe zu verwenden. Das Restauto ist nach der neuen Verordnung ebenfalls Müll und muss vernichtet werden.“

OCC

Wir versichern
Klassiker.

In Reaktion auf die geplanten Änderungen hat der DEUVET bereits konkrete Vorschläge zur Entschärfung der Risiken an das Bundesministerium für Umwelt und Verbraucherschutz (BMUV) geschickt. Die Reaktion dort: verhalten. Ein Gesprächstermin zum Dialog wurde zunächst abgelehnt...



DEUVET: Sprachrohr der deutschen Oldtimer-Community

Der DEUVET wurde 1976 auf der VETERAMA in Mannheim als Interessenvertretung für Old- und Youngtimer-Clubs in Deutschland gegründet. Mit dem Ziel, die Anliegen der Fahrzeugliebhaber gegenüber Politik, Versicherungen und Behörden zu vertreten, hat sich DEUVET als starke Stimme der Szene etabliert.

DEUVET ist ein verlässlicher Partner in der Zusammenarbeit mit dem Deutschen Bundestag und dem Europaparlament, was die Anerkennung in parlamentarischen und politischen Kreisen unterstreicht.

Auch in der EU engagiert sich der Verband aktiv für die Belange der Oldtimerszene.

Vorstand und Beiräte des DEUVET werden von den Club-Delegierten

gewählt. Gemeinsam setzen sie sich dafür ein, dass das „rostigste Hobby“ eine sichere Zukunft hat. Motto: „Mit uns hat mobile Vergangenheit Zukunft.“ DEUVET-Präsident ist Peter Schneider.



Kleine Weisheiten und mehr:

„Je älter wir werden, desto kleiner werden unsere Wunschzettel, Denn die Dinge, die wir uns wirklich wünschen, kann man nicht kaufen!“

„Wir haben nicht zu wenig Zeit, Sondern wir verschwenden zu viel davon“

Lucius Annaeus Seneca
Griechischer Philosoph (um 1 - 65 n.Chr.)



Foto: pixabay

- „Meine Frau hatte mit meinem Auto einen Unfall!“
- „Und? Ist sie verletzt?“
- „Noch nicht! - Sie hat sich im Badezimmer eingesperrt!“

OCC

Wir versichern
Klassiker.



KRASSE KÄFER

von Paul Krüger

Allen, denen der Tiger von Esso nicht genug war, bot Gulf ab 1971 eine Steigerungsform an: den 917 im Tank. Selbst die lahmste Gurke verwandelte sich durch das bloße Einfüllen des orange-blauen "Pistensafts" in einen Le-Mans-Sieger.

Wie sonst ist zu erklären, dass diesem VW 1200 plötzlich Flügeltüren, große Auspuff-Tröten und extra breite Hinterreifen gewachsen sind? Allerdings scheint die Verwandlung nur äußerlich gewesen zu sein. Unterm Heckblech lugt der normale, querliegende Käfer-Schalldämpfer hervor.

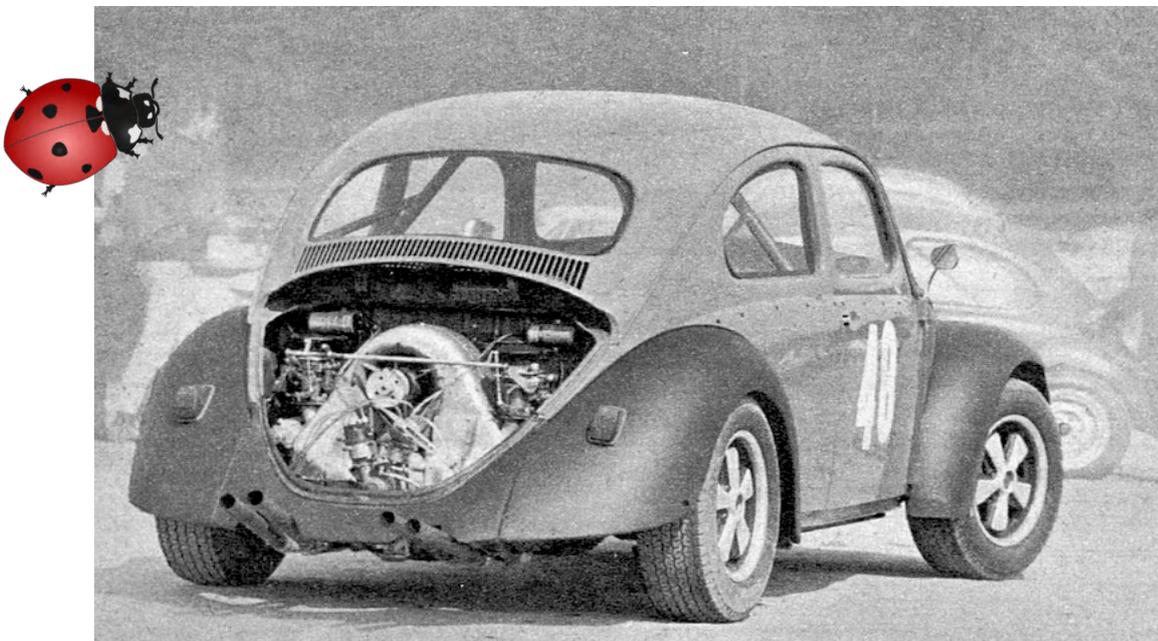
Artikel von www.zwischengas.com

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.

Technisch deutlich näher am Rennwagen ist dagegen der unten gezeigte VW, dem sein Besitzer 1969 den "Fuhrmann-Motor" Typ 547 aus einem Porsche Carrera implantiert hat. Heute wäre das Königswellen-Kunstwerk alleine schon das Zehn- bis Zwanzigfache der Hülle wert. Früher hat man so etwas wohl einfach bei Amateur-Rennen auf der nächstbesten Sandbahn verheizt...



Plus 76 % in einem Jahr! Diese 10 Oldtimer sind am stärksten im Wert gestiegen



Wer hätte das gedacht? Beim Deutschen Oldtimerindex (DOX) führt ein Volkswagen das Ranking der Klassiker an, die im letzten Jahr am stärksten an Wert zugelegt haben. Der VW Variant 412 L verzeichnete eine satte Preissteigerung von 76 Prozent, die Verkäufer im Schnitt mit dem als „Nasenbär“ bekannten Oldie erzielten! Aber auch die beliebte Mercedes-Modellreihe W123 bewies mit einem Preisaufschlag von 44 %, dass sie wertstabil und eine gute Anlage sein kann.

Gute Nachrichten also für die Oldtimer-Community, zeigt der Oldtimerindex doch, dass ihre Leidenschaft für historische Fahrzeuge oft auch eine wirtschaftlich kluge Entscheidung ist und nach wie vor eine stabile Investition gerade für nachfolgende Generationen sein kann.



Der Deutsche Oldtimer-Index, den der VDA jährlich veröffentlicht, zeigt für das Jahr 2023 eine Wertsteigerung von einem Prozent gegenüber dem Vorjahr. Zum Stichtag 1. Januar 2024 erreichte der Index einen Stand von 2931 Punkten. Laut VDA liegt der Index „erneut unter der Inflationsrate“, was angesichts der wirtschaftlichen Unsicherheiten als Erfolg gewertet werden kann. Der DOX, berechnet von den Bochumer Marktspezialisten von classic-analytics, bietet seit 1999 eine Orientierung zur Wertentwicklung klassischer Fahrzeuge in Deutschland.

Autokenner schätzen den Mercedes, Baureihe W123 als Meisterwerk deutscher Ingenieurskunst

Deutsche Hersteller dominieren die Top 10 der Wertzuwächse

Der DOX für 2023 zeigt eine interessante Entwicklung:

Acht der zehn Fahrzeuge mit den höchsten Wertzuwächsen stammen von deutschen Herstellern. Der VW Variant 412 L führt die Liste an und verzeichnet eine Preissteigerung von 76 Prozent. Auf den Plätzen folgen der legendäre Mercedes Flügeltürer W 198 (+50 Prozent) und der beliebte Klassiker Mercedes W123 (+44 Prozent).

„Der deutsche Markt zeigt sich stabil, und klassische Alltagsfahrzeuge gewinnen zunehmend an Wert,“ erklärt der VDA. Auch weitere Modelle wie der Ford Escort 1100, der BMW der 7er Baureihe E23 und der Porsche 924 konnten solide Wertzuwächse verzeichnen. Interessant für Sammler ist die Aufnahme japanischer Modelle wie der Toyota MR2 und Mazda MX5 in die Top 10 der Preissieger.

OCC

Wir versichern
Klassiker.

Geringere Preissteigerungen und einige Verluste in der unteren Skala

Am unteren Ende der Werteskala verzeichnen einige Modelle keine Veränderungen oder gar leichte Verluste. Klassiker wie der Renault R4 oder der Jaguar E-Type V12 S3 Cabrio hielten ihren Wert stabil. Der Fiat 124 Sport Spider fiel hingegen um 2 Prozent, und das Buick Riviera Coupé verzeichnete einen Preisabtrieb von 8 Prozent.

VDA: „Ein leichter Preisabtrieb nach überproportionaler Entwicklung stellt keinen automatischen Trend dar, sondern spiegelt normale Marktschwankungen wider.“ Die Anzahl der gehandelten Fahrzeuge eines Modells und die Relation zur langfristigen Preisentwicklung sind entscheidende Faktoren, die den Index beeinflussen“.

Markt bleibt stabil: Klassische Fahrzeuge sind weiterhin gefragt

Fazit: Laut classic-analytics bleibt die Marktsituation für Oldtimer stabil. Der Index beweist einmal mehr, dass klassische Fahrzeuge, besonders deutsche Modelle, nicht nur Kultstatus genießen, sondern auch eine verlässliche Wertanlage darstellen.

Der Deutsche Oldtimer-Index bleibt zwar eine wichtige Orientierungshilfe, doch der individuelle Zustand und die Seltenheit eines Modells sind entscheidende Aspekte für die Preisgestaltung. Für Käufer und Sammler lohnt es sich, die Marktentwicklungen im Blick zu behalten und bei Kaufentscheidungen auf Expertenwissen zu setzen.

Fotos: Volkswagen AG | Mercedes-Benz AG | BMW AG | Toyota Deutschland GmbH | Zwischengas.com | Mazda Motors Deutschland GmbH | Ford-Werke GmbH

Die Top 10 der wertbeständigsten Klassiker

Platz 10:

Mercedes-Benz SL R107 (Baujahr 1985–1989)

Der luxuriöse Roadster mit V8-Motoren und bis zu 245 PS (Spitze; 220 km/h).

In den USA tauchte der R 107 während seiner Produktionszeit in zahlreichen Filmen und Serien in „Dallas“ und „Hart aber herzlich“ auf. Diese Hollywood-Präsenz trug zu seiner Beliebtheit bei – Wertsteigerung von 13 %.



Platz 9:

Toyota MR-2 (Baujahr 1985–1987)

Der Mittelmotor-Sportwagen (Baujahr 1985-87), bekannt für sein agiles Handling, verfügt über einen 1,6-Liter-Vierzylindermotor und schafft bis zu 210 km/h. Dazu bot der MR-2 ein Fahrerlebnis wie in einem Go-Kart. Mit einem Targa-Dach konnte der Fahrer den Himmel genießen - was Sammler mit einem Plus von 14 % honorieren.

Platz 8:

Porsche 924/944 (Baujahr 1976–1979)

Ursprünglich als Volkswagen-Projekt gestartet, wurde der 924 von Porsche übernommen und weiterentwickelt. Eine Besonderheit ist die optionale Klappscheinwerfer-Optik, die ihm bis heute einen unverwechselbaren Look verleiht – mit 15 % Wertzuwachs ein gefragtes Modell.



**Platz 7:****Mazda MX-5 (Baujahr 1989–1994)**

Der MX-5 wurde im Stil der britischen Roadster der 60er entwickelt und bot eine einfache Handkurbel für das Verdeck. Mit seiner direkten Lenkung und dem Heckantrieb sorgt er noch immer für Fahrspaß – kein Wunder, dass er 19 % an Wert zugelegt hat.

Platz 6:**Lloyd 600 Alexander (Baujahr 1958–1961)**

Der „Wagen für den kleinen Mann“ hatte eine Besonderheit: Seine Karosserie bestand aus einer Mischung aus Stahl und Holz mit einer Kunststoffbeschichtung.

Die „Plastik-Bomber“ aus Bremen haben sich um 20 % im Wert gesteigert und sind heute gesuchte Raritäten.

**Platz 5:****BMW 7er (Baujahr 1979–1986)**

Der 7er der Baureihe E23 war das erste Serienfahrzeug von BMW mit einer Klimaanlage, was ihn zum Luxuswagen für lange Strecken machte.

Mit Features wie einem Autotelefon war er seiner Zeit voraus und zeigt heute eine Wertsteigerung von 22 %.

Platz 4:**Ford Escort (Baujahr 1968–1970)**

Der Escort RS1600 mit Cosworth-Motor war ein fester Bestandteil der Rennstrecken und feierte große Rallye-Erfolge.

Spannend: Einige Modelle wurden sogar für den Polizeieinsatz modifiziert – ein echter Allrounder mit einer Wertsteigerung von 43 %.

**Platz 3:****Mercedes-Benz W 123 (1976–1985)**

Der W 123 erlangte durch seine unverwüsthliche Dieselsonne als Taxi-Dauerläufer Kultstatus in den Metropolen Europas.

Berichte von Modellen mit über einer Million gefahrenen Kilometern zeigen seine Langlebigkeit, die ihn weltweit populär machte und um 44 % im Wert steigen ließ.

OCC

Wir versichern
Klassiker.

**Platz 2:****Mercedes-Benz W 198 (1954–1957)**

Promilieblich, unbezahlbar und Rekordhalter:

Der 300 SL war ein Pionier seiner Zeit und sorgte mit seiner innovativen Gitterrohrrahmen-Konstruktion für Stabilität bei geringem Gewicht.

Hollywoodstars wie Sophia Loren fuhren ihn – ein echter Promimagnet, der heute eine Wertsteigerung von 50 % verzeichnet.

Als Prototyp 300 SLR (von Mercedes-Chefingenieur Rudolf Uhlenhaut konstruiert, nur 2 Exemplare existieren) brachte er kürzlich 135

Millionen Euro – und den Rekordtitel als teuerstes Auto der Welt..

Wenn 'st genug Kies hast ... unbedingt KAUFEN!! - Wertsteigerung ist garantiert!

**Platz 1:****VW Variant 412 L (Baujahr 1973 - 74)**

Der letzte luftgekühlte Kombi von Volkswagen, bekannt für sein ungewöhnliches Design und seine solide Konstruktion.

Der 412 war ein echtes Raumwunder mit großzügigem Kofferraum, der ihn ideal für Familien machte.

Sein wartungsfreundlicher Typ-4-Motor beschert ihm heute eine treue Fangemeinde und einen Wertzuwachs von 76 %!

Wenn es für den Kauf eines Mercedes-Benz W 198 nicht reicht,

vielleicht geht sich ein „Nasenbär“ aus? Davon gibt es auch sicherlich mehr als nur 2 Stück.

Mit der Einführung des VW 412 kam es zu zahlreiche Detailverbesserungen beim Interieur und in der Technik. So wurde z.B. die Holz-Zierleiste am Armaturenbrett wieder eingebaut.

Die 412-Produktion wurde 1973 ins VW-Werk Salzgitter verlegt, da im Stammwerk Wolfsburg die Bänder für die neue Passat-Limousine benötigt wurden. Der 1,7-l-Einspritzmotor wird durch die 1,8-l-Zweivergaser-Modelle mit 75 PS (Normalbenzin 91 Oktan) und 85 PS (Super 98 Oktan) ersetzt. Die eingebaute Zeituhr erhielt eine Quarzsteuerung. Weitere Verbesserungen betrafen das Frischluftgebläse, die Handbrems-Kontrollleuchte und weitere Detailverbesserungen.

1974 wurde die Produktion des 412 ohne direktes Nachfolgemodell eingestellt.

OCC

Wir versichern
Klassiker.



Sind Restomods wirklich das nächste „große Ding“?

Bruno von Rotz

Gestern guckte ich ein neues Video von Harry Metcalfe (Harry's Garage), in welchem er darüber spricht, dass "Petrolheads" keine Lust mehr auf die neuen Autos von heute hätten. Erstens würden sie zu schnell an Wert verlieren, zweitens seien sie zu komplex und drittens enthielten sie viele Dinge, die niemand wolle, z.B. Verkehrszeichen-Erkennung, Spurhalteassistenten, Abstandswarner und so weiter, also im Prinzip Funktionen, die man bei jeder Losfahrt zuerst einmal alle ausschalten müsse.

Aus diesem Grunde vermutet Harry, würden die Autos der Zehnerjahre dieses Jahrtausends deutlich gefragter sein, heute und in Zukunft, als ihre moderneren Nachfolger, die neben einem immer kleineren Motor mit immer weniger Zylinder auch noch diverse Batterien und Elektroantriebs-Motoren an Bord hätten.

Seine Kollegen, so Harry, würden jedenfalls keine neuen Autos kaufen wollen, sondern an den älteren festhalten. Und sie würden immer mehr Interesse an sogenannten "Restomods" zeigen.

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.



Und da dann gerade eine Pressemitteilung der Firma "Modena Automobili Srl" virtuell ins Haus flatterte, bot sich der präsentierte Maserati Birturbo Shamal ideal zur Illustration dieses Phänomens an.

Modena Automobili will dem Shamal ein zweites Leben einhauchen. Statt des originalen V8 mit zwei Turboladern kommt nun allerdings der V6 aus dem Ghibli S zum Einsatz.

Die Leistung steigt damit von 322 auf 500 PS. Gekoppelt wird der moderne Twin-Turbo-Motor mit dem ZF-Achtgang-Automatik-Getriebe.



Aufhängungen und Bremsen werden optimiert und modernisiert, die Karosserie komplett neu in Karbon und Stahl gefertigt. Die Macher sprechen von einer moderneren und abgerundeten Interpretation des Gandini-Designs.

Im Innern wird für zeitgemäßen Komfort gesorgt, was u.a. neue Recaro-Sitze, ein TFT-Instrumentendisplay in ovaler Form und eine automatische Klimaanlage bedeutet. 33 Einheiten sollen entstehen, jede rund EUR 585'000 teuer.

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, 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 eingefeischter Oldtimer-Fan auf keinen Fall entgehen lassen darf.



Was genau ein "Restomod" ist, dazu gehen die Definitionen und Meinungen wohl auseinander. Während die einen praktisch einen Neuwagen mit alter Formgebung erwarten, verstehen andere darunter einfach einen technisch verbesserten Altwagen. Der Shamal von Modena Automobili gehört eher zur ersten Gruppe.

Ob wohl die Einschätzung von Harry Metcalfe (ex Evo Magazin) stimmt? Werden diese Restomods wirklich die Sportwagenfreunde begeistern können? Und entfernen sich diese Restomods nicht etwas zu sehr vom Original? Sind das noch Klassiker?



Noch nicht Mitglied beim I. C.A.R. Team Ferlach?

Dann ist es jetzt höchste Zeit!

Infos: +43 (0)660 46 47 617
info@carteamferlach.at

Zum online-Beitrittsformular > > >





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

2025

eu-alter-motorraeder.jimdo.co

- | | | |
|--------------------|---|--|
| 17. – 19. Jänner | 46. Kärntner Schneerallye
Ort: Gemeinde St. Urban
Veranstalter: KMVC >> Info | |
| 06. März |  1. Klubabend des 1. C.A.R. Teams Ferlach
Ort: wird noch bekannt gegeben | |
| 04. – 06. April | Oldtimermesse „Classic Cars & Bikes“
Messegelände in Klagenfurt | |
| 11. April | 8. Kraigerberg Classic
Ort: Gemeinde Kraig
Veranstalter: Luttenberger Event-Management >> Info
Lauf zur Österr. Classic-Staatsmeisterschaft | |
| 01. Mai | 47. Landes- Oldtimertreffen Dullach
Ort: Drauhafen Dullach
Veranstalter: KMVC | |
| 02. Mai |  Classic Shorttrack
Ort: Fa. GLOBO, St.Jakob im Rosental
Lauf zur Österr. Classic-Staatsmeisterschaft | |
| 16. Mai | Kraigerberg Classic Challenge
Ort: Gemeinde St.Veit/Glan
Veranstalter: Luttenberger Event-Management >> Info
Lauf zur Österr. Classic-Staatsmeisterschaft | |
| 29. Mai – 01. Juni | 22. Oldtimer-Treffen ROSE VOM WÖRTHERSEE
Ort: Gemeinde Pörtschach am Wörthersee
Veranstalter: KMVC >> Info | |
| 07.-08. Juni | Croatia Classic Marathon
Ort: Sveta Nedelja, Zagreb, Kroatien
Veranstalter: OTK Stari Kotači | |
| 28. Juni |  Slalom Ferlach
Termin: ab 09 Uhr
Ort: folgt
Lauf zum Race Cup Kärnten |  |

An guatn Rutsch ins Neue Jahr!

2025