



1. C.A.R. Team Ferlach auch bei Zweirädern aktiv



Enduro-Cross-Country 2025

ACHTUNG!
SMS-Classic-Sprint
verschoben auf
20.09.2025

HAMMER!
Schulung & Training
vor dem
SMS-Classic-Sprint

Berichte unserer
Klubmitglieder
von zahlreichen
Veranstaltungen



Vorwort unseres CTF-Vize-Obmanns Mark Strohecker

Wer behauptet, dass das 1. C.A.R. Team Ferlach nur auf 4 Rädern unterwegs ist? Es ist zwar richtig, dass der Großteil unserer Mitglieder - eigentlich fast alle - wettbewerbsmäßig das Automobil bevorzugt, aber das Interesse für Zweiräder ist trotzdem groß, wie wir beim Klubabend mit Luca Seppel und seinem Bericht über den „Africa Eco Race“ feststellen konnten. Denn nicht wenige unserer Mitglieder haben daheim „a Maschin“ stehen, mit der sie jetzt bei dem schönen Wetter durch die Gegend flitzen oder cruisen.



Da auch die Berichte in unserem DRIFT über den MotoGP oder über Offroad-Bewerbe wie der Rallye Dakar auf großes Interesse stoßen, habe ich mich heuer dazu durch gerungen nicht nur ausschließlich den Kart-Sport zu favorisieren, obwohl natürlich die eine oder andere Ausfahrt zu einer Kartbahn nach wie vor angedacht ist, siehe Seite 16.

Da auch bei mir seit einiger Zeit ein Enduro-Motorrad in der Garage herumsteht, möchte ich einmal in unserem Klub den Startknopf drücken und checken, ob sich der eine oder andere findet, der Interesse am Endurosport hat. Dabei sollen nicht nur unsere Klubmitglieder angesprochen werden, sondern ganz besonders jene Offroad-Piloten, die (noch) nicht Mitglied in unserem Klub sind.

Angefangen habe ich mit dem Endurofahren relativ spät; nämlich erst als mir mein Sohn 2022 im Alter von 12 Jahren mitteilte er würde gerne Motocross fahren.

Aber da es nie zu spät ist etwas Neues zu probieren und neue Erfahrungen zu sammeln, haben wir also eine 65er Motocross gekauft, und damit stellte sich natürlich die Frage - wo kann man in Klagenfurt überhaupt MX-/ Enduros fahren?

Tatsächlich gibt es bei uns einen Verein mit eigener Motocross- und Enduro-Strecke u.z. gleich in unmittelbarer Nähe zum IKEA-Kaufhaus. bei der Abfahrt zur Autobahn A2. Da habe ich dann meinen Filius gleich angemeldet und mich dazu.

Die erste Zeit war ich, mangels eines eigenen Gefährtes, nur Bier trinkender Zuschauer, Staubschlucker und als Transporteur, Service-Mechaniker und hintennach-Räumer für den Junior zuständig.

Das war allerdings nicht so mein Ding. - Also wurde eine Enduro gekauft und gleich einmal ein bisschen selbst Gas gegeben. Das machte natürlich mehr Spaß als nur Zuschauen. Insgesamt habe ich seit dieser Zeit etwa knapp 60 Stunden auf meiner Enduro abgespult. Das ist zwar nicht wirklich viel, aber inzwischen habe ich heuer auch an echten Enduro-Rennen mitgemacht und möchte damit auch andere Zweirad-Liebhaber ermuntern mitzumachen.

Einen Bericht über meine Erfahrungen im Enduro-Rennsport findet Ihr in diesem DRIFT auf den Seiten 13-15.





FIGI's ROADBOOK

Vorwort Mark Strohecker	Seite 2
Nächster Klubabende am 4. Sept.	Seite 3
Karawanken-Classic-Cup/SMS_CS	Seite 4
Obmann Gustl's Siebtiger	Seite 7
Berichte unserer Klubmitglieder	Seite 10
60 Jahre Dobratschstraße / Rennen	Seite 19
Rallye-Informationen / -Berichte	Seite 21
FIA-Steward W. Singer, ein Rückblick	Seite 25
WRC, News Formel 1, MotoGP	Seite 29
Red Bull Actions	Seite 37
Mercedes Sonder-Ausstellung	Seite 41
Brandschutz für Oldtimer	Seite 44
Kennen Ihr den Quantum III? etc.	Seite 46
Kunterbuntes aus der Presse	Seite 50
Terminkalender	Seite 52

INHALT

DONNERSTAG, 4. SEPTEMBER 1. KLUBABEND NACH DER SOMMERPAUSE!

Leider mussten wir unsere nächste Classic-Veranstaltung, den SMS-Classic-Sprint, nach Abstimmung mit SMS vom 6. September auf 20. September verschieben. Wir berichten darüber in diesem DRIFT.

Eigentlich war geplant, dass wir unseren 1. Klubabend nach der Sommerpause, am 4. September, als Unfo-Abend für den SMS-Classic-Sprint verstehen.

ACHTUNG!
SMS-Classic-Sprint
verschoben auf
20. September 2025

Obwohl wir jetzt das Datum der SMS-Veranstaltung auf 20. September verschieben, bleiben wir trotzdem bei unserem, inzwischen schon gewohnten Datum für Klubabende, dem jeweils:

1. Donnerstag im Monat

Den Ort werden wir noch rechtzeitig bekannt geben. Denn wir versuchen auch diesen Klubabend wieder als „Garagen-Klubabend“ mit einem interessanten Thema zu verbinden. Diesbezüglich Vorstellungen existieren zwar, aber wir haben

noch keine definitiven Zusagen. Auch über die weiteren Klubabende bzw. unsere Pläne für eine Weihnachtsfeier werden wir Euch rechtzeitig informieren.

ACHTUNG!
Klubabend am
Donnerstag 4. September
unverändert ab 18 Uhr

Die Weihnachtsfeiern im Landgasthof Plöschenberg im Jahr 2024 und davor sind ja allen Beteiligten noch in bester Erinnerung!



Aber vorläufig notiert Euch auf jeden Fall den nächsten Klubabend am **Donnerstag, 4. September**.

Zu diesem Termin sind natürlich auch alle Motorsport-Interessierte und Leser unseres DRIFT's, also auch (noch)Nicht-Klubmitglieder, herzlich eingeladen!

Auf ein Wiedersehen beim Start nach der Urlaubszeit freut sich schon jetzt Euer Obmann und der Vorstand des 1. C.A.R. Teams Ferlach.

Genießt jetzt Eure Ferien bzw. Euren Urlaub!

Euer
Obmann Gustl



Bild: pixabay



ACHTUNG - Termin SMS-CS verschoben auf Samstag, 20. September 2025

Aus organisatorischen Gründen mussten das 1. C.A.R. Team Ferlach und die Firma SMS (Schadens Management Service, Ebenthal, SMS-Str. 1) den Termin des SMS-CLASSIC-SPRINT (SMS-CS) vom 6. auf den 20. September 2025 verschieben.



Nach wie vor kann man an dieser Ausfahrt wahlweise sportlich oder gemütlich - ohne am Wettbewerb teilzunehmen - dabei sein.

Für unsere sportlichen Teilnehmer ist es sicher interessant, dass der SMS-Classic-Sprint zu folgenden Wettbewerben zählt:

- **Österreichische Classic-Staatsmeisterschaft:** Damit können wir schöne Oldtimer und Spitzenteams aus ganz Österreich erwarten.
- **Karawanken-Classic-Cup:** Der SMS-CS weist einen hohen Veranstaltungs-Koeffizienten auf! Dabei-sein lohnt sich also.



Bei der sehr familienfreundlichen Fahrt werden - ohne Stress und Zeitdruck - schönen Sehenswürdigkeiten in Kärnten angefahren. Beim SMS-Classic-Sprint kann man bei der touristischen Ausfahrt zwischen zwei Möglichkeiten teil zu nehmen, wählen:

1. **TOURISTISCHE FAHRT (SMSCS-To) ohne Sonderprüfungen:** Die SMS GROUP veranstaltet eine rein touristische Ausfahrt als Treffen für Oldtimer, Youngtimer, sportive Fahrzeuge, Motorräder und Vespas OHNE Baujahreslimit und OHNE Gleichmäßigkeits-Prüfungen. Die Route entspricht dem Roadbook der sportlichen Teilnehmer.

2. TOURISTISCHE AUSFAHRT (SMSCS-Tm) mit Sonderprüfungen:

AUF WUNSCH kann man aber auch bei den Gleichmäßigkeits-Prüfungen der SMSCS-Sport-Teilnehmer - außer der Wertung - dabei sein. So gibt es die Möglichkeit den Oldtimersport selbst zu erleben, Euch mit den „Profis“ zu vergleichen und später vielleicht selbst bei einer Classic mit zu machen. - Die Route entspricht dem Roadbook der sportlichen Teilnehmer.



Die Ausschreibung des neuen „Karawanken-Classic-Cups“ für die sportlichen Piloten wurde bereits aktualisiert. Da erst 2 Veranstaltungen gefahren sind, ist der neue Cup nach wie vor attraktiv und interessant. Es ist ja noch alles offen und nach dem neuen Reglement erhalten nicht nur die erste Drei schöne Trophäen, sondern es werden die Plätze 1 bis 15 prämiert:

- Man muss sich zum neuen KCC nicht anmelden oder gar extra Nenngeld für den Cup zahlen
- Mit der Teilnahme am SMS-Classic-Sprint (**Österreichische Classic-Staatsmeisterschaft**) ist man dabei.
- Viele der, beim KCC gewerteten Ausländer starten nur bei Heimat-Veranstaltungen

Zur Homepage des [Karawanken-Classic-Cups](#)

Zur Homepage des [SMS-Classic-Sprints](#)

Karawanken Classic-Cup

2025

READY
STEADY
GO!

AUSSCHREIBUNG



Classic-Shorttrack

03. Mai 2025



Croatia-Classic-Marathon

07./08. Juni 2025



SMS- Classic-Sprint

20. Septemb. 2025



Adriatic Tour

11. Oktober 2025



Burgen&Schlösser-Classic 25. Oktober 2025



Foto: pexels

SMS CLASSIC SPRINT „Nägel mit Köpfen“ machen nicht nur Handwerker!

Nägel in die Wand zu hauen kann ganz schön schwierig sein. Wenn man sie nicht richtig trifft, verbiegen sie und lassen sich gar nicht mehr einschlagen. Jetzt stellt euch mal vor, die Nägel hätten keine Köpfe, sondern wären nur dünne Drahtstifte, die vorne und hinten gleich aussehen. - Die zu treffen dürfte wäre noch schwieriger!

Damit sich Neulinge (und Fortgeschrittene) beim SMS-Classic-Sprint am 20. September 2025 nicht auf den Daumen hauen bietet das 1. C.A.R. Team Ferlach Nägel mit Köpfen an. - Damit funktioniert der Einstieg oder die Performance im Classic- / Gleichmässigkeits-Sport gleich viel besser.

1. Intensiv-Schulung, Theoretischer Teil für Teilnehmer am SMS-Classic-Sprint:

Termin: Freitag 5. September, ab 17 Uhr

Ort: Maderspergerstraße 18, 9020 Klagenfurt

Dauer: ca. 1:30 Stunden

Leitung: Dieter Schelske, (der Fahrleiter zahlreicher Classic-Veranstaltungen ist selbst Classic-Pilot und ehemaliger Rallyefahrer)

Teilnehmer: max. 6 Teams, primär gedacht für Neu-Einsteiger bzw. als Auffrischungs-Kurs

Preis: 45 EUR/Team

(in diesem Preis ist das Lichtschrankentraining, s.u., am 12. September inkludiert)

Mit diesem Sonderpreis möchte das 1. C.A.R. Team Ferlach vor allem Rookies / Neu-Einsteigern in den Classic-Sport entgegen kommen

2. Lichtschrankentraining, praktische Übungen für Teilnehmer am SMS-Classic-Sprint:

Termin: Freitag 12. September, ab 16 Uhr

Ort: Firmengelände der Fa. SMS, SMS-Str. 1, Ebenthal bei Klagenfurt

Dauer: ca. 3 Stunden

Leitung: Mark Strohecker

Teilnehmer: max. 10 Teams

Preis: 35 EUR

für Teams, die nicht an der Intensiv-Schulung am 5. September teilgenommen haben.

Auskünfte und Anmeldungen

Gustl Mostetschnig

Tel.: 0660 4647617

Email an office@carteamferlach.at

Anmeldungen sind auch per WhatsApp oder Telegram möglich.

ACHTUNG! - ACHTUNG! - ACHTUNG! - ACHTUNG! - ACHTUNG! - ACHTUNG!
Für das beste Team, das erstmals am SMS-Classic-Sprint teilnimmt gibt's einen Sonderpreis

Macht „Nägel mit Köpfen“



Gustl ließ es ordentlich krachen!

Bild Freepik



Unser Klub-Obmann Gustl Mostetschnig konnte sich am 18. Juli in geistiger Frische und in Lederhose von seinem letzten 60+ Jahrzehnt verabschieden. Dazu lud der jung gebliebene Opa den Vorstand unseres Klubs und zahlreiche Bekannte - zum Großteil ebenfalls in Lederhose oder Dirndl - in den, nicht nur wegen seiner Aussicht ins schöne Rosental, sondern vor allem wegen seiner Küche bekannten Gourmet-Tempel „Landgasthof Plöschenberg“, ein.



Auch die DRIFT-Redaktion durfte bei diesem Mega-Event dabei sein, bei dem ein DJ und zwei Musikanten mit einer Quetsch-Orgel (einer hielt das Notenblatt, der andere bediente die Ziehharmonika) für Musik und gute Laune sorgten. Kollektives „Happy Birthday lieber Gustl, happy birthday to you“, angestimmt durch den vielstimmigen Chor der geladenen Gäste schallte weit über den Plöschenberg und versetzte die übrigen, meist deutsche, Gäste des Landgasthofs in Staunen und Entzücken.

„Guck doch mal Elfriede die vielen Eingeborenen und fast alle in alpenländischer Tracht; und jodeln tun die auch noch!“



Schon bei der rustikalen Brettljaus'n gab es eine WOW-Effekt!
„Elfriede guck mal, echter Alpen-Schinken, aufgehängt auf ner
Wäscheleine!“



Auch bei der Hauptspeise machte der Jubilar die Auswahl schwer. Da stöhnte sogar unser Kassier, stets sparsam und derzeit auf Diät: „So moger schaut mei Diät heit aus!“ Für den Neo-Siebziger gab’s natürlich auch Geschenke ... vom edlen Tropfen bis zum „täglichen Gebrauchsgegenstand“ (Klobürste) oder einem Mega-Poster.



MoZZ

Dip

als Hauptspeise zum Auswählen ...

Schweineschopf vom Rost
Schammergröst'l, Spalterdäpfeln und Dip

oder
Schweinsbraten im Natursaff'l
mit Knödelturm und Krautsalat

oder
Kärtner Nudlkudmudl-fleischlos
in Granabutter mit Salatteller

oder
Das Wienerschnitzel
mit Erdäpfeln-Vogersalat

oder
et im Kürbismantel gebac
f bunter Salatwiese

om süßen Tis



Mit Musik, bester Laune und Tanz wurde das nächste Jahrzehnt des CTF-Obmanns eingeleitet.

Nochmals ALLES GUTE Gust!!



...und immer unter Volldampf!

Klubmitglied „Mike Manta“ beim 7. Opel Oldschool Treffen in **OPEL** Bosnien Herzegovina

Fotos: Mike Mante

Nach dem sensationellen Abschneiden unseres Klubmitglieds Michael Schaschl („Mike Manta“) und seiner Tochter Patricia bei der „Kraigerberg Classic Challenge“ - wir erinnern uns gerne an seinen 3. Platz hinter den beiden Spitzenpiloten Klaus Zimmermann und Fritz Jirowski - war unser Opel-Fan voll motiviert und auf der Suche nach neuen Abenteuern.

Fündig wurde er über die bestens vernetzte Opel-Gemeinde, die zu einem Treffen vom 11. bis 13. Juli in Siroki Brijeg, in der Nähe von Mostar, Bosnien und Herzegovina, einlud. Die Vor-Infos klangen schon recht vielversprechend:



„Am Samstag, den 12. Juli 2025, findet in Herzegovina eines der größten, mit Spannung erwarteten Auto-Events des Sommers statt: das **7. Opel Old School Meeting**. Es bringt Liebhaber legendärer Opel-Modelle aus der gesamten Region zusammen. Die Freunde älterer Opel-Modelle und automobilner Nostalgie können sich dabei wieder auf einen attraktiven Festzug am Samstag, den 12. Juli, und ein abwechslungsreiches Programm freuen.

Neben der Oldtimer-Ausstellung warten auch Rahmen-Programme, Geselligkeit, Musik und gute Stimmung, die von Jahr zu Jahr mehr Teilnehmer und Besucher anlocken“.



Schnell wurde, nach Durchsicht dieser Vorinformationen und Ankündigungen, klar „Da müssen wir hin“

Gleich mit 5 Autos - natürlich alles Opel - machte sich die Truppe auf zu diesen Treffen. Die Anfahrt dauerte recht lange, denn Bosnien & Herzegovina liegt ja nicht gerade ums nächste Eck. Zahlreichen Zwischenstopps (Landschaft / Pinkelpausen etc.) machten die Anfahrt zu einer Tour von 11 Stunden ... Retour ging's dann, trotz gemächlicher Fahrweise und nur mehr zwei Stopps, wesentlich schneller, nämlich in nur mehr 9 Stunden.

Anreise unserer Opel-Delegation

**7. OPEL OLDSCHOOL SKUP
12. 07. 2025.
NAJBOLJE OLDSCHOOL AUTO**



Siroki Brijeg in Bosnien und Herzegowina ist eine Stadt mit knapp 30.000 Einwohnern. Sie ist der Hauptort West-Herzegowinas und fast ausschließlich von Kroaten bevölkert.

Gut am Ziel in Siroki Brijeg angekommen, stellten wir fest, dass es außer uns noch Opel-Freaks gab, die eine noch weitere Anreise in Kauf genommen hatten, um bei dem Treffen dabei zu sein. So waren zu dem Treffen auch Teilnehmer aus Bayern, der Schweiz, Slowenien, Serbien usw. gekommen.



Das offizielle Treffen begann um 12:00 Uhr auf dem großen Supernova-Parkplatz in Grude. Die Besucher der Shopping Mall konnten die ausgestellten Fahrzeuge besichtigen und mit deren Besitzern teilweise hochinteressante Fachgespräche führen. Bei technischen Fragen und Details gibt es dabei keine Sprach-Barrieren.

Der angekündigte Festzug startet dann um 15:00 Uhr mit Polizei-Begleitung die die Strecke, nur für unsere Opel-Oldtimer. abgesperrte. Alle anderen Fahrzeuge wurden herausgefischt und durften während der Veranstaltung nicht weiter fahren.



Unterwegs wurden alle Fahrzeuge im Ort Posušje auf der öffentlichen Straße für über eine Stunde abgestellt damit die Bewohner Gelegenheit hatten die Fahrzeuge aus der Nähe zu besichtigen.



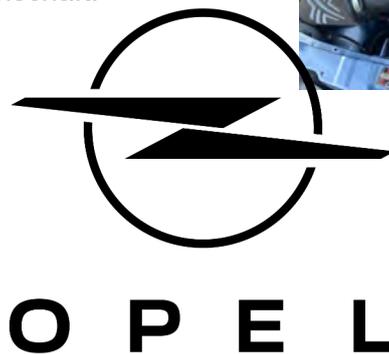
Auch das Bosnische Fernsehen und verschiedene Radiosender waren vor Ort.



Es war einfach fantastisch und als Opel-Fahrer konnte man sich dort umhert und umworben wie ein König fühlen. - Alle grüßen dich und winken dir zu, einfach unglaublich.



Ich war schon bei vielen Treffen, aber so was Tolles wie dort habe ich noch nie erlebt. Es ist wie eine große Gemeinschaft.





Für mich gab's noch einen Pokal den ich für das schönste Fahrzeug bei der Veranstaltung erhalten habe.



Das schönste Fahrzeug beim Opel-Treffen in Bosnien und Herzegowina: Der dottergelber Opel Manta GTE des Ferlachers Mike Manta

Die ganze Welt ist gackerl-gelb!
So sehen Sieger aus!



Das 1. C.A.R. Team Ferlach freut sich mit seinem Klubmitglied Michael Schaschl und gratuliert ihm und seiner Gattin Sabine herzlich zu diesem neuerlichen Erfolg!





„YES we race!“ Enduro Cross Country 2025

Text&Fotos: Mark Strohecker

Wie ich ja schon im Vorwort dieses DRIFT's anklingen ließ, habe ich mir zum Ziel gesetzt wenigstens einmal bei einem Enduro-Rennen mit zu fahren.

Eher leichtere Rennen findet man bei der „Enduro-Cross-Country 2025“, einer Serie die hauptsächlich auf Strecken in Slowenien und Istrien gefahren wird.

Enduro-Cross-Country ist ein Mix aus einer eher leichten Enduro-Strecke, Motocross-Strecke und Crosscountry-Elementen. Keine Anteile des berühmigten Hardenduro; das könnte ich auch nicht.

Die Serie besteht aus insgesamt 5 Rennen. Gestartet wird in unterschiedlichen Kategorien und Altersstufen. Unterschieden wird in 2Takt oder 4Takt und Hubraum.

Mit meinen jungen 53 Lenzen starte ich in der Veteranen-Klasse 50, also mit so richtigen, gestandenen Haudegen über 50. Es gibt sogar noch eine 60er Klasse. Also vor diesen Herren ziehe ich meinen Helm. Chapeau!,

Das erste Rennen der Enduro Cross Country Serie 2025 fand heuer in Tar am 22. März statt. Tar in Istrien kannte ich schon, denn da waren wir bereits im Feber 2025.

Die Zuteilung in die Klasse 50+ war für mich die erste mentale Hürde, die es zu bewältigen galt. Denn das Wort „Veteran“ beinhaltet ja dass jemand altgedient ist oder einen, der auf lange Erfahrung zurückgreifen kann. Also sicher nicht 50 jährige Enduro-Anfänger. Die „Jungs“ haben meistens schon mehrere 100 Rennen auf dem Buckel und fahren seit ihren Jugendjahren.

Die zweite mentale Hürde für mich war die angegebene Renndauer.

Ab dieser Altersklasse müssen nämlich 90 (neunzig) M i n u t e n abgspult werden, ja richtig gelesen: 90 nicht 60 Minuten wie bei den Jungen oder 20 Minuten beim Motocross, nein 90!! Und wer schon einmal über Stock und Stein gefahren ist mit so einer Enduro, der weiß, wie anstrengend und Kräfte raubend das sein kann. Wurscht, werde ich schon irgendwie schaffen.



Auf ging es sonntags zeitlich in der Früh am Renntag, denn die Fahrzeit nach Tar von Klagenfurt aus beträgt gute 3 Stunden. Meine liebe Frau hat sich mir als mentale und seelische Unterstützung angeboten, worüber ich sehr dankbar war; der Junior hatte leider verletzungsbedingt w.o. geben müssen. Als kleines Backup für die Rückfahrt ist es immer gut jemanden dabei zu haben, denn eine Verletzung kann ja bei diesem Sport schnell passieren.

Unterwegs in Slowenien hat es zu regnen bekommen. Daher ein kurzer telefonischer Austausch mit einem Vereinskollegen vor Ort:



*„Ja, auch bei uns nieselt es leicht, aber halb so wild!“
„Na gut“, denke ich, „ich fahr jetzt da hin und schau mir die ganze Situation vor Ort einmal an und entscheide dann kurzfristig, teilzunehmen oder wieder zurück zu fahren“.*

Bei der Ankunft im Fahrerlager fährt die Jugend bereits und überall spritzt die kroatische rote Lehmerde herum. Die Jungs schauen aus, als hätten sie in der Suhle gespielt, jedes Motorrad hat zusätzlich locker 5-10 Kilo Lehm als zusätzlichen Ballast geladen.

Nach den „Kleinen“ hat es zu regnen aufgehört. Meine Anspannung war etwas weniger geworden. Dann kamen die höheren Klassen an die Reihe, da haben sich dann schon knapp 60 Fahrer nebeneinander aufgestellt. Super Stimmung, 2 junge Fahrer von unserem Klagenfurter Klub fuhren auf das Podest. Der Druck nahm wieder zu.

Bei den Vorbereitungen zur Startaufstellung will auf einmal meine liebe 350er partout nicht anspringen. Also das hat sie ja noch nie gemacht! Die Anspannung ist damit auf dem Siedepunkt angelangt, mein Puls auch..... Und auf einmal, wie aus dem nichts, fangt das gute Ding wieder zum Laufen an, als wäre nie was gewesen. Auf zur Startaufstellung.



Eine Einführungsrunde wie wir sie aus den TV-Übertragungen kennen – ja hallo, die ist aber schön lang – führt zuerst über die Motocross-Strecke, dann auf den Enduro-Teil mit vielen engen Kurven und zum Schluss noch auf die Cross Country-Strecke. Letztere führt über eine Wiese mit ein paar Hindernissen.



Meine Unterarme waren schon nach dieser Runde zu, na super, das kann ja noch was werden. Aber die Zuversicht stirbt bekanntlich zuletzt.

Start - Ich startete sehr vorsichtig, wollte mich vor den vielen Fans nicht gleich mit einem Sturz blamieren; ich habe versucht mich aus dem Gerangel heraus zu halten und konnte aber trotzdem in der ersten Runde recht gut im Mittelfeld mithalten.

Mitte der zweiten Runde hat es dann wieder zu regnen begonnen. Damit wurde das Rennen zu einer richtigen Qual. - Rutschig, matschig ... teilweise hat mich mein

eigenes Hinterrad überholt. Sitzenbleiben und überleben war ab jetzt die Devise. Überlebt habe ich, aber insgesamt musste ich 5-mal die Maschine ins Gras bzw. in den Gatsch werfen. Zum Glück war es durch den Regen auch kühler geworden aber der Schweiß ist mir trotzdem fast senkrecht aus den Poren gespritzt.



Wie lange können 90 Minuten eigentlich sein? Irgendwann denkst du dir, „wozu das Ganze. Ich mag nicht mehr“, Dein Puls ist ständig über 150 und mehr, du schwitzt, deine Handschuhe sind so rutschig, irgendwann siehst du durch die Brille nichts mehr durch und musst sie abnehmen.

Zum Trinken kommst du trotz des Camel bag's auch nicht. Einzig die Anfeuerungsrufe meiner Frau und meiner Vereinsmitgliedern trieben mich an weiterzumachen. Und kurz bevor ich es wirklich hinschmeißen wollte, das Zeichen nur noch „+1 Runde“.

Gott sei Dank, die schaffe ich auch noch, konzentriere dich, bleib sitzen, halte durch, noch einmal holt es mich aus dem Sattel. Die 110 Kilo meiner Maschine wieder aus dem Matsch aufzuheben, raubt dir so viel Energie (wie machen die das eigentlich beim Erzberg-Rodeo - kotzen die dann?), dass du kurz Zeit brauchst, um wieder Atem zu haben.

Zielankunft. Ich bin fertig, Helm runter, ich glühe wie eine Kerze, der Kopf dampft wie ein Geysir ungehindert durch die wenigen Haare auf meinem Kopf. Ich bin glücklich und froh, dass das Rennen zu Ende ist.

Danach ein Bier mit Cevapcici, Zwiebel und Ajvar zur Stärkung. Zum Glück nichts gebrochen oder gestaut, trotzdem schmerzt der ganze Körper. Die Maschine ist auch heil geblieben, Wahnsinn was die Teile so alles ausgehalten haben!



Müde aber vollgepumpt mit etlichen Glückshormonen und der Genugtuung, nicht Letzter geworden zu sein, geht es wieder auf die Heimfahrt. Für den roten Lehm auf der 350er verschwende ich bei der Waschstraße noch 6 Euro, der will trotzdem einfach nicht runter gehen.



Beim nächsten Rennen in Sostanj am 10 Mai war alles schon etwas entspannter, vor allem trocken und ich konnte das Rennen auf Rang 7 beenden. Bin auch nur dreimal vom Gaul geflogen. Langsam wird das was. Irgendwie habe ich einfach Lust auf mehr bekommen. Ob ich schon beim nächsten Rennen am 20. September dabei sein werde?

Wahrscheinlich nicht, Denn dieser Termin fällt genau mit dem neuen Termin des SMS-Classic-Sprints zusammen.

Da passt der 4. Oktober schon eher für einen weiteren Start bei der

<p>SEPTEMBER SEPTEMBER ENDURO CROSS COUNTRY -</p>	<p>20.9.2025 KOČEVJE</p>	<p>RACE 4</p>
<p>OKTOBER OCTOBER ENDURO CROSS COUNTRY -</p>	<p>4.10.2025 PAHA - OTOČEČ</p>	<p>RACE 5</p>

Enduro Cross Country 2025



Mark lädt zum Karting!

Unser Obmann-Stellvertreter Mark Strohecker hat trotz für den Enduro-Sport, siehe vorige Seiten, nicht Gemeinde vergessen. Nachdem er im Vorjahr sehr genossen hat, soll diese Serie auch 2025 fortgesetzt

seiner neuen Liebe auf unsere Kart-erfolgreich bei diver-jungen Team teil werden:

Diesmal geht es in die Nähe von Graz, ist also über die erreichen! Und auch die zeitliche Planung sollte passen, denn steigt im Oktober und so könnt Ihr den Termin kom-planen.

Autobahn schnell zu der Event m o d



29. IMG KART RACE



03./04.10.2025

8401 Zettling bei Graz, Austria

FR 03.10.2025	15:30 bis 17:00 Uhr // Akkreditierung 17:00 bis 18:00 Uhr // Training (Kosten € 200,00/Kart) 19:30 Uhr // der Verein lädt zum Steirerbuffet im Gasthof Hotel Stockinger in Premstätten
SA 04.10.2025	08:00 bis 09:00 Uhr // freies Training (kurz davor Fahrerbriefing) Anschließend 10 Minuten Qualifying, 09:45 Uhr // Rennstart

Veranstalter: Verein IMG Kart Racing Team
Anmeldung unter: www.img-racing.com per Download oder h.heller@img-racing.com



4 – 6 FAHRER / TEAM
PREIS € 1.550,00
VERSCHIEDENE STARTS
2 x KARTWECHSEL
17 PS & TAKT KART
3 x 20' SHORT RACES



Aber bitte meldet Euch dennoch möglichst rasch bei Mark an:

Tel.: 0650-4260022

Email: m.strohecker@sternenklar.at

Wie immer gilt auch bei diesem Kart-Ausflug dass auch (noch) Nicht-Klubmitglieder herzlich willkommen sind! Wir freuen uns, wenn Ihr dabei seid



Auf 2 Rädern durch die Weingärten

Segway-Tour durch Jois, Burgenland



Fotos: Thomas Humer, OCT

Text: Gerd Figura

Anlässlich meines 82. Geburtstags hatte ich von meinen Töchtern 2024 einen Gutschein für ein besonderes Erlebnis erhalten - eine Tour mit einem Segway. Woher meine Töchter wussten, dass mich das interessiert? Ausschlaggebend war wohl die Filmreihe „Der Kaufhaus Cop“, bei dem der tolpatschige, aber liebenswerte Schauspieler Kevin James mit einem Segway durch ein Shopping-Center düst. Das hat mir gefallen und das wollte ich auch mal ausprobieren und heuer war es dann endlich so weit!

Aber was ist überhaupt ein „Segway“? - Ein Segway wird laut Google definiert als ein elektrisch angetriebenes Fahrzeug mit nur zwei Rädern, zwischen denen die beförderte Person auf einer kleinen Plattform steht. Eine elektronische Antriebsregelung hält selbsttätig die Balance. Segways verfügen generell über Allradantrieb. Jedes Rad wird per Einzelradantrieb von einem separaten Elektromotor angetrieben. Ein elektronischer Regelkreis lässt den Segway automatisch in die Richtung fahren, in die sich der Fahrer lehnt.



So weit einmal das technische Know How. Schwieriger war es schon ein Unternehmen in Österreich zu finden, das Segway-Touren anbietet. - Aber bei OCT mit einem Standort in Jois, nahe dem Neusiedler See wurde ich schließlich fündig. Geschäftsführer und Tour-Guide Thomas „Tommy“ Humer war auch sicherlich der ideale Instruktor für meinen Schnupper-Kurs.

Er ist seit über 30 Jahren Bewegungs-Botschafter, Outdoor-Guide und Event-Veranstalter. Mit seinen 56 Jahren, Vater und Opa (ich glaube auch bereits Ur-Opa, bin mir aber nicht sicher) lebt er sein Motto „Bewegung ist Leben“ zu 100 Prozent aus.

Pünktlich um 9 Uhr standen alle Beteiligten auf der Matte, in diesem Fall auf der Übungswiese, gespannt was da wohl kommt und mit Fahrradhelm auf dem Kopf. Mit nur drei Kursteilnehmern war die Gruppe überschaubar und die Kollisionsgefahr auf dem Gelände gering.

Die Einschulung auf den Segway war kurz und knackig: Vorlehnen - es geht vorwärts Zurücklehnen - abbremsen Nach rechts lehnen - das Ding fährt nach rechts Nach links lehne - es fährt nach links



Klingt einfach, ist es auch und macht Spass und entspricht voll Tommy's Vorstellung von Fun-Sport: „Wichtig ist heute, dass die Leute in ein, zwei Stunden alles beherrschen, um etwas erleben zu können. Kaum jemand will noch langwierig etwas lernen“.

Unsere geführte Segway-Cross-Tour startete nach der professionellen Einweisung von der Eventwiese auf asphaltierten Straßen durch Jois. Jois ist ein recht kleiner Ort und daher war die Gefahr hier in ein parkendes oder entgegenkommendes Fahrzeug zu krachen recht gering. Der Ort liegt inmitten einer Hügellandschaft und ist von Weingärten umgeben von deren Hügel man einen schönen Blick auf den Neusiedler See hat. Und so konnten wir nach kurzer Anfahrt in die Weingärten abzweigen, von denen das Bekannteste das Weingut von Leo HILLINGER ist.

Zum Unterschied zum Radfahren macht es mit dem Segway richtig Spaß die Landschaft anzuschauen, denn man muss die teilweise doch recht steilen Hügel nicht hinauf treten und kann so den weiten Rundblick und die Tour über Stock und Stein, durch die Reihen der Weinstöcke oder über Wiesen ohne Anstrengung genießen.

Guide Thomas kennt natürlich jedes Platzl seiner Heimat bestens und weiß auch viel zu erzählen. So erfahren wir dass Jois zur Genussregion "Leithaberger Edelkirsche" gehört. Die Gegend war bekannt für die Joiser Einsiederkirsche und seine Herzkirschen. Da der Weinanbau inzwischen rentabler ist als der Kirschen-Anbau darf man heutzutage von den Kirschbäumen entlang der Radwege naschen. Der Segway ist dafür bestens geeignet, den man steht ja höher und ruhig.

Kirschkernweitspucken ist zwar keine olympische Disziplin, aber es macht Spaß während der Tour dafür zu trainieren; die Jois-Kirschen schmecken auch ausgezeichnet!

Leider verging dieser Trip viel zu schnell und zurück auf der Übungswiese mussten alle mit anpacken um die Segways - über 90 kg/Stk. - in den Transporter zu hieven. „A bissl mehr Knödl essen für's Heben tät Dir nit schaden!“ meinte der durchtrainierte Tommy dabei zu mir. Als er mein Alter erfuhr, war ich entschuldigt, denn immerhin war ich angeblich der älteste Kurs-Teilnehmer den er je hatte.



Zusammenfassung:

Segway ist schnell erlernt, macht irren Spaß und man kann die Landschaft im Vorbeifahren wirklich genießen. Wenn Ihr Interesse habt, setzt Euch mit Thomas Humer in Verbindung: Outdoor Consulting Team (OCT)

Tel.: +43 664 3012007 / Email: office@o-c-t.com / Homep.: www.o-c-t.com

OCT / Thomas Humer betreibt am Neusiedler See auch Sportarten wie Stand Up Paddeln, See-Kajak, Surfen, Wasserfahrrad und Wasser-Stepper





Fotos oben: pixabay / restl Fotos: Techn. Museum Wien, Erwin Jelinek

Die am 17. Juli 1965 eröffnete Villacher Hochalpenstraße hat ihren Ausgangspunkt in Villach, Kärnten, und führt auf einer Länge von 16,5 Kilometern auf den Dobratsch, dem Hausberg der Villacher. In sieben Kehren, mehreren sanften Kurven und mit einer moderaten Steigung überwindet die Bergstraße 1.200 Höhenmeter – bis hinauf zur Rosstratte, dem End- und Höhepunkt der Villacher Alpenstraße auf über 1.700 Metern Seehöhe.



Bereits im Jahr 1896 wurde über eine touristische Erschließung des Dobratsch nachgedacht, doch erst 1965 wurde die heutige Alpenstraße fertiggestellt und vom damalige Bundespräsident Franz Jonas eröffnet. Der Bau der Straße wurde bei den Eröffnungsreden als „ein Meisterwerk österreichischer Baukunst“ gepriesen. Kein Wunder, waren doch etwa 35.000 Tonnen Sprengstoff nötig, um die Trasse mit ihren insgesamt elf Kehren und 116 Kurven in den Berg zu „meißeln“. Insgesamt 62.000 Tonnen Fels wurden während der Bauarbeiten bewegt.



Auf dem Weg nach oben bietet die Panoramastraße grandiose Aussichtspunkte, wie zum Beispiel den „Dreiländerblick“ auf die Julischen Alpen in Italien und Slowenien, sowie auf die Karawanken in Kärnten. Die Straße war seinerzeit ein Meisterwerk österreichischer Baukunst, heute ist sie die Hauptschlagader des Naturparks.

Schon ein Jahr nach der Eröffnung wurde auch das erste Bergrennen auf der neuen Straße ausgetragen. Veranstaltet wurde das Rennen vom vom Österreichischen Automobil-Sport-Club (ÖASC) in den Jahren 1966 bis 1978 und war für Automobile und Motorräder offen.



Der Bewerb des Jahres 1972 wurde als der „16. Große Bergpreis von Österreich“ aufgewertet, zählte zur Berg-Europameisterschaft und damit zu den Klassikern der Bergrennen in den 60ziger und 70ziger Jahren.

Anfangs fand das Rennen des „Großen Bergpreises von Österreich“ Ende September, dann Ende April oder Anfang Mai als zweiter Lauf der Berg-Europameisterschaft statt.

Das Rennen war sowohl bei den Piloten, als auch bei den Zuschauern sehr beliebt, denn die 116 Kurve verlangten den Teilnehmern alles ab.



In die Siegerliste hat sich am 28. April 1968 sogar Niki Lauda eingetragen. Die spätere Motorsport-Legende war vor seinem Debüt-Jahr in der Formel 1 am Dobratsch am Start und verdiente sich hier seine ersten Sporen.

Aber auch Kärntner finden sich in den Sieger-Analen des Dobratsch-Bergrennens; so ist die Villacher Motorsport-Legende Hans Ortner gleich zweimal in der Siegerliste zu finden:

1970	Hans Ortner	Fiat Abarth 2000
1971	Hans Ortner	Fiat Abarth 3000



Unter den Siegern der Folgejahre konnte sich mit Willy Siller nur mehr ein Österreicher ganz vorne platzieren:

1972	Xavier Perrot	March 722
1973	Jimmy Mieusset	March 722
1974	Jimmy Mieusset	March 722
1975	Mauro Nesti	Lola T296
1976	Mauro Nesti	Lola T294
1977	Mauro Nesti	Lola T296
1978	Mauro Nesti	Lola T296
1979	Willy Siller	Chevron B42
1980	Oscar Bubeck	Osella PA6
1981	Jean-Louis Bos	Lola T298



Das Dobratsch-Rennen wird seit Anfang der 1980er Jahre durch das Rechberg-Rennen in der EM ersetzt .

Aber auch für die Österreich-Radrundfahrt war die Rosstratte auf 1.732 Metern Seehöhe viele Jahre nach der Eröffnung Ziel einer Tages-Etappe.



Heute ist der Dobratsch ein Naturerholungsgebiet und das Dobratsch-Bergrennen eine Legende.

Noch älter als das Rennen auf den Dobratsch ist das „Internationale Großglockner Rennen für Automobile und Motorräder“ auf der Großglockner-Hochalpenstraße, das für Österreich die Möglichkeit bot, eine Bergrennstrecke zu besitzen, die internationalen Anforderungen entsprach.

Als nach fünfjährigem Bau dieser Hochalpenstraße im Jahre 1935 eine Nord-Süd-Strecke fertiggestellt war, waren auch gleich die besten Piloten der damaligen Zeit anwesend; denn das erste internationale Großglockner Rennen für Automobile und Motorräder fand am 4. August 1935 statt, nur einen Tag nach der feierlichen Eröffnung der Straße. Es sollte allerdings nur mehr zwei weitere Auflagen in den Jahren 1938 und 1939 folgen. Sie trugen, entsprechend der politischen Entwicklung dieser Zeit, den Namen „Großer Bergpreis von Deutschland“.



Das Gebiet des Dobratsch ist seit 2002 als Naturpark geschützt. Der Naturpark Dobratsch erstreckt sich über eine Fläche von rund 8.200 Hektar.

Foto: wikipedia, C.Stadler/Bwag



Foto oben: wikipedia / S.riegler allen anderen Fotos: © Ennstal-Classic GmbH | Steering Media / Peter Meierhofer

Wie schon 2024 fuhr die Ennstal-Classic am Donnerstag, den 17. Juli 2025, wieder durch Kärnten. Leider war heuer nur die Mittagsrast auf der Burgruine Taggenbrunn das Ziel dieser Traditions-Veranstaltung. Die Sonderprüfung auf dem ÖAMTC-Verkehrsübungsplatz in Mail wurde heuer ausgelassen.

Das war natürlich sehr schade, die die vielen Oldtimer-Freunde so die Teams nicht bei der Arbeit, sondern nur im Vorbeifahren bewundern konnten. Dabei konnte das Sonnenland Kärnten die Fahrer wieder einmal mit schönem Wetter begrüßen. Denn in der Anfangsphase der Ennstal-Classic gab es zuerst Regen; erst der Sonnenschein ab Taggenbrunn schaffte beste Bedingungen u.a. am Red Bull Ring und am Sölkpass.



Nach unerwartetem Rückstand bei der Halbtageswertung konnten die Überraschung-Sieger des Vorjahres, die „Alfisti-Sisters“ Margarita und Magdalena Voglar (Foto rechts), mit ihrer Alfa Giulia TI, Baujahr 1964, die Führung übernehmen. Allerdings waren den beiden Damen das Team Peter



Schlögl / Werner Tripolt auf Alfa 1750 Spider Veloce, Baujahr 1970, immer dicht auf den Fersen und machten den Bewerb bis zur letzten Sonderprüfung spannend; erst auf den allerletzten Sonderprüfungen konnten sich die beiden Herren, wenn auch knapp, durchsetzen und sich zum ersten Mal zu Siegern der Ennstal-Classic krönen



Wie jedes Jahr - großes Zuschauer-Interesse bei den Orts-Durchfahrten und Kontrollpunkten



Ergebnis der Ennstal-Classic 2025:

- | | | |
|-----------------------------------|----------------------------------|--------------|
| 1. Peter Schlögl / Werner Tripolt | Alfa 1750 Spider Veloce, BJ 1970 | 2355 Pkte |
| 2. Margarita und Magdalena Voglar | Alfa Giulia TI | BJ 1964 2508 |
| 3. Georg Geyer / Thomas Frik | Porsche 356 Speedster | BJ 1958 2847 |



Leider gab es diesmal auch Unfälle:
 Im Bezirk Amstetten, auf der Etappe Lunz-Steyr, kurz nach der Ortschaft Hollenstein, kam es während der Ennstal-Classic am Freitag, den 18. Juli, gegen 12:30 Uhr, zu einem Unfall mit einem an der Veranstaltung teilnehmenden Fahrzeug. Bei der Kollision der beiden PKW entstand Sachschaden an beiden Fahrzeugen, der teilnehmende Mercedes-Benz 300 musste abgeschleppt werden.

Insgesamt waren vier Personen an dem Unfall beteiligt, alle vier waren nach dem Unfall halbwegs OK, mussten aber vor Ort medizinisch erstversorgt werden. Fahrer und Beifahrer des Teilnehmer-Fahrzeuges kamen ebenso wie die Beifahrerin des anderen beteiligten PKW vorübergehend ins zur ärztlichen Behandlung.

Die Veranstalter mussten allerdings die Route nach dem Unfall umleiten, da die Straße wegen Aufräumarbeiten blockiert war.

Der Teufel schläft nicht und wenn er will, kriegt er Junge; denn in der Folge kam es gegen 13:15 Uhr auch auf der Umleitungs-Strecke zu einem weiteren, glimpflichen Unfall eines Teilnehmer-Fahrzeuges, einem Ford Mustang; diesmal zum Glück ohne Fremdbeteiligung.

Aufgrund einer Ölspur kam das Team des Ford Mustang von der Straße ab und musste von der Feuerwehr geborgen werden. Beide Insassen mussten ebenfalls vorübergehend in medizinische Behandlung.



Die Ennstal-Classic 2026 rollt vom 22. bis 25. Juli wieder durch Österreich





Fotos: Harald Illmer

Alle Neune!

Simon Wagner gewinnt alle 9 Sonderprüfungen

Die Rallye Weiz zählte diesmal als fünfter Lauf zur heimischen TEC7 Rallye-Staatsmeisterschaft und zum sechsten Mal in Folge auch zur FIA European Historic Rally Championship (EHRC). Ebenfalls wurde auch ein Lauf zur Austrian Rallye Challenge (ARC) ausgetragen.

Am Donnerstag, dem 17. Juli, konnten die 87 abgenommenen Teams die Strecken-Besichtigen durchführen. Die in den Vorjahren an diesem Tag organisierte und beliebte Opening Party am Abend fand, mit sehr großem Erfolg und vor vielen hundert Rallye-Fans am Freitagabend nach der ersten Sonderprüfung, dem Rundkurs in Anger über 26 Kilometer, statt.



Seriensieger Simon Wagner / Hanna Ostlender

Der Wettergott hatte großes Einsehen mit den Veranstaltern, die wechselhaften Bedingungen der letzten Tage lösten sich in Wohlgefallen auf, so dass man von ausgezeichneten Verhältnissen sprechen konnte. Dies goutierten auch die Fans, indem sie in Strömen auf die neun Sonderprüfungen gekommen sind.



Der vierfache Staatsmeister Simon Wagner gewann mit seiner Co-Pilotin Hanna Ostlender alle neun Sonderprüfungen, somit auch die Rallye und darf sich seitdem fünffacher Staatsmeister nennen. Letztendlich war der Sieg des Oberösterreichers so glasklar wie das Wasser des, gegenüber dem Fahrerlager liegenden, Weizer Freibades.

Das Team Hermann Neubauer / Ursua Gassner holte als Hauptkonkurrent des Dominators den schon vor der Rallye erwarteten Platz zwei. Der Jännerrallye-Sieger Michael Lengauer komplettierte das Podium mit dem dritten Platz.



Neubauer (o) / Lengauer (u)



ACHTUNG! - Nicht verpassen - Die Highlights der Rallye Weiz in ORF SPORT + am Dienstag, 29. Juli um 20.15 Uhr

Endergebnis der Rallye Weiz

1. Simon Wagner / Hanna Ostlender	Hyundai i20 Rally2	AUT	
2. Hermann Neubauer / Ursula Gassner	Toyota Yaris Rally2	AUT	+37,8 Sek
3. Michael Lengauer / Jürgen Rausch	Skoda Fabia Rally2	AUT	+1:29,8 Min
4. Albert v. Thurn und Taxis / Jara Hain	Skoda Fabia Rally2	DE	+2:48,7 Min
5. Luca Waldherr / Claudia Maier	Citroen C3 Rally2	AUT	+3:46,1 Min
6. Filip Kohn / Ross Whittock	Skoda Fabia Rally2	CS	+3:50,2 Min

Nun dürfen sich Wagner/Ostlender nach 3 intensiven Wochen auf drei Wochenenden ohne einen Rallye-Einsatz freuen, bevor es Mitte August mit dem nächsten Europameisterschafts-Lauf zum Saisonhighlight der Barum Czech Rallye in Zlín geht.

Zum Ersten, zum Zweite, und ... zum Fünften!



Foto-Credit: Harald Illmer / Simon Wagner

Simon Wagner und Hanna Ostlender krönen sich mit einem überlegenen Gesamtsieg bei der Rallye Weiz bereits vorzeitig zum österreichischen Rallye-Staatsmeister 2025. Frei nach dem Motto „Aus vier mach fünf“ sicherte sich der Oberösterreicher seinen bereits fünften Titel in Folge.

In diesem Jahr ist allerdings alles etwas anders: nach vier Meistertiteln mit gleichem Team, Auto und Beifahrer ist es 2025 nun der erste gemeinsame Titel sowohl mit der neuen, deutschen Co-Pilotin Hanna Ostlender, als auch mit dem neuen Hyundai i20 N Rally2 Step2. Auch das slowenischen Team Servis Podlesnik ist heuer erstmals für Simon dabei.



Der neuerliche Titelgewinn lässt dabei den überlegenen Gesamtsieg der Rallye Weiz beinahe in den Hintergrund rücken. Mit allen Bestzeiten und über einer halben Minute Vorsprung bewiesen das Duo, dass Sie mehr als würdige Staatsmeister sind.

„Wir sind unglaublich stolz mit unserem neuen Paket direkt auf Anhieb den Meistertitel verteidigen zu können und freuen uns riesig für Hyundai den ersten Staatsmeistertitel in Österreich einfahren zu dürfen. Ich kann mich gar nicht genug bei Hanna, unserem Hyundai Ingenieur Damian und dem gesamten Team für die grandiose Arbeit und das bisher unglaubliche Jahr bedanken. Ohne den unermüdlichen Einsatz aller Beteiligten wäre das definitiv nicht möglich gewesen. Vielen Dank auch an Hyundai Österreich und Hyundai Motorsport für die Unterstützung sowie Michelin für die perfekten Reifen. Ebenso gilt mein Dank allen Sponsoren, Unterstützern und auch Fans an den Strecken“, so Wagner sichtlich zufrieden im Ziel der Rallye Weiz.

... und ergänzt als fairer Sportsmann: *„Mit dem perfekten Wochenende hier in Weiz hätten wir uns keinen schöneren Meisterschaftsgewinn vorstellen können. Vielen Dank an dieser Stelle auch an Hermann Neubauer für den immer wieder spannenden Fight, das Duell mit Michael Lengauer um den Vizetitel bleibt ja für die beiden noch offen.“*



Unsere Stage-Zeiten waren in diesem Jahr bei gleichen Wetterverhältnissen nochmal um einige Sekunden schneller als im Vorjahr. Ich glaube das zeigt, dass sich die harte Arbeit über das Jahr ausgezahlt hat und wir aktuell mit unserer Leistung sehr zufrieden sein können“, freut sich Wagner.

Simon Wagner, geb. 18.04.1993,
Österreichischer Staatsmeister 2021 - 2025
FIA ERT Iberian Junior Champion 2017

Hanna Ostlender, geb. 22.10.1996
Beruf: Marketing Managerin, Motorsport seit: 2011
Stellantis Cup Belux 2023, Austria 2WD 2022





Fotos: Base Films / Red Bull Content Pool / McLaren Media

FIA-Sportkommissar Willi Singer blickt zurück auf ein turbulentes 1. Halbjahr 2025

Wir erinnern uns an den Österreich Grand Prix 2024 als über 100 Tracklimits angezeigt wurden. - Was hat sich seitdem auf dem Red Bull Ring getan, der 2025 ebenfalls sehr turbulent verlief. Einsturz einer Werbebrücke über die Rennstrecke und der Abschied von Publikumsliebbling Max Verstappen sorgten nicht nur bei der „Orange Army“ für Aufregung. Unser Klubmitglied Willi Singer war als FIA-Sportkommissar dabei und berichtete uns aus erster Hand.



Lando Norris hat den packenden Grand Prix von Österreich 2025 gewonnen und damit ein, aus seiner Sicht, perfektes Rennwochenende in Spielberg mit dem Sieg gekrönt. Den zweiten Platz belegte nach hartem Kampf sein McLaren-Teamkollege Oscar Piastri. Die beiden McLaren-Piloten lieferten sich ohne Teamorder ein heißes Rennen unter heißen, sommerlichen Temperaturen. Das markeninterne Duell wurde dabei so hart geführt, dass es beinahe in die Hose gegangen wäre. Die beiden McLaren-Piloten waren auf dem Red-Bull-Ring praktisch ohne Konkurrenz nachdem der "halbe Lokalmatador" Max Verstappen mit seinem Red Bull gleich in der ersten Runde von Kimi Antonelli im Mercedes abgeschossen wurde. Dritter wurde Charles Leclerc auf Ferrari..



Dazu berichtet unser Klubmitglied Willi Singer der als einer der drei FIA-Stewards auf dem Red Bull Ring Dienst machte:
„Sportlich war für mich Spielberg 2025 fast ein bisserl fad, oder besser „business as usual“, denn eigentlich gab es nach dem AUS von Verstappen keine Höhepunkte. Zugleich war es jetzt mein bereits dritter Einsatz in der Formel 1, nachdem ich ca. 12 bis 15 Einsätze (ich weiß es nicht mehr ganz genau) in der

Formel 2 und Formel 3 absolviert habe.

Der Einsturz der Werbebrücke nach dem Formel 2 Rennen wurde sehr professionell abgearbeitet und im Race-Control-Raum koordiniert. Nachdem die internationale Fernsehübertragung das Wichtigste ist, wurde gecheckt, wie viel Zeit zur Verfügung stand.

Das Porsche-Rennen, das noch vor der Formel 1 stattfinden sollte, wurde regelkonform soweit gekürzt, das gerade noch volle Punkte vergeben werden konnten. Dann wurde durch die anwesende Feuerwehr die Brücke zerschnitten und abtransportiert.

Das große Thema waren aber die in die Werbebrücke eingebauten Leitungen (Glasfaser, Elektrik und Wasser), die an beiden Seiten dieser Stelle abgeklemmt werden mussten. Da man aber auf Defekte oder Zerstörungen dieser Leitungen vorbereitet ist, gibt es mehrere Ringleitungen und man kann sozusagen von der anderen Seite jeden Punkt erreichen oder Daten weiterleiten.



Die Track-limits, die in der Vergangenheit zu Problemen führten, waren schon im vorigen Jahr baulich verbessert worden:

- Zwischen Turn 6 und Turn 7 (die beiden Linkskurven im Infield) wurde der befestigte Untergrund entfernt und das Gravel-field bis an die Strecke verbreitert.
- In Turn 1 und Turn 3 wurde ein relativ hoher und langer „sausage-curb“ angeschraubt, der dem Unterboden der F1 Autos gefährlich wird und von den Fahrern nicht freiwillig überfahren wird.
- Die meisten Track-limits-Verstöße gab es in den Vorjahren in den beiden Kurven (T9 und T10) vor dem Ziel. Hier wurde bereits im vergangenen Jahr und auch heuer der asphaltierte Kurvenauslauf aufgeschnitten und ein Streifen als Gravel-field ausgebildet.

So ist das Problem bei den Autorennen zwar gelöst, aber sowohl die sausage-curbs als auch die Streifen mit dem Schotter werden von der FIM (Fédération Internationale de Motocyclisme zuständig für den Motorrad-Rennsport) nicht akzeptiert und müssen vor dem MotoGP Lauf am 15. bis

17.08.2025 entfernt werden, was immer mit Kosten und Aufwand verbunden ist. Dauerlösung gibt es bis jetzt aber noch keine...



Natürlich hatten wir vor den Entscheidungen der Strafen oder „no further action“ immer ein hearing mit den betroffenen F1-Fahrern. Und da muss ich sagen, dass alle immer extrem kooperativ und freundlich sind. Speziell heuer gab es keine Diskussionen, die Fahrer wussten meist selbst über ihre Fehler, entschuldigten sich beim Gegner oder zeigten Verständnis für die Strafe.



Die „Fahrregeln“ haben ja eigentlich die Fahrer selbst aufgestellt und jetzt müssen sie sich halt auch mehr oder weniger daran halten.

Außerdem wurden diese internen Unterlagen von der FIA auch einen Tag vor dem Austrian GP öffentlich gemacht und als „Driving Standards“ und „Guidelines for Penalties and Points“ auf der FIA-website veröffentlicht.



Österreich
Tschechien
Saudi-Arabien
Ungarn
Türkei
Griechenland

Zu meinen geplanten, „reduzierten“ Einsätzen im 1. Halbjahr 2025 muss ich sagen, dass die FIA damit nicht so einverstanden war und ich innerhalb von zwei Monaten sechs Einsätze in sechs verschiedenen Ländern hatte.

Für mich großartig und hochinteressant war auch die Mischung der verschiedenen Meisterschaften, aber es waren alles Cross-Country- oder Rallye-Einsätze. Die Serie begann mit der Österreichischen Rallye-Staatsmeisterschaft im Lavanttal. Diese ist bereits die 47. Ausgabe der Lavanttalrallye, die 1977 das erste Mal von Gerhard Leeb veranstaltet wurde. Auch heuer wurden noch Sonderprüfungen aus dieser Zeit gefahren, im Unterschied zu früher jetzt allerdings fast zur Gänze auf Asphaltstraßen.

Dann weiter zu einem Lauf der historischen Rallye-Europameisterschaft EHRC nach Klatovy im Tschechien vom 26.–27. 4. 2025. Die tschechischen Sonderprüfungen sind extrem anspruchsvoll aber auch gefährlich.



Simon Wagner, Hyundai i20 N Rally2

Gemeinsam mit der historischen Rallyemeisterschaft wird in Klatovy immer auch ein Lauf zur modernen tschechischen Meisterschaft gefahren, wo es im vergangenen Jahr einen tödlichen Unfall gab und beide Rallyes nach dem ersten Tag abgebrochen wurden. - Heuer war es Gottseidank unfallfrei, aber nicht besonders spannend, da Jari Matti Latvala eine Toyota Celica Turbo 4WD in seiner Werkstätte aufgebaut hat und Kreise um die restlichen Teilnehmer fährt.

Die moderne Rallye war dafür umso spannender, weil Simon Wagner der gesamten tschechischen Elite mit Kopecky, Mares, Cais usw. sein Können gezeigt hat und knapp, aber verdient, gewann.

Am Sonntag Abend konnte ich diese Veranstaltung abschließen, die Heimfahrt während der Nacht antreten um am Montag um 07:30 Uhr zum Flughafen Ljubljana zum Flug nach Jeddah zu jetten, wo der dritte Lauf der Middle East Rally Championship mit der Rally Saudi vom 1.-3. Mai 2025 stattfand. Wieder einmal war ich als Chairman of the Stewards eingesetzt worden.



Hier war auch aus der WRC alles versammelt, was Rang und Namen hatte, weil die Rally musste als WRC Candidate Event gefahren werden. Obwohl Saudi Arabien bereits den WRC-Lauf im Dezember zugesprochen bekommen hat, wollte die FIA sehen, ob alles entsprechend vorbereitet sei. Nicolas Klinger, der Nachfolger von Michelle Mouton als Safety Delegate, hat dann gleich die erste Sonderprüfung abgesagt, weil ein Rettungsfahrzeug nicht am Start war; danach auch noch die SP4 abgesagt, weil fünf Streckenposten fehlten und schließlich die letzte SP des ersten Tages gecancelled.



Während der Nacht liefen die Telefone heiß und über hundert zusätzliche Streckenposten wurden dann vom 900 km entfernten Riad nach Jeddah gebracht. So konnte die Candidate Rallye doch noch gerettet werden..

Nasser Al-Attiyah, neunzehnfacher FIA-Rallye-Champion im Nahen Osten und fünffacher Sieger der Rallye Dakar, gewann diese Rallye Saudi 2025.

Die Rallye Saudi ist auf dem Jeddah Corniche Circuit angesiedelt, dem Austragungsort des FIA Formel-1-Grand-Prix von Saudi-Arabien. Als dritter Lauf der Middle East Rally Championship unterstreicht die Veranstaltung die Tendenzen und Investitionen des Königreichs im Ralliesport. Die Rallye galt als Probelauf für den, erstmals in Saudi-Arabien stattfindenden WRC Lauf „Rallye Saudi-Arabia“, der als letzter Lauf der FIA Rallye-WM vom 27. bis 30. November 2025 stattfindet.

Foto: rally-saudiarabia: Nasser Al-Attiyah, Škoda Fabia RS Rally2



Ungeplant und unvorbereitet ersuchte mich die FIA dann, am darauf folgenden Wochenende beim ERC Lauf in Ungarn vom 9. bis 11. Mai 2025 mit Zentrum in Veszprém als Steward einzuspringen, was für mich reisemäßig einfach mit dem Auto zu machen war. Die Rally Hungary ist eine tolle Veranstaltung, wird auf dem selben Militärgelände wie die Baja in der Nähe des Balaton als Schotterrallye gefahren und ist in der Rally2 Klasse sicher besser als in der WRC.

Nach einigen Jahren habe ich dort auch wieder einmal meinen Freund Peter Müller getroffen, der mit Manfred Stohl im Jahr 2000 die Gruppe N Weltmeisterschaft gewonnen hat. Peter arbeitet derzeit für Stohl, der in der ERC zwei Opel Corsa Rally4 einsetzt, wovon einer vom Österreicher Luca Pröghl gefahren wird.



Die Woche drauf flog ich zur Baja Troia, 15. - 18. Mai 2025, in der Westtürkei, wo in der Gegend um Canakkale ein Lauf zum Baja Europacup ausgetragen wurde. Cross-Country oder Baja ist in der Türkei noch nicht so populär und die Veranstalter sind ziemlich unerfahren. So war es dann auch anstrengend, das FIA Reglement durchzusetzen, weil wir immer wieder darauf hingewiesen wurden, nicht alles so genau zu nehmen oder so eng zu sehen...

Foto: bajatroia, gallery



Foto: rallygreeceoffroad media

Zwei Wochen später, beim Lauf zum Baja World Cup in Griechenland, wo ich auch schon zwei Jahre vorher gewesen bin, war alles viel professioneller:

Mehr Teilnehmer am Start, eine traumhaft schöne Strecke und ein Baja-Head-Quarter, das nur zu diesem Zweck errichtet wurde.

Und auch wieder Österreicher am Start, Mark Mustermann (MM Rallye) im neuen Toyota Hilux T1+ und die Ferlacherin Ilka Minor, als Beifahrerin in einem SSV aus dem Oman. Ilka schied leider am zweiten Tag aus, hatte aber am Vortag mit einer dritten Zeit im Gesamtklassement gezeigt, dass auf bergigen Waldstrecken das kleine und leichte Serienfahrzeug nicht unterlegen ist.



Die Götter meinten es gut mit Hyundai

Fotos: Toyotagazooracing, Hyundai media

Griechenlands holprige und steinige Straßen, kombiniert mit sengenden Außentemperaturen von über 40 °C, stellten eine extreme Herausforderung für die Fahrer und die Reifen dar. Loser Schotter und Steine, die Stufen in der Straße bildeten, waren auf den Sonderprüfungen abseits der Hauptstadt Athen ein ständiger und gefährlicher Begleiter, während die engen und kurvenreichen Straßen in den Bergen der letzten beiden Tage dafür sorgten, dass selbst kleine Fehler hart bestraft wurden.



Ott Tänak und Martin Järveoja vom Hyundai Shell Mobis World Rally Team haben bei der Akropolis-Rallye, 26 – 29. Juni 2025, endlich den lang ersehnten ersten Sieg in der FIA Rallye-Weltmeisterschaft 2025 für Hyundai errungen. Ihre Teamkollegen Adrien Fourmaux und Alexandre Coria holten für die Koreaner den dritten Platz und sicherten dem Team damit den zweiten Doppelpodiumsplatz des Jahres. Das Toyota World Rallye Team musste sich 2025 erstmals mit dem zweiten Platz bei einer Rallye zufrieden geben, führt aber nach der Griechenland-Rallye weiterhin die Herstellerwertung mit 65 Punkten Vorsprung an.



Die Route der Akropolis Rallye führte teilweise durch neues, unbekanntes Terrain aber auch über einige bekannte und gefürchtete Strecken. Der Este Ott Tänak zeigte sich während des gesamten Wochenendes in Hochform. Mit seinem Hyundai i20 N Rally1 holte er sich zwei Etappensiege und die Führung in der Super Sunday-Wertung der insgesamt viertägigen Veranstaltung.

Profitiert hat Tänak teilweise von einer zeitweisen Führung des Toyota-Piloten Sebastian Ogier der auf den losen Schotterpisten die Linie für dahinter startende Konkurrenten frei fegen musste und Tänaks 48,6 Sekunden Vorsprung am letzten Rallyetag trotz des geschilderten Handycaps noch auf 32 Sekunden verkürzen konnte.

Die in der WM führenden Toyota- Fahrer Elfyn Evans / Scott Martin belegten den vierten Gesamtrang nach hartem Kampf mit dem Hyundai-Team Adrien Fourmaux/Alexandre Coria und bleiben damit in der Meisterschaft weiterhin in Führung.

Doppelweltmeister Kalle Rovanperä, Toyota, musste auf der vierten Wertungsprüfung am Samstag nach einem Überschlag aufgeben; auf der abschließenden Tages-Etappe musste er auf der SS15 einen Reifenwechsel durchführen, wurde aber trotzdem Zweiter auf der Power Stage.





Auch der Toyota-Pilot Takamoto Katsuta und Beifahrer Aaron Johnston hatten am Samstag einen Überschlag und schieden damit aus. Ausgerechnet auf der abschließenden Power Stage am Sonntag mussten die beiden einen Reifenschaden beheben; damit war auch die letzte Chance auf WM-Punkte für den Japaner dahin.

Trotzdem haben sich die beiden Rallye-Teams Toyota und

Hyundai die Platzierungen hintereinander gut und regelmäßig aufgeteilt.



Endergebnis, ACROPOLIS RALLY Griechenland

- | | | |
|--------------------------------------|------------------------|-----------|
| 1. Ott Tänak/Martin Järveoja | Hyundai i20 N Rally1 | |
| 2. Sébastien Ogier/Vincent Landais | Toyota GR YARIS Rally1 | +32.8s |
| 3. Adrien Fourmaux/Alexandre Coria | Hyundai i20 N Rally1 | +3m09.8s |
| 4. Elfyn Evans/Scott Martin | Toyota GR YARIS Rally1 | +3m31.1s |
| 5. Thierry Neuville/Martijn Wydaeghe | Hyundai i20 N Rally1 | +8m59.5s |
| 6. Oliver Solberg/Elliott Edmondson | Toyota GR Yaris Rally2 | +10m34.7s |

2025 FIA World Rally Championship for manufacturers after round 7:



Nach wie vor führt Toyota, das bis auf die Acropolis-Rallye heuer alle WRC-Läufe gewonnen hat, auch die Konstrukteurs-Wertung nach dem 7. Lauf mit Abstand zu Hyundai an.

FIA Rallye-Weltmeisterschaft für Hersteller nach Runde 7:

- | | |
|---|---------|
| 1. TOYOTA GAZOO Racing World Rally Team | 358 Pkt |
| 2. Hyundai Shell Mobis World Rally Team | 293 |
| 3. M-Sport Ford World Rally Team | 97 |



Fotos: Toyotagazooracing, Hyunda media

Nach dem „Weckruf“ durch den Hyundai-Sieg bei der Acropolis-Rallye war Toyota mit insgesamt sechs WRC 1-Autos nach Estland angereist. Zusätzlich erhielt Oliver Solberg die Chance, den GR YARIS Rally1 auf Estlands schnellen Schotterstrecken zu fahren, nachdem er in dieser Saison bereits starke Ergebnisse in der WRC2 erzielt hatte. In der WRC2-Meisterschaft liegt er mit dem GR Yaris Rally2 aktuell in Führung.



Für Solberg war es sein erster Start in der höchsten Kategorie und sein 13. insgesamt. Nach nur zwei Testtagen in Finnland um sich mit dem GR YARIS Rally1 vertraut zu machen, fühlten sich der 23-jährige Schwede und sein britischer Beifahrer Elliott Edmondson auf der ersten schnellen Wald-Sonderprüfung am Freitagmorgen sofort wohl im Auto und erzielten ihren ersten SP-Sieg und übernahmen damit die Führung in der Rallye Estonia. Am Ende des Freitags hatte Solberg einen Vorsprung von 12,4 Sekunden auf den Lokalmatador Ott Tänak und Thierry Neuville, beide Hyundai.



Trotzdem Tänak am Samstag alles gab um in seiner Heimat zu gewinnen, baute Solberg seinen Vorsprung weiter auf 21,1 Sekunden aus. Hinter Tänak lauerten Neuville mit +25.1s und Rovannerä (Toyota GR YARIS Rally1) mit bereits +51.6s.

Am Sonntag ließ Solberg, trotz einsetzendem Regen, nichts mehr anbrennen – mit neun SP-Bestzeiten und 25,2 Sekunden Vorsprung, holte er den 100. Sieg für Toyota in der Geschichte der FIA Rallye-Weltmeisterschaft; und das bei seinem ersten Einsatz mit dem WRC1-Toyota.



Er ist neben seinem Vater Petter (dem Rallye-Weltmeister des Jahres 2003 mit Subaru), seinem Teamkollegen Kalle Rovannerä und Teamchef Jari-Matti Latvala der drittgüngste Fahrer, der jemals eine WRC-Rallye gewonnen hat.

Durch Ott Tänak/Martin Järveoja und Thierry Neuville/Martijn Wydaeghe gelang dem Hyundai Shell Mobis World Rally Team ein weiteres Doppelpodiumsplatz bei der anspruchsvollen Rallye Estland. Es ist das bereits dritten Doppelpodium in der FIA Rallye-Weltmeisterschaft 2025 und brachte die Koreaner in der Herstellerwertung wieder näher an ihren derzeit führenden Konkurrenten Toyota heran.

Möglich wurde das auch durch eine unglaublichen Leistung der Teammechaniker, die am Samstagabend vorsorglichen einen kompletten Motorwechsel am Hyundai i20 N Rally1 von Ott Tänak in nur 43 Minuten durchführten. Mit dem zweiten Platz in seiner Heimat hat sich Tänak mit einem Punkt Vorsprung an die Spitze der FIA-Weltmeisterschaftswertung gesetzt.

FINAL CLASSIFICATION, RALLY ESTONIA

1. Oliver Solberg/Elliott Edmondson	Toyota GR YARIS Rally1	
2. Ott Tänak/Martin Järveoja	Hyundai i20 N Rally1	+25.2s
3. Thierry Neuville/Martijn Wydaeghe	Hyundai i20 N Rally1	+48.3s
4. Kalle Rovanperä/Jonne Halttunen	Toyota GR YARIS Rally1	+55.6s
5. Adrien Fourmaux/Alexandre Coria	Hyundai i20 N Rally1	+1m33.0s
6. Elfyn Evans/Scott Martin	Toyota GR YARIS Rally1	+1m43.4s,



FIA World Rally Championship für Fahrer nach Runde 8:

1. Ott Tänak	162 Pkte
2. Elfyn Evans	161
3. Sébastien Ogier	141
4. Kalle Rovanperä	138
5. Thierry Neuville	114
6. Adrien Fourmaux	71

FIA Rallye-Weltmeisterschaft für Hersteller nach Runde 8:

1. TOYOTA GAZOO Racing World Rally Team	399Pkte
2. Hyundai Shell Mobis World Rally Team	347
3. M-Sport Ford World Rally Team	111

Wie geht es weiter?

Die Rallye Finnland (31. Juli – 3. August) ist die schnellste Rallye und führt über Schotterstraßen mit vielen Sprüngen. Sie ist auch die Heimrallye für das Toyota-WRT, dessen Hauptsitz in der Nähe von Jyväskylä liegt. Man kann sich also auf einen weiteren Großeinsatz der Japaner freuen.

Live Wolf Powerstage - Ouninpohja 2 bei
am 3. August um 11.30 Uhr





Red Bull Racing machte zuletzt eine sehr turbulente Zeit durch. Umso erstaunlicher, dass Max Verstappen beim Belgischen Grand Prix in Spa am Samstag, 26. Juni, beim Sprint die Nerven behielt und sich in einem spannenden Rennen den Sprintsieg holte.

Die Probleme bei Red Bull können sich sehen lassen und würden wahrscheinlich etliche Protagonisten zur Verzweiflung bringen:

- Ein, dem McLaren deutlich unterlegenes Auto
- Team-Chef Christian Horner überraschend geschasst
- Der Franzose Laurent Mekies, zuletzt Boss beim Schwesterteam Racing Bulls, ist dessen Nachfolger und gilt als Technik-Experte.
- Schlechte Performance des 2. Bullen, Juki Tsunoda, der angeblich das Team nach Saisonende verlassen soll.
- Gerüchte um Transfer von Max Verstappen zu Mercedes usw., usw.



Da kann man schon die Lust am Racing verlieren. Aber Max machte beim Sprint am Samstag das Beste aus der verkorksten Situation. In einer Überraschungs-Attacke überholte er den Quali-Sieger Oscar Piastri auf McLaren und verteidigte diese Position bis ins Ziel. Dabei stand Max permanent unter Druck und durfte sich nicht den kleinsten Fehler erlauben. Die permanenten Counter-Versuche der beiden McLaren Piloten Oscar Piastri und Lando Norris auf den führenden Red Bull-Piloten machten das Rennen bis zuletzt sehr spannend.



Genau gegenteilig verlief das Hauptrennen in Spa am Sonntag, 27. Juli: Das Rennen begann aufgrund des strömenden Regens erst 1:20 Stunden nach der geplanten Beginnzeit – und noch dazu mit einem fliegenden Start. In der berühmt / berüchtigten Kurve Eau Rouge überholte Piastri, der vom 2. Platz gestartet war, seinen McLaren-Kollegen Lendo Norris. Mit dieser entscheidenden Attacke waren im Spitzenfeld die Positionen bezogen und änderten sich bis zur Zielflagge auch nicht mehr. Ein eher sehr farbloses Rennen.

Piastri und fuhr seinen sechsten Saisonsieg nach Hause. Für McLaren war es der erste Sieg in Spa seit Jenson Button 2012, aber dafür der bereits sechste Doppelsieg in diesem Jahr. Piastri baute damit auch seinen (knappen) Vorsprung in der WM gegenüber Lando Norris auf 16 Punkte aus.



Platz drei sicherte sich der Monegasse Charles Leclerc der „Scuderia“ Ferrari, der seinem Verfolger Verstappen aber keine Chance für ein Überholmanöver bot und Max die ganze Zeit um die zwei Sekunden hinter sich hielt, so dass der Holländer nicht einmal in das DRS-Fenster kam. Weltmeister Max Verstappen, der einen Tag nach seinem Sieg im Sprint diesmal Vierter wurde, liegt mit 78 Punkten Rückstand auf Piastri auf Platz drei in der Fahrer-Wertung und hat seine Chancen auf Verteidigung seines Titels wohl auch schon selbst aufgegeben.



Entscheidung: Piastri überholt Norris / TV-Foto

Endstand Grand Prix von Belgien in Spa-Francorchamps

1. Oscar Piastri	AUS	McLaren	1:25:22,601
2. Lando Norris	GBR	McLaren	+ 3,415
3. Charles Leclerc	MON	Ferrari	+ 20,185
4. Max Verstappen	NED	Red Bull	+ 21,731
5. George Russell	GBR	Mercedes	+ 34,863
6. Alexander Albon	THA	Williams	+ 39,926



Zwischenstand FIA-Fahrerwertung nach 13 Rennen (zuletzt Spa, Belgien)

1. Oscar Piastri	Mc Laren	266 Pkte.
2. Lando Norris	Mc Laren	250
3. Max Verstappen	Red Bull Racing	185
4. George Russel	Mercedes	157
5. Charles Leclerc	Ferrari	139
6. Lewis Hamilton	Ferrari	109

Zwischenstand FIA-Konstruktorewertung nach 13 Rennen (zuletzt Spa, Belgien)

1. McLaren F1 Team	516 Pkte
2. Scuderia Ferrari	248
3. Mercedes-AMG Petronas Formula1 Team	220
4. Oracle Red Bull Racing	192
5. Williams Racing	70
6. Stake F1 Team	43



Wie geht es weiter?

Vom 1. - 3. August 2025 steht noch der Grand Prix von Ungarn auf dem Programm, dann folgt für die Fahrer nach 14 von 24 Rennen die verdiente Sommerpause.

Das Rennen wird von Servus TV **Live** übertragen.





Marc Marques und siegt .. und siegt .. und siegt .. und



Fotos: Gold & Gans, redbullcontentpool



Dominator Marc Marques

Der Überflieger der heurigen MotoGP-Saison, Marc Marques, ist weiterhin nicht zu stoppen. Von den bisher 12 von 22 MotoGP-Rennen hat der Spanier acht für sich entschieden. Davon kannten die letzten fünf Rennen in Folge nur einen durchgehenden Sieger, Marc Marques.

Es macht daher nicht viel Sinn über einzelne Rennen zu berichten, wenn der Sieger fast schon vorprogrammiert ist. Trotzdem wollen wir uns den letzten MotoGP-Lauf in Brünn, Tschechien, etwas genauer ansehen, denn KTM hatte endlich Grund zu jubeln.

Erstmals in seiner aktuellen Funktion besuchte Gottfried Neumeister, der jetzt anstelle von Stefan Pierer die Geschicke von KTM leitet, das MotoGP-Rennen in Brünn vor Ort bevor der MotoGP-Zirkus in die Sommerpause düst. Dabei erlebte er das beste Wochenende der Marke in der Saison 2025:

Am Samstag, 19. Juli, fuhren Pedro Acosta und Enea Bastianini im Sprint als Zweiter und Dritter auf das Podium. Im Moto3-Rennen belegten KTM-Fahrer die ersten fünf Plätze und im MotoGP-Rennen am Sonntag eroberte Acosta mit Platz drei den ersten Podestplatz der Marke in diesem Jahr. Wenn das kein Grund zum jubeln für das krisengebeutelte orange Team ist!

Dazu der neue KTM-Manager Neumeister im Interview mit ServusTV: *"Ja, es hat elf Monate gedauert, bis ich es endlich einmal geschafft habe, selbst bei einem Rennen dabei zu sein; aber ich freue mich immens für das Team. Dieser Erfolg gibt nicht nur dem Team hier, dem Motorsport-Team, sondern auch allen zu Hause, allen 4.000 Mitarbeitern, die Zuversicht, dass es weiter geht und dass es eben nicht nur weiter geht, sondern dass wir uns mit den Besten der Welt matchen können"*.

Die Erfolge in Brünn sind also auch ein Motivationsschub für das gesamte KTM-Unternehmen.

Der, am Samstag im Sprint drittplatzierte KTM-Pilot, Bastianini, fuhr am Sonntag in der Anfangsphase, auf Platz vier liegend, in der Spitzengruppe mit. Nach einer fulminanten Aufholjagd schied er aber durch Sturz aus. Somit lag es neuerlich an Pedro Acosta, für KTM zu punkten. Gegen Ende des Rennens musste er sich gegen die Ducati von Ex-Weltmeister Francesco Bagnaia verteidigen, der unbedingt noch auf das Podest wollte; aber auch das wehrte Pedro im Stil eines Profis ab:

"Ich musste 100 Prozent geben. Als ich dann sah, dass 'Pecco' etwa 0,6 Sekunden pro Runde auf mich aufholte, begann ich wieder zu pushen und sagte mir, okay, jetzt ist es an der Zeit, alles zu geben."



Acosta und das KTM-Team durften jubeln

Es stellt sich nach diesem starken Auftritt in Brünn die Frage, warum die KTM RC16 so konkurrenzfähig war und so stark aufgehen konnte. Hat das orange Team endlich das passende set up gefunden nach dem sie so lange gesucht hatten?



Pedro Acosta vor Peco Bagnaia

Eines ist jedenfalls sicher, nicht nur KTM hat gegenüber den bisher dominierenden Ducatis eine großen Schritt vorwärts gemacht - auch die anderen Teams sind an die bisherigen Dominatoren heran gekommen.

Aprilia mit Marco Bezzecchi liegt sowohl in der Fahrer- als auch in der Konstrukteurs-Wertung vor den Mattighofenern. Und auch Yamaha und Honda sind deutlich stärker geworden so dass es Platzierungen mit fünf oder gar sechs Ducatis auf den ersten Plätzen - hoffentlich nicht mehr geben wird und der MotoGP dadurch noch spannender wird.



Dominatoren der MotoGP 2025 Marc & Alex Marques

Acosta sieht noch einen anderen Grund, den neuen Asphalt in Brünn:

"Das Set-up ist im Grunde seit Le Mans dasselbe. Aber diese Strecke hier in Brünn hat extrem viel Grip, das hilft unserem Motorrad. Dadurch können wir das Einlenkverhalten stärker forcieren, weil man mehr Vertrauen hat, dass der Hinterreifen nicht wegrutscht und man dadurch im Allgemeinen nicht so schnell in Schwierigkeiten gerät. Es gibt Dinge, die man mit so viel Grip machen kann.

Aber sobald ein bisschen Grip fehlt, gerät man gleich in eine Krise", nennt Acosta seine entscheidende Ansicht.

Denn Brünn wurde im Frühjahr 2025 neu asphaltiert. Der hohe Grip des Belags machte sich bei allen fünf Marken bemerkbar.

MotoGP Ergebnisse in Brünn, Tschechien, 19.07.2025: Sprint

1. Marc Márquez	ESP	Ducati Lenovo Team	Ducati	
2. Pedro Acosta	ESP	Red Bull KTM Factory Racing	KTM	+ 0.798
3. Enea Bastianini	ITA	Red Bull KTM Tech3	KTM	+ 1.324

MotoGP Ergebnisse in Brünn, Tschechien, 19.07.2025: Rennen

1. Marc Márquez	ESP	Ducati Desmosedici GP25	Ducati Lenovo Team	
2. Marco Bezzecchi	ITA	Aprilia Racing Team	Aprilia	+ 1.753
3. Pedro Acosta	ESP	Red Bull KTM Factory Racing	KTM	+ 3.366
4. Francesco Bagnaia	ITA	Ducati Lenovo Team	Ducati	+ 3.879
5. Raul Fernandez	ESP	Trackhouse MotoGP Team	Aprilia	+ 10.045
6. Fabio Quartararo	FRA	Monster Energy Yamaha	Yamaha	+ 11.039

Fahrerwertung nach 12 Rennen; zuletzt Brünn, Tschechien

1. Marc Márquez	ESP	Ducati Desmosedici GP25	Ducati Lenovo Team	381 Pte
2. Alex Márquez	ESP	Ducati Desmosedici GP24	BK8 Gresini Racing	261
3. Francesco Bagnaia	ITA	Ducati Desmosedici GP25	Ducati Lenovo Team	213
4. Marco Bezzecchi	ITA	Aprilia	Aprilia Racing Team	156
5. Fabio Di Giannantonio	ITA	Ducati Desmosedici GP25	Pertamina Enduro VR46	142
6. Franco Morbidelli	ITA	Ducati Desmosedici GP24	Pertamina Enduro	139
7. Pedro Acosta	ESP	Red Bull KTM Factory Racing	KTM	124

Das nächste MotoGP-Rennen findet vom 15. - 17. August am Red Bull Ring in Österreich statt!

Around the world in 19 days



Fotos: redbullcontentpool

Der Motorrad-Sieger der Rallye-Dakar 2022, der Brite Sam Sunderland, hat sich einen neuen Weltrekordversuch vorgenommen: Er will der schnellste Mensch werden, der mit einem Motorrad die Welt umrundet. Hier ist alles, was Ihr darüber wissen solltet:

Der zweimalige Sieger (2017 und 2022) bei der Rallye Dakar – dem härtesten Offroad-Rennen der Welt – hat sich als Ziel gesetzt, den aktuellen Rekord für die Weltumrundung mit dem Bike von 19 Tagen, 8 Stunden und 25 Minuten, der 2002 von Kevin und Julia Sanders aufgestellt wurde, zu unterbieten. Um dieses Ziel zu erreichen, muss der 36-Jährige in 19 Tagen, durch fünf Kontinente und über 15 Länder fahren und dabei täglich fast 1.600 Kilometer zurück legen, was in etwa der Länge Großbritanniens pro Tag entspricht.



Sunderland will seinen Versuch am 1. September 2025 mit einer Triumph 1200 Rally Explorer von London aus starten und benötigt inklusive Flügen und Überfahrten etwa 30 Tage, um 15 Länder zu durchqueren. - Die erste Etappe seines globalen Abenteuers führt ihn von England durch Europa in die Türkei und dann ins Herz des Nahen Ostens. Dabei fährt er etwa 2000 Kilometer von Dschidda in Saudi-Arabien nach Dubai in den Vereinigten Arabischen Emiraten.



Nach einer Überfahrt geht die Expedition weiter durch das abgelegene australische Outback und die atemberaubenden Landschaften Neuseelands, bevor sie Richtung Norden die weiten Gebiete der USA und Kanadas befährt. - Nach Nordamerika führt der Weg nach Marokko und weiter über durch Südspanien zurück nach nach Großbritannien.

Sunderland richtet sich dabei nach den Vorgaben des, vor 23 Jahren aufgestellten Rekords. D.h. bei Ozeanüberquerungen wird die offizielle Uhr angehalten. Wegen der Vorgaben aus dem Jahr 2002 muss auch seine Route in eine Richtung um den Globus verlaufen und am selben Ort starten und enden und er muss dabei mindestens 29.000 Kilometer zurücklegen. Das alles natürlich auf demselben Motorrad – seiner zuverlässigen Triumph 1200 Rally Explorer.

Sunderland: „Ich weiß, dass diese Herausforderung mich körperlich und mental bis an die Grenzen fordern wird. Es wird Tage geben, an denen ich 15 oder 16 Stunden in Kälte und Regen, Hitze und Feuchtigkeit unterwegs bin, gegen den Wind ankämpfe und gegen körperliche und mentale Erschöpfung kämpfen muss. Dazu Jetlag und die vielen Zeitzonen – das wird brutal.“



Ist dieser Weltrekordversuch härter als die Rallye Dakar?

Die Rallye Dakar, Schauplatz von Sams früheren Siegen, gilt als das härteste Rennen der Welt. Sie führt größtenteils im Gelände über eine Gesamtdistanz von rund 8.000 Kilometern. Die Strecke dauert 10 bis 15 Tage, wobei die Teilnehmer täglich zwischen 480 und 900 Kilometer zurücklegen.

Um den bestehenden Weltrekord für die schnellste Weltumrundung mit einem Motorrad zu brechen, muss Sam im Vergleich dazu die doppelte Tageskilometerzahl der Dakar und mehr Tage

fahren. Er wird zwar auf öffentlichen Straßen unterwegs sein, muss aber Geschwindigkeitsbeschränkungen in Orten, unvorhersehbarem Wetter, Gelände und Klima zu berücksichtigen. Und das alles gegen die Uhr.

Über das Motorrad

Für den Rekordversuch muss während des gesamten Versuchs dasselbe Motorrad verwendet werden, daher ist die Leistung entscheidend. Sam fährt eine Triumph Tiger 1200 Rally Explorer mit Michelin Anakee Road-Reifen und ist mit Kameras ausgestattet, um seine Reise zu dokumentieren. Das globale Triumph-Händler- und Kundendienstnetz unterstützt ihn dabei.

Rekord-Inhaber Kevin und Julia Sanders

Kevin, der Sunderland gemeinsam mit seiner Frau Julia mit wichtigen Tipps bei der Vorbereitung unterstützt, sagte: „Rekorde sind dazu da, gebrochen zu werden. Wir haben das vor über 20 Jahren geschafft – Sam wird im Vergleich zu damals vor ganz neuen Herausforderungen stehen. Als jemand, der in der Motorrad-Community tätig ist, ist es immer spannend zu sehen, wie Fahrer neue Herausforderungen annehmen oder alte in Frage stellen! Wir sind sehr gespannt, wie Sam abschneidet.“

Unabhängig von seiner tatsächlich erzielten Zeit geht diese Leistung für Sam weit über die Dakar hinaus – es ist das Abenteuer, nach dem er gesucht hat, eine Reise ins Unbekannte.

WORLD RECORD ATTEMPT:

AROUND THE WORLD IN 19 DAYS



Red Bull Media House
CP-P-1176654
RED BULL CONTENT POOL



THE CHALLENGE

Become the fastest person to **circumnavigate the world** on a motorcycle



THE RIDER

2x Dakar Rally winner **Sam Sunderland**



THE RECORD

To beat: Current record held for 20+ years
(19 days, 8 hours & 25mins riding time)



THE BIKE

Sam will ride and travel with the same bike throughout – a **Triumph Tiger 1200 Rally Explorer**

DEPARTING FROM LONDON THIS SEPTEMBER

1,000 MILES A DAY

Sam will need to average 1,000 miles of riding a day – further than the length of the UK

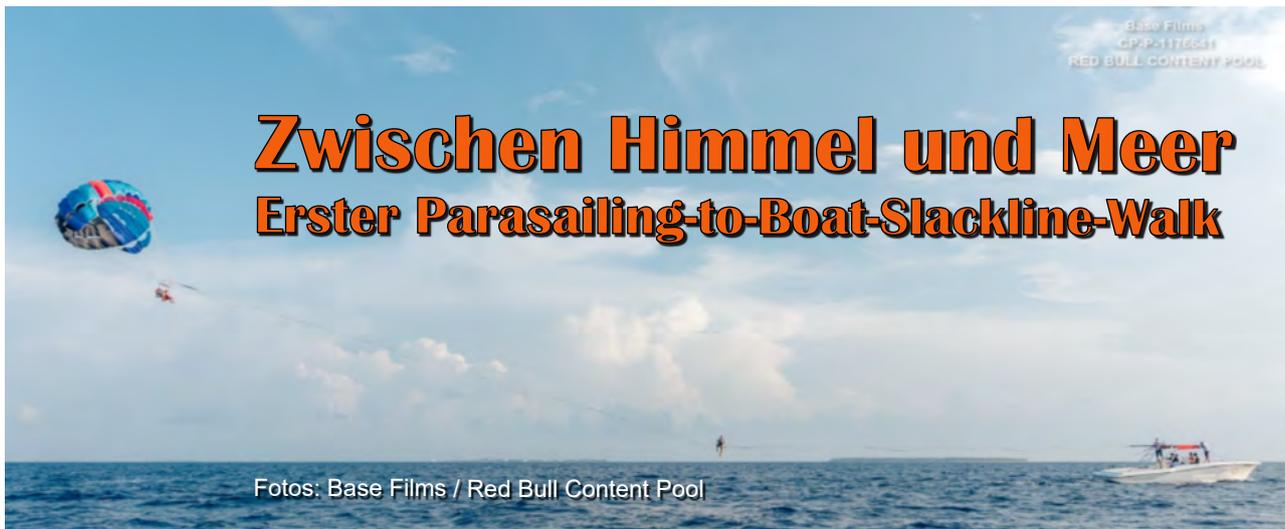


THE ROUTE

Five continents, 15+ countries, **18,000 miles**

FIND OUT MORE HERE





Der estnische Athlet Jaan Roose trotzte auf den Malediven Wind, Wellen und Schwerkraft und balancierte in seinem bisher ehrgeizigsten Kunststück zwischen zwei beweglichen Ankerpunkten. Der dreifache Weltmeister betrat mit dem Slacklining Neuland und lief dabei auf einer zwischen einem Parasail und einem Schnellboot gespannten Seil.

Jaan Roose, dreifacher Weltmeister im Slacklining, hat bereits hochkarätige Walks absolviert, darunter eine 3,6 Kilometer lange Überquerung der Straße von Messina in Italien und einen interkontinentalen Walk über den Bosphorus in der Türkei.



Parasailing-Slackline zu laufen? Wie? Und wie lange?"

Um das herauszufinden, verbrachten Roose und sein Team eine Woche in Siyam World im Noonu-Atoll und entwickelten und testeten Ausrüstungen, um die Slackline zu stabilisieren und einen sicheren Versuch zu ermöglichen.

Der Athlet äußerte sich dazu so: *„Das Aufspannen einer Slackline zwischen ungewöhnlichen Fahrzeugen – eines in der Luft und das zweite auf dem Wasser – macht dieses Projekt zu meinem einzigartigsten Projekt in Bezug auf die Montage da die Winkelpunkte völlig unterschiedlich sind.“* Und fuhr fort: *„Normalerweise finden Slackline-Projekte zwischen zwei statischen Punkten statt. Hier bewegen sich zwei Objekte gleichzeitig in alle Richtungen.“*

Dieser Versuch war eine Slackline-Premiere da die beiden Ankerpunkte der Slackline instabil waren und sich in unterschiedliche Richtungen bewegten. Der Versuch brachte Roose an die Grenzen von Gleichgewicht und Koordination. Er bezeichnete die Herausforderung als die anspruchsvollste seiner Karriere. Sich ändernde Höhen des Schirms und unvorhersehbare Kräfte erforderten, dass er seine Haltung und sein Lauftempo anpassen musste, um das Gleichgewicht zwischen Luft und Wasser zu halten. Das Projekt markiert aber auch ein neues Kapitel in der Entwicklung des Slackline-Sports.

Seine jüngste Herausforderung bestand darin, auf einer Slackline zu laufen, die zwischen einem Gleitschirm in der Luft und einem fahrenden Motorboot, gespannt war. Beide Ankerpunkte waren ständig in Bewegung und wurden von Wind, Strömung und Wellengang beeinflusst. *„Es ist eine völlig unbekannte Welt“*, gab Roose zu. *„Ist es möglich, auf einer*

Technische Innovationen:

- Sein Team entwickelte ein Bungee-basiertes System, um die Instabilität des Bootes zu reduzieren. Modifikationen am Parasail umfassten außerdem Knebel, mit denen der Pilot die Bewegung beeinflussen konnte – eine entscheidende Verbesserung gegenüber einem normalerweise unkontrollierbaren Gleitschirm.
- Gleichzeitig musste der Mann am Steuer des Motorbootes das übliche Verfahren für Gleitschirmflüge anpassen, um die zusätzliche Kraft durch das Ziehen einer Slackline mit einer darauf balancierenden Person zu kompensieren.
- Trotz 15 Jahren Erfahrung im Elite-Slacklining musste sich auch Roose anpassen, z.B. einen ausreichend ruhigen Moment zu finden, um die Line überhaupt montieren zu können. Auch das Gehen auf der Line erforderte einen völlig neuen Rhythmus.
- *„Ein großer Teil dieses Projekts war definitiv die Herausforderung überhaupt auf die Line zu kommen und den richtigen Moment zum Gehen zu finden“, sagte er. „Und während des Gehens musste ich meinen Körper und meine Knie anpassen. Ich musste dem Verhalten des Bootes folgen und spüren, was hinter meinem Rücken mit dem Gleitschirm passiert.“*
- Roose passte auch sein Tempo an die wechselnde Höhe der Line an: *„Das war der wichtigste Teil. Ich musste immer zwei Schritte gleichzeitig machen, anstatt mich auf jeden einzelnen zu konzentrieren, da sich die Höhe ständig änderte.“*

Je besser das Team das System beherrschte, desto leichter wurde mit der Zeit die Wanderung auf der Line. Roose erzählte: *„Es war eine sehr intensive, lange Reise – unglaublich herausfordernd und erfolgreich. Jeden Tag wurden wir besser, bis wir schließlich wie ein Orchester zusammenspielten.“*

Doch trotz aller Verbesserungen kam der schwierigste Teil ganz am Ende: *„Die Landung auf dem Motorboot zu machen ist anstrengend und wird nicht leicht weil der Körper verkrampft ist“,* erklärte er. *„In diesem Fall, als ich mich dem Boot mit all seinem Wackeln und seinen Bewegungen näherte, funktionierte das Slackline-System nicht mehr so gut. Deshalb musste ich bei den letzten Schritten noch mehr aufpassen.“*

Roose beendete den Spaziergang dennoch mit einer sicheren Landung auf dem Boot und bewies damit, dass es möglich ist, eine Slackline an beweglichen Objekten zu befestigen – und dass es möglich ist, beim Gehen darauf das Gleichgewicht zu halten.

Roose zog die End-Bilanz: *„Wir haben gezeigt, dass der Körper in einer so anspruchsvollen Umgebung tatsächlich das Gleichgewicht halten kann: auf der härtesten Slackline der Welt.“*



Sonderausstellung "Youngtimer" im Mercedes-Benz-Museum



Text: Mercedes-Benz Museum / Fotos: Thomas Niedermüller

Themeninsel "Easy Life" und "Feinsinn"

Die Sonderausstellung "Youngtimer" des Mercedes-Benz-Museums dreht die Uhr zurück und zeigt in einer poppig-bunten Inszenierung zehn Fahrzeuge im Kontext der Alltagskultur und des Lebensgefühls der 1990er- und 2000er-Jahre. Sie ist von 11. April bis 2. November 2025 im Mercedes-Benz-Museum zu sehen.

Die Fahrzeuge der Sonderausstellung "Youngtimer" im Raum "Collection 5" erzählen in aufwendig gestalteten Themeninseln von ihrer Zeit.

"Easy Life" ist eine Hommage an die 1990er-Jahre mit SLK (Baureihe 170) und CLK Cabriolet (Baureihe 208).

Mercedes-Benz SLK 230 Kompressor (Baureihe 170) (1997)



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.



Die Power-Limousine E 60 AMG (Baureihe 210) ist Herzstück der individuell-kreativen "Subkultur".

Mercedes-Benz E 60 AMG (Baureihe 210) (1997)

Für die Harmonie von Leistung und Innovationsfreude steht "Supersonic" mit dem 190 E 2.5-16 Evolution II (Baureihe 201), E 500 Limited (Baureihe 124) und SLR McLaren Roadster (Baureihe 199).





Luxuriös-elegante Sportlichkeit zeigen der CL 600 (Baureihe 215) und CLS 350 CGI (Baureihe 219) im Bereich "Feinsinn".

Visionäre Ansätze in Technik und Design stellt schließlich "Space" mit dem SL 500 (Baureihe 129) und der Vision R 320 CDI (Baureihe 251) in den Fokus.

Mercedes-Benz SL 500 (R 129) (2000) und Vision R 320 CDI (Baureihe 251) (2005)

- Mercedes-Benz 190 E 2.5-16 Evolution II (Baureihe 201), 1990
- Mercedes-Benz E 500 Limited (Baureihe 124), 1994
- Mercedes-Benz E 60 AMG (Baureihe 210), 1997
- Mercedes-Benz SLK 230 Kompressor (Baureihe 170), 1997
- Mercedes-Benz Vision CLK 320 CDI Cabriolet (Baureihe 208), 1998
- Mercedes-Benz CL 600 (Baureihe 215), 1999
- Mercedes-Benz SL 500 (Baureihe 129), 2000
- Mercedes-Benz Vision R 320 CDI (Baureihe 251), 2005
- Mercedes-Benz CLS 350 CGI (Baureihe 219), 2006
- Mercedes-Benz SLR McLaren Roadster (Baureihe 199), 2007

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.

Mercedes-Benz SLK 230 Kompressor (Baureihe 170) (1997)

Zusätzlich zeigen die großen Glaskuben im Museums-Parkhaus bis mindestens Mitte Oktober 2025 fünf weitere Youngtimer in den Parkhaus-Vitrinen.

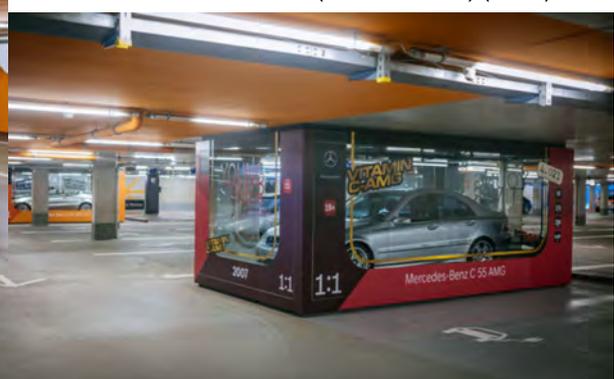
Dort sind die folgenden Typen zu erleben: A 160 "Häkkinen" (Baureihe 168), CL 500 (Baureihe 140), ML 500 (Baureihe 163), Vision CLK 320 CDI (Baureihe 209) und C 55 AMG (Baureihe 203).



Mercedes-Benz Vision CLK 320 CDI (Baureihe 209) (2005)



Mercedes-Benz C 55 AMG (Baureihe 203) (2007)



Außergewöhnlich ist auch hier die Präsentation, denn jedes Fahrzeug ist als Modellauto in einer überdimensionalen "Verkaufsverpackung" inszeniert. Ein weiterer Youngtimer steht auf der Classic-Insel nahe der Rolltreppe auf Ebene 0: das Konzeptfahrzeug A-Klasse HyPer (Baureihe 168).

Mercedes-Benz A-Klasse HyPer (Baureihe 168) (1999)



Jeder dieser Youngtimer erzählt seine spannende Geschichte. So ist etwa der CL 600 das Premierenfahrzeug der Baureihe C 215 im Jahr 1999 auf dem Auto-Salon Genf und zeigt außergewöhnliche Ausstattungsmerkmale.

Konzeptfahrzeuge wie A-Klasse HyPer, Vision R 320 CDI, Vision CLK 320 CDI Cabriolet und CLS 350 CGI präsentieren damals wichtige Antriebsinnovationen.

Mercedes-Benz Vision R 320 CDI (251) (2005)

Der A 160 "Häkkinen" ist eins von nur 125 gebauten Fahrzeugen mit dem Namen des berühmten Rennfahrers auf beiden Seiten und trägt außerdem dessen Unterschrift auf Motorhaube und Lenkrad.

- Mercedes-Benz A 160 „Häkkinen“ (Baureihe 168), 1998
- Mercedes-Benz CL 500 (Baureihe 140), 1998
- Mercedes-Benz ML 500 (Baureihe 163), 2004
- Mercedes-Benz Vision CLK 320 CDI (Baureihe 209), 2005
- Mercedes-Benz C 55 AMG (Baureihe 203), 2007
- Mercedes-Benz A-Klasse HyPer (Baureihe 168), 1999

Artikel von www.zwischengas.com



Zwischengas – Dokumentiert. Informiert. Fasziniert.

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

Als weitere Attraktionen bietet die Sonderausstellung "Youngtimer" an mehreren interaktiven und von künstlicher Intelligenz unterstützten Stationen Spaß und Unterhaltung; beispielsweise beim Arcade-Rennspiel im Stil der 1990er-Jahre oder an der "Feinsinn"-Station, wo sich ein Traumbild mit



Youngtimer erstellen lässt.

Brandschutz für Oldtimer: Gefahren erkennen, Schäden vermeiden



Von DORIAN RÄTZKE, OCC / Fotos: Gunther Pany

Es war zuletzt heiß, sehr heiß bei uns im Juni! Jetzt stehen in der Türkei, in Griechenland, Zypern und Spanien wieder die Wälder in Flammen. Es ist also genau die richtige Zeit um sich über Brandschutz für Oldtimer Gedanken zu machen!

Ein Funke genügt – und binnen Sekunden steht der Motorraum in Flammen. Kurz darauf ist das gesamte Fahrzeug ein Raub der Glut. Fahrzeugbrände zählen zu den am meisten unterschätzten Risiken bei klassischen Liebhaber-Fahrzeugen – und sie können verheerende Folgen haben.



Laut dem Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) wurden im Jahr 2023 rund 14.200 Pkw-Brände gemeldet, mit einem Gesamtschaden von etwa 100 Millionen Euro. Doch warum sind historische Fahrzeuge so anfällig für Feuer? Liegt es nur am Fehlen moderner Flammenschutztechnik und den altersbedingt verschlissenen Komponenten? Wir sind der Frage auf den Grund gegangen, haben mit Experten gesprochen – und zeigen, wie sich das Brand-Risiko im Oldtimer deutlich reduzieren lässt.

Brandschutz in der Garage: Zwei 4-kg-ABC-Feuerlöscher, alle zwei Jahre geprüft und griffbereit, sind ideal für Fahrzeuge bis 3,5 Tonnen

Gefahren durch alternde Bauteile

Oldtimern fehlen moderne Brandschutzsysteme, und Verschleiß an Schläuchen, Dichtungen oder Kabeln kann fatale Folgen haben. Laura Kukuk von Glahn, bekannte Oldtimer-Expertin und Fahrzeugtechnik-Ingenieurin, erklärt: „*Ein Brand entsteht aus der Kombination von Brennstoff, Hitze und Sauerstoff – Bedingungen, die in einem Verbrennungsmotor immer vorhanden sind. Bei älteren Fahrzeugen steigert Abnutzung dieses Risiko erheblich.*“

OCC

Wir versichern
Klassiker.

Die Expertin weiter:

„Poröse Benzinleitungen können entzündbare Dämpfe freisetzen, die sich an heißen Motoren entzünden. Ein gefluteter Vergaser, besonders bei einem „Backfire“, kann eine Flamme durch den Ansaugstutzen zurückwerfen – ohne Luftfilter oder mit einem gläsernen Benzinfilter droht ein Brand. Auch Kabelbrüche oder offene Isolierungen können Lichtbögen erzeugen, die zu Bränden führen. Bei luftgekühlten Fahrzeugen lagert sich auf den Kühlrippen eine brennbare Schicht aus Öl und Staub ab, die sich mit Benzindämpfen entzünden kann. Selbst das Parken auf trockenem Gras birgt Gefahren, da die Abgasanlage oft unter dem Boden verläuft.“

Echte Fälle: Brände auf der Strecke

Ein eindrückliches Beispiel ist der Fall eines Rallye-Teilnehmers in Österreich mit einem Porsche 924 S (siehe Titelfoto). *„Vor der Rallye hatten wir den Wagen gründlich geprüft, alles schien in Ordnung. Mitten auf der Strecke hörte ich ein lautes Knallgeräusch, gefolgt von Benzingeruch. Der Motor reagierte nicht mehr, Rauch quoll aus der Haube. Wir hielten sofort an – Sekunden später brannte es lichterloh. Glücklicherweise blieb der Innenraum verschont.“*

Die Untersuchung ergab, dass eine Metallverbindung an der Benzinleitung brach, was den Brand auslöste.



Ähnlich erging es dem Besitzer eines Ferrari 365 GTB/4 bei einer Ausfahrt in der Südoststeiermark. Nach 30 Minuten Fahrt hielt er zum Einkaufen. Beim erneuten Start *„ertönte ein ungewöhnliches Geräusch, gefolgt von Rauch und Flammen aus dem Motorraum Richtung Windschutzscheibe“*, berichtet er. Mit einem Feuerlöscher hob er die Haube leicht an und sprühte Löschmittel in den Spalt. Die Hitze verhinderte ein volles Öffnen, doch zwei Mitarbeiter eines nahe gelegenen Betriebs mit großen Feuerlöschern halfen, den Brand vor der Feuerwehr zu löschen. *„Ohne die zweite Hilfe wäre der Ferrari verloren gewesen“*, betont er.

Erst ein ungewöhnliches Geräusch, dann Rauch und Feuer im Motorraum: Dieser Ferrari 365 GTB/4 wurde auf einer Ausfahrt fast ein Raub der Flammen.

Prävention und Handeln im Notfall

Was tun bei Rauch oder Feuer? Expertin Laura Kukuk von Glahn rät: *„Halten Sie an, schalten Sie den Motor aus und verlassen Sie das Fahrzeug. Mit einem ABC-Pulverfeuerlöscher können Sie gezielt löschen, aber rufen Sie sofort die Feuerwehr. Brände können schnell außer Kontrolle geraten und Umwelt oder Leben gefährden.“*

Zur Vorbeugung empfiehlt sie regelmäßige Sichtprüfungen von Kabeln, Schläuchen und Sicherungen, den Austausch alter Batterien gegen solche mit Lade-Regulierung und die Nutzung der Thermografie für elektronische Bauteile. *„Zwei 4-kg-ABC-Feuerlöscher, alle zwei Jahre geprüft und griffbereit, sind ideal für Fahrzeuge bis 3,5 Tonnen“*, fügt sie hinzu. Bei längeren Standzeiten sollte die Batterie abgesteckt werden und Garagen sollten mit einem Feuerlöscher ausgestattet sein.

Aber wer reguliert jetzt den Brandschaden? Tobias Philipp, OCC: *„Bei OCC ist ein Brandschaden in der Teilkaskoversicherung abgedeckt, die den Schaden reguliert. Die Zahl der Brandschäden bei OCC-Kunden blieb in den letzten drei Jahren konstant, mit Brand als eine der häufigsten Teilkaskoschäden neben Diebstahl und Unwettern. Häufige Ursachen sind nicht fachgerecht verknüpfte Kabelbäume, undichte Leitungen, austretendes Öl oder Kraftstoff sowie Schweißarbeiten. Großbrände in Garagen können durch technische Defekte, Blitzschlag oder feuergefährliche Stoffe entstehen. OCC empfiehlt regelmäßige Wartung in Fachwerkstätten, Brandschutzmaßnahmen in Garagen und, bei Sammlungen, spezifische Sicherheitsvorgaben der Versicherung. Die Brandursache wird immer von Sachverständigen geprüft, was die Regulierung beeinflusst – außer bei Vorsatz oder Brandstiftung.“*

Die Brandursachen variieren je nach Baujahr:

- Bis etwa 1985 dominieren Probleme in der Gemischaufbereitung, wie Vergaser oder undichte Benzinschläuche, .
- Ab etwa 1985 treten Kabelbrände und Kurzschlüsse häufiger auf.
- Bei luftgekühlten Fahrzeuge bilden Ölaustritte und Staub auf Kühlrippen eine brennbare Schicht, die mit Benzindämpfen Feuer entfachen kann.



Kennt Ihr den? - Quantum III – Der Saabuar

Waren Sie nicht auch schon immer der Meinung, dass die zwei grössten Schwachpunkte des Jaguar E-Type seine ausladenden Dimensionen und sein unnötig leistungsstarker Motor sind? Und nur deshalb haben Sie sich auch nie einen gekauft, obwohl Ihnen die Form an sich durchaus gefällt. Falls dem so ist, hätten wir da etwas für Sie: den Quantum III – in den Linien dem edlen Engländer nachempfunden, aber nur 3,81 Meter lang und 52 PS stark.

Auf der New York Auto Show 1962 hatte der Hobby-Rennfahrer und Nuklearphysiker Walter Kern den selbst konstruierten kleinen Roadster vorgestellt. Das Aluminium-Fahrgestell hatte er an einem Computer des Massachusetts Institute of Technology entworfen; die Kunststoffkarosserie war – nach Nennung des stilistischen Vorbilds – bei Atkins & Merrill in Sudbury gefertigt worden. Motor und Getriebe stammten aus dem Saab 96 Sport.

Artikel von www.zwischengas.com



Zwischengas – Dokumentiert. Informiert. Fasziniert.

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

Gegenüber den druckumlaufgeschmierten Viertaktern von etwa Porsche oder Siata hatte der schwedische Zweitakter nach Kerns Auffassung den Vorteil, dass durch das Öl-Benzin-Gemisch die Motorschmierung auch in schnellen Kurven nicht abreißen würde. Mit drei Vergasern bestückt, sollte der 841-Kubik-Dreizylinder das knapp 500 kg leichte Wägelchen auf über 100 Meilen pro Stunde beschleunigen können.

Nach der Premiere in New York wurde der weiße Prototyp bei einigen Rennen an der Westküste eingesetzt und anschließend zerlegt, um von ihm die Karosserie-Schablonen für den Serienbau abnehmen zu können. Doch so weit sollte es nicht kommen. Während der US-Importeur großes Interesse zeigte und Zeitungen schon den Produktionsbeginn im Januar 1963 ankündigten, stieß der Quantum in Schweden auf Ablehnung.



Bis Ende 1962 entstanden nur zwei weitere Vorserienmodelle in Fairfield, Connecticut, die sich hauptsächlich in der Höhe ihrer Windschutzscheiben unterscheiden. Beide roten Roadster sind heute noch erhalten. Nummer zwei (der mit der hohen Scheibe) wird derzeit auf bringatrailer.com versteigert. Diese Chance sollte man nutzen. Andernfalls muss man sich doch mit einem E-Type begnügen.

Die vier Ringe erfinden sich vor 60 Jahren neu: mit dem ersten Audi nach dem Zweiten Weltkrieg



Foto&Text: Audi MediaInfo Ingolstadt

Vor 60 Jahren beginnt in Ingolstadt eine neue Ära:

Der erste Audi nach dem Zweiten Weltkrieg fährt am 13. August 1965 vom Band. Mit ihm greift die Auto Union GmbH den traditionsreichen Markennamen „Audi“ nach einem Vierteljahrhundert wieder auf. Damit soll schon der Name zeigen, dass das Modell für einen technischen Neuanfang steht - Der neue Audi ist das erste Automobil der Marke mit Vierzylinder-Viertaktmotor. Der, intern F 103 genannte, Audi wird ein voller Erfolg und begründet eine ganze Baureihe, die – in Design und Technik weiterentwickelt – bis 1972 produziert wird.

Als der „neue Audi“ – wie er im Presstext zur Weltpremiere auf der IAA genannt wird – 1965 auf den Markt kommt, befindet sich die Auto Union GmbH, das Vorgängerunternehmen der heutigen AUDI AG, in einer wirtschaftlich schwierigen Lage.

Dabei ist die Firma herausfordernde Jahre durchaus gewohnt, schließlich war schon der Neustart nach dem Zweiten Weltkrieg alles andere als einfach - Deutschland liegt in Trümmern, die sächsische Auto Union AG wird zerschlagen und hat keine Zukunft.



In diesen Nachkriegswirren gehen ehemalige Mitarbeitende der Auto Union in den Westen und gründen in Ingolstadt zunächst ein zentrales Depot für Ersatzteile und 1949 dann die Auto Union GmbH. Die junge Firma steigt in die Fahrzeugproduktion ein. Ihre ersten Modelle, das sind Motorräder und Lieferwagen der Marke DKW, finden in den Zeiten von Wiederaufbau und Wirtschaftswunder großen Absatz.

Mit wachsendem Wohlstand der Bevölkerung stiegen aber bald auch die Ansprüche ans Automobil. Die auf Vorkriegstechnik basierenden DKW-Modelle gelten Mitte der 1960er-Jahre als nicht mehr zeitgemäß – die Marke DKW ist „out“. Insbesondere das lange Festhalten am Zweitaktmotor lässt die Verkaufszahlen kontinuierlich sinken. - Das letzte Zweitaktmodell der Auto Union, der DKW F 102, bleibt trotz seines modernen Designs ein Ladenhüter.



Und so steckt die Ingolstädter Auto Union GmbH in den 1960er-Jahren in der Krise. Zeitgleich kommt es zu Änderungen in der Unternehmensstruktur. Die Daimler-Benz AG, von 1958 bis 1964 Eigentümerin der Auto Union, verkauft ihre Anteile an die Volkswagenwerk AG in Wolfsburg, was zu einer besseren Auslastung der Produktion führt. Zwischen 1965 und 1969 montiert man in Ingolstadt fast 348.000 Exemplare des Volkswagen 1200/1300.

Noch viel entscheidender für die weitere Zukunft des Unternehmens erweist sich eine Entscheidung, die die alte Eigentümerin Daimler-Benz AG Anfang der 1960er getroffen hatte: Sie stellt der Tochter Anfang der 1960er-Jahre einen Viertaktmotor zur Verfügung der in Ingolstadt, zur Serienreife gebracht wird - Voraussetzung für das erste Auto aus Ingolstadt mit Viertaktmotor. 1965 kommt der „neue Audi“ auf den Markt – 25 Jahre nach der kriegsbedingten Produktionseinstellung 1940 und 55 Jahre nachdem mit dem Audi Typ A 10/22 PS das erste Audi-Automobil überhaupt ausgeliefert worden war.

In Ingolstadt will man den technischen Wandel auch mit dem Namen des neuen Modells sichtbar machen. Der Markenname „DKW“, seit jeher eng mit dem Zweitaktmotor verbunden, soll deshalb künftig für Fahrzeuge der Auto Union GmbH nicht mehr verwendet werden. Stattdessen erhält der neue Wagen den aus der Vorkriegszeit bekannten Namen „Audi“ mit der internen Bezeichnung F 103



Noch ein Detail ist wichtig:

Der neue Namen des neue Autos ist eine reine Modellbezeichnung, der Name des Unternehmens lautet 1965 nach wie vor Auto Union GmbH. Erst 20 Jahre später entsteht 1985 die AUDI AG; seither tragen Unternehmen und Produkte den gleichen, kurzen und einprägsamen Namen: Audi.

Seit 1965 fährt er nun also vom Band, der neue Audi – ab dem Frühjahr 1966 gibt es ihn dann auch als Kombi; wie bei Volkswagen als „Variant“ bezeichnet. Die Limousinenmodelle gibt es zwei- und viertürig, auf Wunsch auch in gehobener Ausstattung – mit dem Namenszusatz „L“.

Aus dem Ur-Audi entsteht eine ganze Fahrzeugfamilie wie der Audi 80 im Jahr 1966, kurz darauf der Audi Super 90, 1968 der Audi 75 und Audi 60.

In der Werbung ist beim Nachkriegs-Audi vom „Mitteldruckmotor“ die Rede, denn der 1,7-Liter-Motor liegt mit seinem Verdichtungsverhältnis von 11,2 : 1 zwischen einem damals typischen Otto- und einem Dieselmotor. Er ist auch länger als der DKW-Dreizylinder – deshalb muss der DKW F 102, der für den neuen Audi als Ausgangsbasis dient, um 100 Millimeter verlängert und der Kühler neben dem Motor auf der linken Seite schräg stehend eingebaut werden.

Statt der runden Scheinwerfer wie im verchromten Grill des F 102 erhält der Audi rechteckige Scheinwerfer in einem etwas breiteren schwarzen Kühlergitter. Serienmäßig gibt es ein Vierganggetriebe mit Lenkradschaltung, ein Automatikgetriebe wird in dieser Baureihe nicht angeboten. Wie sein Vorgänger, der DKW F 102, hat der neue Audi innen am Getriebe angebrachte Scheibenbremsen. Die Abkehr vom Zweitakter hat Signalwirkung:

Bereits in den ersten drei Monaten können 16.000 neue Audi gebaut werden.

In seiner insgesamt siebenjährigen Bauzeit wird der F 103 nur geringfügig verändert. Zum Modelljahr 1970 erhalten alle Modelle parallel laufende anstelle der gegenläufigen Scheibenwischer sowie ein neu gestaltetes Armaturenbrett. Nun können die Kunden, gegen Aufpreis, auch eine Mittelschaltung statt der serienmäßigen Lenkradschaltung bestellen. Im Sommer 1970 wird bei den Limousinen der Tankstutzen vom Heck in das rechte hintere Seitenteil verlegt. Die Rückleuchten werden stilistisch denen des seit 1968 gebauten Audi 100, der die erfolgreiche C-Baureihe bei Audi begründet, angeglichen.



Der Auto Union „Typ Audi“ wird bis zum Sommer 1972 produziert. Seine Nachfolge tritt Mitte 1972 der komplett neu entwickelte Audi 80 an. Das kleinste Modell der F 103 Familie, der Audi 60, wird das erfolgreichste. - Mehr als die Hälfte aller gebauten Audi der ersten Generation (416.852 Fahrzeuge) sind Audi 60 und Audi 60 I. Diese wirtschaftliche Trendwende bringt die Auto Union wieder in die Erfolgsspur mit der Eigenständigkeit der Marke Audi im Volkswagen-Konzern.

Vor 50 Jahren stellte Comotor den Bau des Wankelmotors ein



Text: Bruno von Rotz Fotos: Daniel Reinhard

Citroën GS Birotor (1974) - der Wankelmotor von Comotor ist quer eingebaut

Es war im April 1975, als in der Automobil Revue zu lesen war, dass Comotor die Produktion einstellen würde. Bei Comotor handelte es sich um die erste europäische Wankelmotorenfabrik, angesiedelt in Altforweiler bei Saarlouis und gemeinschaftlich gegründet von Citroën und der VW-Tochter NSU Auto Union. Etwa vier Prozent des Aktienkapitals hielt damals noch ein unbekannter Kleinaktionär.

Gefertigt wurde der Zweiseiben-Wankelmotor für den Citroën GS Birotor in Altforweiler. Da dieser nicht den erhofften Absatz fand, musste die Produktion heruntergefahren werden. Offensichtlich trat damals auch der neue Citroën Eigner Peugeot auf die Bremse.

Citroën GS Birotor (1973) - der Zweiseibenwankelmotor von Comoto



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.

Pläne, den Zweiseiben-Wankelmotor mit Einspritzung und 150 PS auch im Topmodell CX einzubauen, realisierten sich genau so wenig wie andere Ideen. Die Energiekrise und der Fokus auf sparsame Motoren gaben dem Gemeinschaftsunternehmen den Rest. Obwohl man im April 1975 noch an der Fortsetzung der Forschungsarbeiten in einem Rumpfteam von 30 bis 50 Mann festhalten wollte, kam das Ende für Comotor im Jahr 1977.

Bis 1975 waren die Comotor-Wankelmotoren in den Modellen Citroën M35 und Citroën GS Birotor in kleinen Stückzahlen eingesetzt worden.

Citroën M35 (1970) - von vorne ist die Ähnlichkeit zum Ami 8 deutlich



KUNTERBUNTES

aus der Presse



Liebe Freunde von Austro Classic,

von 11. bis 14. September 2025 ist es wieder einmal so weit: Oldtimer im Stil der 1000 Miglia fahren durchs Salzburger Land!



Tolle Autos, spektakuläre Landschaft und ein klassisches Umfeld - wie könnte man eines der Highlights der Saison besser begehen!



Unter

<https://www.austroclassic.net/hello-friends/zweite-auflage-des-1000-miglia-warm-up-austria-vom-11-bis-14-september>

findet Ihr die Detailinformation über die zweite Auflage des "1000 Miglia Warm Up Austria" und auch, wie ihr mit ein wenig Glück ein zur Veranstaltung passendes Outfit gewinnen könnt.

Gute Fahrt bei den 1000 Meilen

Wolfgang M. Buchta & Team Austro Classic



Nach sieben Jahren Pause dröhnen wieder die Motoren: Auf dem Flugplatz Lienz-Nikolsdorf steigt das Osttiroler Viertelmeilenrennen.

Bei der bis dahin letzten Auflage 2018 nahmen mehr als 80 Fahrzeuge teil. Rund 6.000 Zuschauer verfolgten das Spektakel auf dem Flugplatz Lienz-Nikolsdorf.



Foto: SMW-Media

Das Highlight dürfte aber der österreichische Pilot Ingo Gerstl mit einem Toro-Rosso-Formel-1-Boliden darstellen, der die Veranstaltung mit einem Höllensound und 20.000 Umdrehungen pro Minute beehren wird. Gerstl ist mit diesem STR1 zudem seit zehn Jahren sehr erfolgreich in der „BOSS GP“-Rennserie am Start.

Beginn der Rennen am Samstag, 2. August ab 11 Uhr



Navi für Taucher

Die TU Graz hat ein System entwickelt, das mit spezieller Bojen, die elektromagnetische Signale aussenden, eine präzise Positionsbestimmung unter Wasser ermöglicht. Über ein Head-up-Display in ihrer Maske können Taucher so den Weg zum gewünschten Ziel, Tauchboot oder um Sperrzonen herum finden.

Unterwassernavigation für Taucher war bisher nur über markante Punkte oder Kompassnavigation möglich. Konzepte, die eine Positionsbestimmung über akustischer Signale ermöglichen, verursachen aber Stress bei der lokalen Unterwasserwelt.

Das Funktionsprinzip des neuartigen Navi-Systems vereint Satelliten-Navigation mit der Übertragung von elektromagnetischen Signalen unter Wasser. - Bojen werden im Einsatzgebiet platziert und bestimmen ihre Position über den Galileo High Accuracy Service (HAS). Ein Signalgenerator in den Bojen sendet elektromagnetische Signale an die Taucher, die einen Empfänger in der Größe einer Packung Mannerschnitten mit sich führen. Da mehrere Bojen gleichzeitig mit den Empfängern der Taucher kommunizieren, lassen sich anhand der verschiedenen Informationen über das Schnitverfahren die Position und Tiefe bestimmen, erläuterte die Universität.



F.A.M. Trophy
Die diesjährige FAM Trophy
findet am 17. August 2025
bei jedem Wetter statt.

Die FAM Trophy ist eine Gleichmäßigkeitsfahrt für Motorräder und Mopeds, bei der eine Strecke von 7 km in beide Richtungen gefahren wird.

Die Starter werden in Klassen eingeteilt. Motorräder und Beiwagenespanne bis Baujahr 1970 werden für die Gleichmäßigkeitsfahrt zugelassen. Zusätzlich zu diesem Reglement gibt es eine eigene Mopedklasse, zu der alle klassischen luft- und wassergekühlten Mopeds bis Baujahr 1982 zugelassen werden.

Der erste Durchlauf findet am Vormittag statt und der zweite nach dem Mittagessen. Ziel ist es beim zweiten Lauf so nah wie möglich an die erste Zeit heranzukommen. Die Zeit darf nicht gestoppt werden, außer mit Stoppuhren vor 1970.

Treffpunkt: 07:30h. Uhr
 Fahrerlager Kadöllawirtin,
 Kadöll 19, 9555 Glanegg



European Bike Week
Auch heuer ist das Harley-Davidson-Treffen am Faaker See das Highlight für Biker in Kärnten.

Harley-Davidson präsentiert das größte Moto-Kultur-Festival in Europa Die European Bike Week am Faaker See, vom 2. bis 7. September 2025, ist eines der berühmtesten Motorradtreffen der Welt. Jahr für Jahr im September - kostenlos und für jedermann zugänglich - ist die Bike Week ein wahres Mekka für Motorrad-Fans.

Die Veranstaltung lockt jährlich hunderttausende Motorradfans unterschiedlichster Marken und "Styles" an den schönen Faaker See in Kärnten. Mit einem breiten Angebot an Tages- und Abendunterhaltung, kostenlosen Demofahrten mit den neuesten Harley-Davidson-Motorrädern, Motorradausstellungen, Speisen und Getränken, Shopping und vielem mehr ist für Abwechslung gesorgt.

Unter dem Motto „Back To The Roads“ wird es auch 2025 wieder ein spannendes Begleitprogramm rund um die European Bike Week geben. Und natürlich auch wieder das traditionelle Biker-Corso durch Kärnten.



Classic Expo Salzburg
17. - 19. Oktober 2025

Der Tacho der Classic Expo zählt bereits 20 Jahre, in denen sie sich zum beliebten Branchentreffpunkt entwickelt hat. Vom 17. bis zum 19. Oktober 2025 öffnet sie ihre Garagentore und lädt ein, Automobilgeschichte aus den verschiedensten Jahrzehnten zu erleben.



Marktplatz für Oldtimerfreunde - Ob Zweirad oder Vierrad, für das Gelände oder für die Straße. Auf der Classic Expo in Salzburg trifft sich alles, was in der Oldtimerszene Rang und Namen hat, Fahrzeuge wie Händler.

Drei benzingeladene Messetage, die mit jeder Menge Chrom & Glanz für Staunen sorgen und Fans der nostalgischen Gefährte zusammenbringen.





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

2025

Per News Flash oder in der CTF WhatsApp Gruppe (bitte anmelden) können kurzfristige zusätzliche Infos über Meetings, Events oder was den Mitgliedern oder dem Vorstand so einfällt. verlautbart werden.

02. August Osttiroler Viertelmeile-Rennen
Ort: Flugplatz Nikolsdorf, Osttirol
Zeit: Start 11 Uhr
Veranstalter: MSC Dölsach
3. August 5. Poggersdorfer Oldtimertreffen Poggersdorf
Ort: Sportplatz in Poggersdorf
Zeit: ab 10 Uhr
10. August Traktor- und Oldtimertreffen Obermieger
Ort: Obermieger beim Gasthof Pistotnik
17. August FAM-Trophy 2025
Ort: Kadöllawirtin, Kadöll 19, 9555 Glanegg
Veranstalter: F.A.M. (Freunde alter Motorräder)
27. August 10. Internationale AVCA Motorfahrer Wertungsfahrt
Ort: Seehotel EUROPA, Velden am Wörthersee
- 02.-07. September European Bike Week
Faaker-See

04. Septem  **Klubabend des 1. C.A.R. Teams Ferlach**
Ort: wird noch bekannt gegeben

05. September **Classic-Schulung für Teilnehmer am SMS-Classic-Sprint:**

Ort: Maderspergerstraße 18, 9020 Klagenfurt
Zeit: ab 17 Uhr (max. 6 Teams)

12. September **Lichtschrankentraining für Teilnehmer am SMS-Classic-Sprint:**

Ort: Firmengelände der Fa. SMS, SMS-Str. 1, Ebenthal
Zeit: ab 16 Uhr (max. 10 Teams)

20. September **SMS-Classic-Sprint**
Termin: ab 09 Uhr
Ort: Ebenthal, SMS-Straße 1
Veranstalter: SMS & 1. C.A.R. Team Ferlach
Lauf zum Karawanken-Classic-Cup (KCC)



>> [Info](#)



www.oemv.at

21. September Heimat-Herbst Eberstein mit Oldtimertreffen

11. Oktober Adriatic Tour
Tuning-Event, Eintritt 26 EUR
Ort: Kroatien & Slowenien
Veranstalter: OTK Stari Kotači
Lauf zum Karawanken-Classic-Cup (KCC)



>> [Info](#)

- 17.-19. Oktober EXPO Salzburg
Oldtimer-Mess

25. Oktober **Burgen- und Schlösser-Classic**
Termin: ab 09 Uhr
Ort: Burg Hochosterwitz
Veranstalter: 1. C.A.R. Team Ferlach
Lauf zum Karawanken-Classic-Cup (KCC)



>> [Info](#)