



Klubnachrichten des 1. C.A.R.-Teams Ferlach / Ausg. 1, Jänner 2026

KTM siegt neuerlich bei der Dakar

CP
KTM Maschin
CP-P-12417/22
RED BULL CONTENT POOL

der härtesten Rallye der Welt!



Foto: Marcin / Red Bull Content Pooloto

Karawanken-Classic
Cup startet mit
Classic-Shorttrack am
25. April

6. Februar 2026
Rallye-Oldies am
Gunzenberg

Deine Meinung ist
gefragt:
Treffen mit dem
neuen Vorstand





Liebe Klubmitglieder,
Liebe Motorsportler und Freunde des 1. C.A.R. Teams Ferlach,

"Make CTF great again" schrieben wir in unserer Dezember-Ausgabe des DRIFT ... und das wollen wir jetzt realisieren.

Allerdings wollen wir keine einsamen Beschlüsse, fernab in einem einsamen Kämmerchen fassen, sondern wir wollen unser Ziel zusammen mit unseren Klub-Mitgliedern erreichen.

Wir wollen bei einem Gedanken-Austausch wissen wo Ihr Verbesserungs-Potential seht, wo der Schuh drückt und was Ihr Euch vom neuen Vorstand erwartet.

**TREFFEN MIT DEM VORSTAND
AM DONNERSTAG, 26. FEBRUAR 2026
UM 18 UHR**

**IM GASTHOF PLASCH
FERLACH, RESSBIG**

Zu diesem Gespräch laden wir unsere Mitglieder (und Motorsportfreunde, die aktiv mitgestalten wollen) ein, mit dem Vorstand u.a. folgende Punkte zu besprechen:

- Was erwartet Ihr von der neuen Klub-Leitung?
- Wo soll sich der Klub stärker engagieren?
- Vorteile durch den Klub
- Klubabende, Klub-Beitrag 2026, Klzbausflüge
- Andere Anliegen

Wir hoffen auf Eure rege Teilnahme und freuen uns auf Eure Anregungen

Euer

Figi
(Gerd Figura)



Mark

(Mark Strohecker)

FIGI's ROADBOOK		INHALT
Wir brauchen DICH!	Seite 2	
Treffen der Kärntner Rallye-Oldies	Seite 3	
Classic-Shorttrack / KCC	Seite 4	
Berichte unserer Klubmitglieder	Seite 6	
Formel 1 News	Seite 12	
WRC, Monte Carlo Rallye	Seite 21	
Rallye Dakar	Seite 23	
Was ist ein Bikini? etc.	Seite 27	
Werkstattkosten explodieren	Seite 30	
Kaum zu glauben, neue Klassiker	Seite 33	
Terminkalender	Seite 40	

AUCH WENN ES SAUKALT IST ... VERSÄUMT NICHT DAS TREFFEN DER RALLYE-OLDIES!

Wir haben ja schon in unserem letzten DRIFT darauf hingewiesen .. Kärntens Motorsportfreunde starten das Motorsportjahr 2026 mit einem bereits traditionellem Treffen: Die Rallye-Oldies der Siebziger- und Achtzigerjahre, egal ob Piloten, Co-Piloten oder Fans der Rallye-Szene treffen sich auf der ehemaligen Rallye-Sonderprüfung "Gunzenberg".

DIE KÄRNTNER RALLYE-OLDIES TREFFEN SICH AUF DER SP GUNZENBERG AM FREITAG, 06. FEBRUAR 2026 UM 12 UHR IM GASTHOF MARCHER

Dabei haben sich die Organisatoren dieses Treffens diesmal etwas Besonderes ausgedacht: Das 1. C.A.R. Team Ferlach wird aus seiner Videothek einen Rückblick aus dem "Goldenen Zeitalter" des Rallye-Sports in Kärnten vorführen. Ehemalige Rallye-Legenden wie Klaus Russling, Franz Wittmann, Hansi Schönlieb oder Erich Haberl bzw. Co-Piloten wie EKK Koschutnig, Klaus Kulterer etc. sind ebenso zu sehen wie Rallyes an die sich heute kaum noch jemand erinnern kann; oder erinnert Ihr Euch noch an die "KATC-Winterrallye" oder die "Herzogstadt-Rallye"?

Natürlich ist der, nachträglich vertonte Film, selbst schon ein Oldy; aber er lässt doch schöne Erinnerungen wach werden, auch wenn über kurze Strecken das Geschehen bei unserem Klub im Vordergrund steht.

Wir laden Euch ein, an diesem Treffen echter Motorsport-Fans teil zu nehmen.

Aber ACHTUNG - wegen des großen Andrangs sind die Parkplätze vor dem Gasthof Marcher rar. Macht Euch also auf einen kleinen Fußmarsch bereit - aber der lohnt sich! - Zudem wird Autocross-Staatsmeister Walter Marcher sicher einen Blick auf seinen Fuhrpark sehenswerter Porsche und Autocross-Fahrzeuge gestatten.





Team "Karawanken-Classic" organisiert den "Classic-Shorttrack"!

Es werden sich wohl noch einige an die "Karawanken-Classic" erinnern, die wir von 2007 bis 2023 organisierte. Unsere Fahrer / Teilnehmer bei anderen Oldtimer-Veranstaltungen werden immer wieder gefragt, ob es nicht doch eine Neuauflage dieser Kärntner Traditions-Classic geben wird. - Leider NEIN, aber das Organisations-Team der Karawanken-Classic wird am 25. April 2026 den "Classic-Shorttrack" (CST) auf dem Gelände der Fa. GLOBO in St.Jakob im Rosental, Kärnten, ausrichten.



Mit seinem Austragungsmodus, dem minimalen Aufwand und einem unverändert niedrigem Nenngeld, startet das 1. C.A.R. Team Ferlach in das Motorsportjahr 2026.

Bei diesem 1. Lauf zum "Karawanken-Classic-Cup" starten die Teilnehmer in Gruppen von 4 -8 Fahrzeugen (abhängig von der Teilnehmerzahl) im Abstand von 15 - 20 Sekunden. Ziel ist das möglichst genaue Einhalten von vorgegebenen Zeiten an den Lichtschranken.

Nach jeder Runde scheidet das Team mit den größten Abweichungen von den Sollzeiten aus - hat aber danach noch eine zweite Chance in den Hoffnungsläufen. Über Semifinale und Finale wird der Tages-Sieger ermittelt



Das erwartet Euch beim CST am 25. April 2026:

- **KEINE öden, leeren Etappen;** es geht gleich zur Sache
- **Spannung** - denn Ihr könnt Eure Kollegen direkt beobachten
- **Über 70 Messungen** warten auf die Sieger - eine optimale Trainingsmöglichkeit für kommende Classics
- **Nenngeld, 90,- €/Team** beinhaltet Organisation, Pokale und einen Imbiss für 2 Personen.

Mehr Informationen, Ausschreibung und Nennformular

findet Ihr hier >>





Der „Karawanken-Classic-Cup“, kurz „KCC“, kann auf einen sehr erfolgreichen Start im Jahr 2025 zurück blicken: weit über 100 Teams nahmen an den internationalen Wettbewerben teil und der Austragungsmodus und die Zusammenarbeit der teilnehmenden Klubs fanden ungeteilte Zustimmung. Was allerdings auch unerwartete Probleme mit sich brachte:



Foto: pixabay

Wie ja bekannt ist, führen die Organisatoren des KCC ihre Teilnehmer durch schöne Urlaubs-Destinationen wie Kärnten oder Kroatien.

Die 2025 erstmals in den Cup aufgenommene "Adriatic Tour" verzeichnete dadurch einen enormen Teilnehmer-Zustrom. Für Organisatorin und Klubpräsidentin Andrea Weber stellte sich die Suche nach ausreichend großen Lokalitäten gegen Ende der Tourismus-Hochsaison. (September 2026) als schwieriger heraus als gedacht. Zum Zeitpunkt der Drucklegung dieses DRIFTs war das Problem noch nicht gelöst, hat aber Einfluss auf die anderen Herbst-Termine des KCC.



Leider können wir aus diesem Grund noch nicht mit der KCC-Ausschreibung online gehen, obwohl - außer den Herbst-Terminen - diese Ausschreibung fertig ist. Trotzdem wollen wir hier doch die bisher fixen und vorgesehenen Termine des Karawanken-Classic-Cups für Eure Planung anführen:

Classic-Shorttrack / CST

Termin: 25.04.2026 Ort: St.Jakob i.R. / Kärnten

Croatia Classic Marathon / CCM:

Termin: 13.-14.06.2026 Ort: Sveta Nedelja / Kroatien

SMS-Classic-Sprint / SMSCS

Termin: 12. od. 26.09.2026 Ort: Ebenthal / Kärnten

Adriatic Tour / AT

Termin: 26.09. od. 10.10.2026 Ort: Crikvenica / Kroatien

Burgen-und Schlösser-Classic / BuS

Termin: 10. oder 24.10.2026 Ort: Burg Hochosterwitz / Ktn.



KCC-Sieger 2025: Klaus Zimmermann / Angelika Bacher

AMF-Siegerehrung 2025 am 17. Jänner 2026 Das 1. C.A.R. Team war vertreten



Fotos: Lucas Pripfl / AMF, Stephan Ogris, Willi Singer / AMF

Einen Staatsmeistertitel und der bereits zweite Gewinn des Bergpokals für unser Klubmitglied Stephan Ogris!

Diese motorsportliche Leistung wurde bei der AMF-Siegerehrung 2025 im Rahmen der Austria Motorsport Awards am Red Bull Ring in Spielberg geehrt.



Suchrätsel:
Wo versteckt sich unser Bergpokal-Sieger in dieser Masse von Motorsportlern und Staatsmeistern?

Habt Ihr ihn gefunden?

Wie immer:
Das 1. C.A.R. Team Ferlach hilft!

An diesem Abend, 17. Jänner 2026, wurden die Staatsmeister und Pokalsieger aus den unterschiedlichen Bereichen des Motorsports - vom Automobil-Rennsport, Motorrad-Rennsport bis zum Karting - auf dem Red Bull Ring in Spielberg von der AMF (Austrian Motorsport Federation) ausgezeichnet.

Dass unser Stephan Ogris trotz der derzeitigen Kältewelle in zünftiger, kurzer Lederhose seinen Preis entgegen nahm, zeigt wieder einmal: "Bergrenn-Sportler sind ein besonders widerstandsfähiger Haufen, besonders, wenn sie aus Kärnten kommen!"

Das 1. C.A.R. Team Ferlach gratuliert seinem Bergpokal-Sieger ganz herzlich!



Klubmitglied Willi Singer ehrt die Rallye-Staatsmeister

Unser Klubmitglied Willi Singer ist nicht nur der Vorsitzende der AMF-Rallyekommission, sondern auch für die FIA laufend unterwegs im Ausland. Er hat in verschiedenen Bereichen des Motorsports gearbeitet, darunter in der Rallye-EM und der Formel 1. Singer ist auch für die Organisation von Wüstenrallyes verantwortlich und zum Zeitpunkt der Erstellung dieses DRIFTS wieder mal im Oman als FIA-Steward dabei. Weiters hat sich Willi auch in der FIA-Rallyekommission etabliert.



Die Austrian Motorsport Federation (AMF) ehrte am Samstag, den 17. Jänner 2026, 77 Staatsmeister:innen und Pokalsieger:innen sowie die Seriensieger:innen aller Disziplinen aus den Bereichen Automobilsport, Motorradsport und Karting aus dem Jahr 2025. Willi holte die Sieger:innen des Rallye-Sports auf die Bühne des Red Bull Rings in Spielberg.



Der Vorsitzende der AMF-Rallyekommission Willi Singer, einmal rechts (o), dann links

"Wenn wir als Austria Motorsport einmal im Jahr die Bühne für diese Gala bieten, dann wollen wir damit herausragende Leistungen aus einem gesamten Jahr auszeichnen. Erfolge, die – gerade im Motorsport – nur mit ganz viel Herzblut, persönlichem Engagement und Teamwork möglich sind", unterstrich AMF-Generalsekretär Michael Fehlmann die Bedeutung dieses großen Fests für die ganze österreichische Motorsport-Familie.

Hier nochmals die Ergebnisse der österr. Rallye-Staatsmeisterschaft 2025:

Rallye

Pl	Name	Nat/Bld.	Fahrzeug	Pkt. Gesamt
1	Wagner Simon	A/OÖ	Hyundai i20 N Rally2	35.0
2	Lengauer Michael	A/OÖ	Skoda Fabia RS Rally2	28.0
3	Ostberg Mads	NOR	Citroen C3 Rally2	24.0

Rallye Historic

1	Königseder Günther	A/OÖ	Lancia Delta HF Integrale	60.0
2	Gaubinger Patrik	A/OÖ	Audi Quattro	54.0
3	Stürmer Horst	A/OÖ	Audi Quattro	45.0

BLACKGROUND

Story

Start – Etappe 1:

ZK 1: Es kommt immer wieder einmal vor, dass ich gefragt werde, was mich nach Kärnten geführt hat. Meine antworte ist dann meist: „Ich bin ja eh ein $\frac{3}{4}$ Kärntner.“ Das liegt nicht nur daran, dass ich nun schon mehr als 35 Jahre in Kärnten wohne. Nein, es liegt in meiner Kindheit und somit noch viel weiter zurück. Als gebürtigem Steirer wurde es mir in die Wiege gelegt, dass die Steiermark wegen des hohen Waldanteils zwar das grüne Herz von Österreich ist, doch die schönsten und lebenswertesten Regionen sind jedoch im Nachbarland Kärnten zu finden. Kein Wunder also, dass mein erster Sommerurlaub ein Aufenthalt als kleines Kind in einem Ferienlager in Kärnten war.

SP 1: Es war einige Jahre nach Kriegsende und zu einer Zeit, noch bevor meine Schulpflicht begann. Ich erinnere mich noch an einige Details, als wäre es erst gestern gewesen. Da wäre zunächst einmal die Fahrt im großen, gelben Postautobus vom Bahnhof in Klagenfurt ins Rosental, dann die kurvenreiche Straße runter zur Drau, der Blick zurück hinauf zur mächtigen Hollenburg, die Brücke über die Drau mit dem hölzernen Geländer und vor allem an das Arbeiterheim in Ferlach. Gleich für mehrere Sommer sollte es unser Urlaubsquartier werden. Vom Arbeiterheim ist mir noch der große Sportplatz in Erinnerung, dann die ersten Ausflüge in die Drauauen und auch das laute Knallen von nebenan, am Schießplatz des Ferlacher Schützenvereins. Dort wurden diese edlen, mit wunderschönen Verzierungen versehenen



Foto: © Stadtgemeinde Ferlach

Jagdgewehre eingeschossen und so ihrer künftigen Bestimmung zugeführt. Die Ferlacher Büchsen genießen ja seit Jahrhunderten internationale Anerkennung. Jagdwaffen aus Ferlach sind wegen ihrer Präzision, ihrer besonderen Qualität und auch ihrem sehr hohen, künstlerischen Wert weltberühmt. Seit jeher werden sie in kleinen, familieneigenen Betrieben von Büchsenmachern, Graveuren und weiteren Spezialisten in aufwendiger Handarbeit und den speziellen Wünschen ihrer Kunden entsprechend, als Einzelstücke gefertigt.

Graveuren und weiteren Spezialisten in aufwendiger Handarbeit und den speziellen Wünschen ihrer Kunden entsprechend, als Einzelstücke gefertigt.

SP 2: Besonders in Erinnerung an die Kindertage in Ferlach ist mir vor allem ein Tagesausflug, an dem ich nicht teilnehmen durfte. Sie sagten mir, dass ich für diese Tour noch viel zu klein sei. Das nagte gewaltig an mir. Als Trost gab es für uns Kleinen eine Wanderung durch den Wald bis hin zu einer Lichtung. An dieser großen Sommerwiese blühte es, soweit das Auge reichte. Vor allem die hohen Margeriten und die schönen, blauvioletten Glockenblumen sind mir davon ganz besonders im Gedächtnis geblieben. Und auch die verschiedenen Waldfrüchte. Frisch gepflückt wanderten



BACKGROUND

Story

sie direkt von der Hand in den Mund. Von dieser Wiese aus konnte man auch das gewaltige Gebirgsmassiv der Karawanken mit der Koschuta sehen. Dorthin hatte an diesem Tag die Gruppe der größeren Kinder und Jugendlichen ihre Klettertour.

SP 3: Zuhause, in Leoben in der Steiermark, hatte ich die Ruine der Massenburg direkt vor meiner Haustür. Sobald ich laufen konnte, waren meine Freunde und ich jeden Tag in den steinernen Überresten der einst sehr mächtigen Wehranlage unterwegs. Tagtäglich gab es für uns Kids Abenteuer pur. Ohne Aufsicht oder gar Einschränkungen von den Erwachsenen. Niemand sagte uns damals, was wir machen dürfen, und was nicht. Das war auch die Zeit, wo ich von meinen Freunden meinen Spitznamen bekam. Von da an wurde ich nur noch Blacky gerufen, auch von meiner Familie und ebenso von den Verwandten. Das ist mir bis heute geblieben. Jetzt ist die Ruine nur noch an bestimmten Stellen begehbar. Der einstige Wehrturm wurde abgerissen und durch eine Plattform aus Metall



ersetzt. Andere Bereiche sind seit Jahren gesperrt. Die Zugänge zu allen Gängen und zu den unterirdischen Räumlichkeiten sind jetzt total blockiert bzw. wurden verschlossen oder zugemauert. Ich denke, viele der Kinder von heute können es gar nicht nachvollziehen, in welch herrlichem Umfeld wir damals aufgewachsen sind. In diesen wunderbaren Jahren unserer Kindheit liegen für mich persönlich die Wurzeln meiner ständigen Abenteuerlust. Sie hat mich mein ganzes Leben lang begleitet und steckt auch jetzt noch unverändert in mir.

SP 4: Für mein Leben besonders prägend war jener Tag, als die Großmutter einen Fernseher kaufte. Der hölzerne Kasten wurde in der Küche aufgestellt, die ohnehin der meistbewohnte Bereich zuhause war. Der Empfang der sehr spärlichen Sendungen erfolgte mittels einer großen Zimmerantenne, die immer nachjustiert werden musste, damit das schwache Signal ein einigermaßen unterbrechungsfreies Bild lieferte. Antennen für die Montage am Dach, mit denen man ein besseres Fernsehbild empfangen konnte, kamen erst Jahre später in den Handel. Das

Bild gab es damals nur in schwarz-weiß. Einer der ersten Berichte, der über den Bildschirm flimmerte, waren Ausschnitte von einem Rennen der Formel 1 aus dem Fürstentum von Monaco im Mai 1958. Rückblickend betrachtet war es ein besonderes Rennen, in zweierlei Hinsicht. Einerseits versuchte ein gewisser Bernard Charles Ecclestone sich für

das Rennen in einem Fahrzeug des Herstellers Connaught Engineering zu qualifizieren, was ihm jedoch nicht gelang, weil er die geforderte Rundenzeit nicht erreichte. Andererseits gab es ein Debüt von Colin Chapmanns Rennstall Lotus. Der eingesetzte Lotus mit der Chassisnummer 353, war ein für die Formel 1 Weltmeisterschaft 1958 adaptierter Lotus 12 der



Foto: © Siering

BLACKGROUND

Story

Formel 2 Serie aus dem Jahr 1957. Dieser Lotus 12 war der erste Einsitzer von Lotus überhaupt. Er wurde 1958 in die Formel 1 aufgenommen, als die größeren Climax-FPF-Motoren verfügbar wurden. Dieser Coventry-Climax-Vierzylindermotor war vor dem Cockpit platziert und wurde von Colin Chapman so tief als möglich im Gitterrohrrahmen des Chassis montiert, um den Schwerpunkt des Rennwagens weiter nach unten zu verlagern. Zudem war ein neues sequenzielles 5-Gang-Getriebe im Heck verbaut. Dadurch gelang es Chapman, die Gesamthöhe des Rennwagens wesentlich niedriger zu halten. Dieses neue Getriebe war jedoch nicht zuverlässig. Das markanteste Merkmal des Lotus 12 waren seine Leichtmetallfelgen. Gesteuert wurde der Lotus bei diesem Debüt am 18. Mai 1958 in Monte Carlo von Graham Hill. Es war auch Hills erster Einsatz bei einem Grand-Prix. Er schaffte allerdings nicht die vorgegebene Renndistanz von 100 Runden. Nach 69 Runden schied Graham Hill mit dem Lotus T12 nach einem Bruch der Halbachse aus.

PK 1: Zu dem Zeitpunkt war ich noch keine acht Jahre alt und besuchte gerade einmal die zweite Klasse der Volksschule. Doch von diesem Tag an verfolgte ich alles, was mit Motorsport zu tun hatte. Ich wusste genau, das werde ich auch einmal machen. Was ich damals noch nicht wusste, war, dass Pferde und Pferdestärken mein späteres Leben wesentlich bestimmen werden.

SP 5: Unsere Großmutter selbst war in ihrer Familie das älteste von insgesamt 13 Kindern. Da ihre Mutter oft kränklich war, durfte sie nur sehr selten die Schule besuchen. Sie musste meist zuhause bleiben, für ihre Geschwister kochen und sie auch sonst versorgen. Ihre Schulbildung reichte zumindest aus, dass sie lesen und schreiben konnte. Die Kurrentschrift war damals üblich und für uns Kinder kaum lesbar. Wir konnten es auch nicht glauben, doch unsere Großmutter wuchs in einer Epoche auf, wo sie ihre Eltern noch mit Sie ansprechen musste. Ein Du zu den Eltern oder den anderen Verwandten gegenüber war nicht erlaubt. Durch ihre Lebensumstände zuhause wurde sie nicht nur eine ausgezeichnete Köchin, sondern bekam später auch eine Anstellung als solche in einem herrschaftlichen Anwesen, weit weg von zuhause. Das war in Wien, in einem sehr vornehmen Haus, wo vorrangig französisch gesprochen wurde. Regelmäßig gab es dort Empfänge für Freunde oder für Gäste aus verschiedensten Ländern. Die Erfahrungen, die unsere Großmutter dort sammelte, gab sie uns als wesentliche Lebensweisheiten mit. Scheinbar hatte ihre Herrschaft als Dienstgeber ein sehr gutes Verhältnis zu unserer Großmutter, denn sehr oft zitierte sie in ihren Erzählungen den Hausherrn oder dessen Ehefrau. Eine der wesentlichen Erkenntnisse war, dass die Herrschaften immer sagten: „*Der Mensch ist wichtig und nicht der Reichtum, den er sich erworben hat oder der ihm vererbt wurde. Wenn es mit dem Leben zu Ende geht, dann kann niemand etwas mitnehmen. Jeder geht so, wie er einst gekommen war. Und wenn die Nachkommen den Toten deren Schmuck oder andere Wertsachen ins Grab mitgeben, dann kommen die Grabräuber und holen all das wieder raus. Diese materiellen Dinge wie Gold und Edelsteine haben nur einen bedingten Wert. Das Wertvollste, das du haben kannst, ist der Respekt den anderen gegenüber und das Wissen, das du dir selbst angeeignet hast. Alles können sie dir wegnehmen, nur nicht das, was du im Kopf mit dir trägst. Also lerne. Lerne - und lerne stets dazu, immer und überall, wo du nur kannst und wo immer es für dich möglich ist.*“



Als Kind auf einer Bronzeskulptur in Zürich

ZK 2: Weitere Bezugspunkte von mir zu Kärnten sind Feldkirchen und Waiern. Ein ganzes Schuljahr war ich im Internat, oben am Hügel über der Tiebelstadt. Täglich ging es zu Fuß hinunter nach Feldkirchen in die Schule. Obwohl wir zuhause wirkliche Lausbuben waren, die absolut keinen Streich ausließen, war es im Internat in Waiern dann doch zu viel, was dort abging. Meine Mutter

BLACKGROUND

formulierte es damals so: „Wir dachten, im Internat lernt er ein gutes Benehmen und gepflegte Umgangsformen. Doch leider mussten wir feststellen, dass es genau das Gegenteil war. Die Jugendlichen, die dort im Internat waren, kamen vorrangig aus Wien oder aus der Umgebung der Bundeshauptstadt. Wie diese Flegel miteinander umgingen und was die alles anstellten, das war jenseits von Gut und Böse. Also haben wir unseren Buben wieder nach Hause geholt.“



SP 6: Das Ende der Schulzeit nahte und ich überlegte, wie es weitergehen soll. Die meisten Freunde wollten Mechaniker oder Elektriker werden. Ich weiß nicht warum, doch meine Gedanken gingen in die Richtung, wenn das alle anderen schon wollen, dann will ich das nicht. Somit suchte ich nach passenden Alternativen. Von daheim aus gab es für mich keinerlei Vorgaben. Ich hatte völlige Freiheit, was meine bevorstehende Berufswahl betraf. Meine Mutter absolvierte einst eine kaufmännische Ausbildung und meine Schwester war somit auch in einer Lehre als Verkäuferin. Einen Vater oder Großvater, mit dem ich mich eventuell besprechen konnte, gab es nicht. Der Großvater war schon lange vor meiner Geburt gestorben und unser Vater starb als ich noch keine zwei Jahre alt war. Für unsere Mutter war es eine sehr schwierige Zeit. Sie war hochschwanger. Mein Bruder kam wenige Wochen nach dem Tod des Vaters zur Welt, allerdings schon im Krankenhaus. Meine Schwester und ich hingegen wurden mittels Hausgeburt von einer Hebamme ins Leben geholt. In dem Zimmer der Wohnung, wo man durchs Fenster einen direkten Blick rauf zur Ruine der Massenburg hatte. Die Unsicherheit, ob unsere Mutter jemals eine Witwenrente bekommen soll, machte unseren Alltag nicht leicht. Einziges Familieneinkommen war Großmutter's kleine Rente. Ihre Gemeindewohnung war auch unser aller Heim, die für damalige Verhältnisse allerdings schon gut ausgestattet war. Während in anderen Wohnbauten Wasser und WC am Gang oder im Halbstock üblich war, hatten

wir schon einen Wasseranschluss in der Wohnung. Auch Bad und Toilette befanden sich innerhalb unserer Räume. Als Halbwaisen wurden wir drei Kinder von der Fürsorge betreut. Wir hatten damals auch einen behördlichen Vormund. Es dauerte etliche Jahre, bis unser Leben einigermaßen normal verlief. Doch in all dieser Zeit wusste ich immer, wenn ich 18 Jahre alt bin, dann mache ich den Führerschein und werde Rennen fahren.

Fortsetzung im nächsten DRIFT mit Etappe 2: Vom wilden Wasser bis zur ersten Rallye.



Liebes Klubmitglied,
lieber Motorsport-Fan,

als Freund schneller oder alter Fahrzeuge bist Du sicher bei Rallyes, Rennen oder Oldy-Veranstaltungen dabei? Oder Du besuchst einschlägige Museen oder Ausstellungen, machst Fotos davon und verschickst diese

an Freunde und Bekannte? - Warum nicht auch an die Redaktion des DRIFTs?

Deine Besuche / Ausflüge, sind nicht nur für Dich und Deine Freunde spannend und informativ, sondern auch für andere ... und wir würden im DRIFT gerne auch unsere Leser davon informieren.

Schick uns Deine (lizenzfreien) Fotos und ein paar Stichworte dazu >> wir machen mit Deinen Stichworten, Deiner Hilfe und Deinen Fotos eine nette Story für unsere Klubzeitschrift!

Zur Kontaktseite >>>





Max Verstappen wurde bei der FIA-Gala mit dem Preis für die beste Aktion des Jahres ausgezeichnet. Bei der Gala in Usbekistan, an der Max krankheitsbedingt nicht teilnehmen konnte, wurde er für sein Überholmanöver gegen Oscar Piastri kurz nach dem Start des Großen Preises der Emilia-Romagna im Mai dieses Jahres als Gewinner verkündet.



Max Verstappen im Oracle Red Bull Racing RB21 holte sich gleich nach dem Start in einem gewagten Manöver die Führung vor Oscar Piastri aus Australien im McLaren MCL39 beim Formel-1-Grand-Prix der Emilia-Romagna auf dem Autodromo Internazionale Enzo e Dino Ferrari am 18. Mai 2025 in Imola, Italien.

Die anderen Nominierten waren Haas-Fahrer Oliver Bearman für sein Manöver gegen Max beim Großen Preis von Mexiko und Lando Norris für sein Überholmanöver gegen Oscar Piastri beim Großen Preis von Österreich.

Die Abstimmung verlief online durch die Fans. Diese entschieden sich mit einer eindeutigen Mehrheit für die oben angeführte Aktion von Max. Der Niederländer hat seit seinem Debüt in der Formel 1 diese Auszeichnung übrigens bereits zum fünften Mal gewonnen.



Verstappen Racing kooperiert ab 2026 mit Mercedes-AMG Motorsport in der GT3-Klasse.

Im Jahr 2025 gab es ja immer wieder Gerüchte, dass sich Mercedes nach dem Abgang von Lewis Hamilton zu Ferrari um den damaligen Formel 1-Weltmeister Max Verstappen als Fahrer für sein Team bemüht und ihm auch Angebote gemacht hat.



Wahrscheinlich ist den wenigsten bekannt, dass Max Verstappen, so wie einige seiner Kollegen, ein eigenes Racing Team und einen Fan-Shop betreibt,

s. >> <https://news.verstappen.com/>

Verstappen Racing hat nun eine mehrjährige Zusammenarbeit mit Mercedes-AMG Motorsport ab dem Jahr 2026 angekündigt. Verstappen Racing wird auch 2026 in der GT World Challenge Europe powered by AWS antreten, was zusammen mit dem neuen Programm das nächste Kapitel im Projekt Verstappen Racing einläutet.

Dass Verstappen Racing hat sich dabei entschieden, einen Mercedes-AMG GT3 in der GT World Challenge Europe einzusetzen. Mit "2 Seas Motorsport" steht dem Projekt ein äußerst erfahrenes Team zur Seite, das mit dem Fahrzeug bereits zahlreiche Erfolge und Meisterschaftstitel errungen hat. Das Projekt sieht Einsätze in den Sprint- und Langstreckenprogrammen der GT World Challenge Europe vor.

Im Sprint Cup wird der AMG von Chris Lulham und dem ehemaligen Werksfahrer Daniel Juncadella gesteuert. Es ist für Lulham bereits sein zweiter Einsatz in dieser Rennserie.

Der 34-jährige Spanier Jubcadelle bringt viel Erfahrung aus seiner Zeit im Mercedes-AMG GT3 mit. Die beiden teilen sich das von 2 Seas Motorsport eingesetzte Fahrzeug in den fünf Läufen der Sprintmeisterschaft und fahren dabei auf einigen der legendärsten und traditionsreichsten Rennstrecken Europas.



Verstappen Racing wird also weiterhin mit dem o.a. Team im hart umkämpften GT World Challenge Europe Endurance Cup (GT World Endurance) dabei sein. Dabei werden sich außer Chris Lulham und Daniel Juncadella das Cockpit des Mercedes-AMG GT3 auch noch der Fahrer Jules Gounon (Franzose, 30 Jahre) bei den fünf Läufen der mit Spannung erwarteten GT World Endurance-Meisterschaft teilen.

Das Highlight der Rennserie ist dabei der 24-Stunden-Klassiker von Spa-Francorchamps, bei dem auch der Niederländer selbst unbedingt einmal Gas geben möchte. Ob dies schon 2026 der Fall sein wird, hängt vom endgültigen Rennkalender der Nürburgring-Langstrecken-Serie ab.

Alle drei Fahrer freuen sich schon auf die Rennsaison 2026 und die Zusammenarbeit mit Max Verstappen bzw. Verstappen Racing.

Blinker in der ? - Wozu?

Wadlbeißen und andere Teams anschwärzen sind wir in der Formel 1 ja bereits gewohnt. Und in der gleichen Tonart wird es wohl 2026 weiter gehen. In den letzten Tagen waren die Motoren für 2026 ein Thema. Hat sich Mercedes durch einen technischen Trick bzw. einer Lücke im Reglement schon vor dem ersten Rennen einen Vorteil verschafft? Warten wir es ab.

Die Rennwagen werden kleiner, leichter, mit einem deutlich erhöhten Anteil an elektrischer Energie und der Verwendung eines CO₂-neutralen Kraftstoffs sein. Das DRS wird verschwinden und durch aktive aerodynamische Elemente an Vorder- und Hinterachse ersetzt werden, die sich auf den Geraden öffnen können.

Hinter dieser technischen Revolution, die dazu gedacht ist, das Spektakel zu verbessern, hat die FIA jedoch auch die Gelegenheit genutzt, um die Sicherheitsstandards weiter zu verschärfen, wie sie es bei jedem Zykluswechsel tut.

Die Sicht ist dabei nur ein Teil der allgemeinen Verbesserung der Sicherheit. Die FIA hat auch die Anforderungen an die Crashtests, insbesondere an die Rettungszelle, erhöht. Der Schwerpunkt wurde auf Seitenaufprall gelegt, um die Fahrer bei den gefürchteten sogenannten T-Unfällen besser zu schützen, bei denen ein Auto senkrecht getroffen wird, nachdem es quer zur Strecke zum Stehen gekommen ist. Auch das Schutzsystem bei einem Überschlag wird weiterentwickelt. Der Überrollbügel, der in den letzten Jahren bereits verstärkt wurde, wird noch widerstandsfähiger. Offiziellen Angaben zufolge kann er nun 23 % zusätzliche Last tragen, wenn das Auto auf dem Dach liegt. In Kombination mit dem Halo verringert er weiterhin eine der historischen Schwächen von Monoposti mit offenem Cockpit. An der Vorderseite ist die Struktur in zwei Stufen aufgebaut. Bei einem mäßigen Aufprall absorbiert die Nase die Energie. Bei einem stärkeren Aufprall kommt eine zweite, weiter hinten liegende Knautschzone zum Einsatz, um die auf den Fahrer übertragenen Kräfte so gering wie möglich zu halten.



Fotos: www.formula1

Heckstruktur integrierten Lichter, die bei Regen ständig blinken.

Zu den sichtbarsten und erstaunlichsten Neuerungen gehört aber die Einführung von Blinkern in den Formel 1-Autos.

Die Boliden des Jahres 2026 werden mit Blinklichtern ausgestattet sein, die in die Rückspiegel integriert sind. Der Zweck hat nichts mit Spurwechseln oder Manövern auf der Rennstrecke zu tun. Es handelt sich vielmehr um Warnleuchten, die die Sichtbarkeit eines liegen gebliebenen oder in Schwierigkeiten befindlichen Autos verbessern sollen.

Bei einem Dreher, nach einem Unfall, hinter einer Bodenwelle oder bei schlechten Sichtverhältnissen (Regen, Rauch, Nachttrennen) kann ein stehender Bolide schwer zu erkennen sein. Mit den neuen Blinklichtern können nachkommende Fahrer früher gewarnt werden, wodurch das Risiko von weiteren Kollisionen verringert wird.

Diese Blink-Leuchten ergänzen das bereits bestehende System mit Lichter auf dem Heckflügel, die u.a. den elektrischen Ladezustand anzeigen, bzw. die in die

Es soll also mehr Sicherheit trotz des geringeren Gewicht erreicht werden.

Das Reglement 2026 schreibt eine deutliche Senkung des Mindestgewichts von 800 auf 768 kg vor. Die Batterien werden aber gleichzeitig größer und damit das Fahrzeug schwerer werden. Für die Ingenieure ist das eine Herausforderung. - Sie müssen mehr Sicherheit, Elektrifizierung und aktive Systeme einbauen und gleichzeitig jedes überflüssigen Gramm vermeiden.

Schon bald, beim Australien Grand Prix, 6. bis 8. März 2026, werden wir sehen, wer seine Aufgabe am besten gelöst hat



Fotos: www.formula1

Neue Teams, neue Designs 11 Teams statt bisher 10

Wir stellen Euch die neuen Lackierungen der Team-Boliden und ihre Piloten vor:

(neue Piloten in ROT)

Alpine

 Pierre **GASLY**
 Franco **COLAPINTO**

4



Fahrer / Starts / Siege

Pierre Gasly	177	1
Franco Colapinto	27	0

Fahrer:

Fernando Alonso	427	32
-----------------	-----	----

Lance Stroll	190	0
--------------	-----	---

Aston Martin

 Fernando **ALONSO**
 Lance **STROLL**


Audi

 Nico **HÜLKENBERG**
 Gabriel **BORTOLETO**


Fahrer:

Nico Hülkenberg	251	0
Gabriel Bortoleto	24	0

Fahrer:

Sergio Perez	281	6
---------------------	-----	---

Valteri Bottas	246	10
-----------------------	-----	----

Beide nach einjähriger Pause

Cadillac

 Sergio **PEREZ**
 Valtteri **BOTTAS**


Ferrari

 Charles **LECLERC**
 Lewis **HAMILTON**


Fahrer:

Charles Leclerc	171	8
Lewis Hamilton	380	105

Fahrer:
 Esteban Ocon
 180 1
 Oliver Bearman
 27 0

Haas F1 Team

 Esteban OCON  Oliver BEARMAN



McLaren

 Lando NORRIS  Oscar PIASTRİ



Fahrer:
 Lando Norris
 152 11
 Oscar Piastri
 70 9

Fahrer:
 George Russel
 152 5
 Kimi Antonelli
 24 0

Mercedes

 George RUSSELL  Kimi ANTONELLI



Racing Bulls

 Liam LAWSON  Arvid LINDBLAD



Fahrer:
 Liam Lawson
 35 0
 Arvid Lindblad
 0 0

Fahrer:
 Max Verstappen
 233 71
 Isack Hadjar
 23 0

Red Bull Racing

 Max VERSTAPPEN  Isack HADJAR



Williams

 Carlos SAINZ  Alexander ALBON



Fahrer:
 Carlos Sainz
 230 4
 Alexander Albon
 128 0



Duell der Sportgiganten in der Formel 1

Nach AUDI / Adidas gibt McLaren Puma als Partner bekannt



Fotos: Mercedes / McLaren media/ red bull contentpool

Die Formel 1 hat in den letzten Jahren, genau nach der Übernahme der Formel 1 durch "Liberty Media", einen enormen Zuschauer-Zuwachs erhalten und stellt ein gigantisches Werbepotential dar. Kein Wunder also, dass namhafte Firmen Millionenbeträge investieren, um als Hauptsponsor ihre Logos auf den Formel 1-Boliden platzieren zu dürfen.



Während Mercedes auch 2026 wieder auf seinen bisherigen Sponsor PETRONAS setzt, immerhin ein Erdöl-Konzern, haben inzwischen auch Sportartikel-Hersteller das Sponsoring in der Formel 1 entdeckt:

So haben wir im DRIFT bereits über die Partnerschaft des neuen Formel 1-Rennstalls Cadillac mit Tommy HILFINGER berichtet; ebenso, dass der zweite neue Rennstall AUDI mit ADIDAS kooperiert.

Der deutsche Sportartikel-Hersteller Adidas tritt dabei nicht nur als offizieller Ausrüster des neuen Teams. Damit ist Adidas der Partner beider deutschen Formel 1-Teams.

Audi-Teams, auf, sondern auch für Mercedes. Werksteams, denn beide F 1-Teams setzen auf



Nach Monaten voller Spekulationen gibt nun auch McLaren als neuen Partner den Sportartikel-Giganten PUMA bekannt. Der deutsche Sportartikel-Hersteller PUMA ist nun ein direkter Konkurrent von Adidas - was eine zusätzliche Brisanz in die Formel 1 bringt - "welcher Sportschuh sprintet schneller?"

Wie schon bei Cadillac und Audi gesehen, übernimmt auch der Sportartikel-Hersteller PUMA sofort die Rolle des Ausrüsters bei McLaren. Der

Mega-Deal umfasst aber deutlich mehr als nur das Formel 1-Team. Auch IndyCar, WEC, Sim Racing und die F1-Academy gehören dazu.

Das der deutsche Sportartikel-Hersteller PUMA nicht lange herum eiert kann man daran sehen, dass bereits eine komplette Kollektion für die Formel 1- / McLaren-Fans online im Fan-shop angeboten wird.

PUMA löst mit diesem Deal bei McLaren den britischen Ausrüster Castore ab.

McLaren-CEO Zak Brown zeigte sich begeistert:

"Ich kann mir keinen besseren Partner als das Sportunternehmen PUMA vorstellen, um unser Fanwear-Portfolio zu erweitern. Wir wissen, dass Fans ihre Leidenschaft für unseren Sport sowohl auf als auch abseits der Rennstrecke zum Ausdruck bringen möchten, und der innovative Ansatz von PUMA in Bezug auf Design und Kultur wird weltweit für spannende Kollektionen und Events sorgen", wird Zak Brown in einer offiziellen Mitteilung zitiert.

Dass bei Red Bull Racing - hier bei der Vorstellung des neuen Boliden für 2026 in Detroit - der eigene Energy Drink beim Branding Vorrang hat, versteht sich ja von selbst.

Viel interessanter als die Lackierung dürfte aber für die Fans die Kooperation mit FORD als neuer Partner und Motoren-Lieferant werden. Die Entwicklung erfolgte in enger Zusammenarbeit mit Red Bull Powertrains, die die langfristige Partnerschaft leiten und die Elektro-Komponenten beisteuert. Offiziell wird die Antriebseinheit unter dem Namen "Red Bull Ford Powertrains" sowohl Oracle Red Bull Racing als auch das Schwester-Team Racing Bulls antreiben.





mit Vollgas in neue Partnerschaften

Bild: Nestle

Auf der vorigen Seite haben wir ja schon berichtet, dass "Liberty Media" die Formel 1-Begeisterung zu neuen Höhen gebracht hat. Liberty Media ist Eigentümer der Formel 1, die das US-Medienunternehmen 2017 vollständig übernahm. Zweck des Unternehmens ist - na net - das Wachstum der Formel 1 durch globale Expansion, verbesserte Vermarktung und digitale Präsenz zu fördern. Das ist gelungen und hat zu Rekordumsätzen und einer starken Steigerung des Unternehmenswerts geführt, wobei kürzlich auch die MotoGP Teil der "Formula One Group" wurde. Die Gruppe managt die kommerziellen Aspekte wie TV-Rechte, Sponsoring und Veranstaltungen und hat die F1 auch an die Börse gebracht.

So hat die Formel 1 zuletzt eine bedeutende mehrjährige Partnerschaft mit PepsiCo bekannt gegeben und das globale Getränke- und Snackunternehmen bis 2030 als offiziellen Partner des Sports benannt. Die Partnerschaft bringt mehrere der Top-Marken von PepsiCo in die Welt der Formel 1. Laut den jeweiligen Organisationen soll diese Zusammenarbeit das Fan-Erlebnis an den Rennstrecken und darüber hinaus verbessern – mit eindrucksvollen Erlebnissen, gebrandetem Content und einzigartigen Aktionen rund um Rennen auf der ganzen Welt.

Im Rahmen der Pepsi-F1-Partnerschaft wird Sting Energy auch zum offiziellen Energydrink der Formel 1. Gatorade wird zudem offizieller Partner des F1 Sprint-Formats – ein kürzeres Rennen, das bei den Fans schnell an Beliebtheit gewonnen hat. Doritos hingegen wurde als offizieller Partner für herz hafte Snacks festgelegt.

Für die Fans bedeutet das wohl eine starke Produktpräsenz in F1-Arenen und Übertragungen. Wahrscheinlich darf dann nichts anderes mehr vor Ort verkauft werden? Diese Markenaktivierungen sind Teil einer größeren Initiative von PepsiCo zur Steigerung der weltweiten Sichtbarkeit seiner Produkte durch die Nutzung des wachsenden internationalen Publikums der Formel 1.



Aber auch NESTLE ist auf den Formel 1-Zug aufgesprungen: Zum Start der Partnerschaft mit Liberty Media erscheinen die Klassiker wie KITKAT Classic, KITKAT Mini etc. in einem markanten FORMEL-1-Design. Die Verpackung soll als Blickfang Motorsport-Atmosphäre in deutsche Süßwarenregale bringen.

Zusätzlich wartet auf FORMEL-1-Fans noch eine Gewinnchance: KITKAT verlost Tickets für das Rennwochenende in Spielberg, Österreich (26.-28. Juni). Die Gewinner:innen dürfen sich auf ein unvergessliches Erlebnis vor Ort voller Spannung, Geschwindigkeit

und Gänsehautmomenten freuen. Es werden 6 exklusive F1 VIP Grand Prix Tickets sowie 20 reguläre F1 Grand Prix Tickets vergeben.

Zur Teilnahme ist ein KITKAT Produkt im Aktionsdesign zu kaufen und der Kassenbon hochzuladen - per QR-Code auf der Verpackung oder auf [kitkat.de/f1](https://www.kitkat.de/f1).

DIE VIER RINGE STELLTEN DAS AUDI F1 TEAM OFFIZIELL VOR



In Australien startet Audi am 8. März erstmals in der Königsklasse des Motorsports. Der Audi R26 wird von einer Antriebseinheit („Power Unit“) mit der Typenbezeichnung AFR 26 Hybrid angetrieben. Am 21. Jänner erfolgte die offizielle Vorstellung des R26 im neuen Design in Berlin.



Neben der Renn-Lackierung präsentierte Audi in Berlin auch die neue Teamkleidung und die Fahreroveralls, mit denen die beiden Gabriel Bortoleto und Nico Hülkenberg 2026 an den Start gehen werden. Der Farbton Titan nimmt Bezug auf die Motorsport-Tradition des Unternehmens.

Darüber hinaus ist das Audi Rot ein zentrales Erkennungszeichen des Teams.

Neben der Enthüllung des Audi R26 Hybrid durch Nico Hülkenberg, gab es eine beeindruckende Show historischer Audi Rennwagen und des stärksten Audi Serienfahrzeugs. Dieser Audi RS e-tron GT performance¹ ist mit einer Systemleistung von 680 kW (925 PS) fast genauso stark wie der Audi R26 aus der Formel 1.



Ehemaliger Kampfpilot enthüllt Red Bull Look im Tiefflug



Fotos: redbullcontentpool

Der ehemalige tschechische Kampfpilot Šonka war einer der Stars der Red Bull Air Race Weltmeisterschaft, wo er einen Titel, zwei weitere Podiumsplätze in der Gesamtwertung und sechs Siege errang, bevor er sich spektakulären Projekten zuwandte und sich mit waghalsigen Flugmanövern einen Namen gemacht hat.

So machte er z.B. ein Kopf an Kopf-Rennen mit einem Formel 1-Boliden - er selbst kopfüber im Tiefflug.



Sein jüngstes Kunststück war ein atemberaubendes Flug-Manöver bei eisigen Bedingungen, bei dem er mit 200 km/h durch die Luft flog und im Flug die neue Oracle Red Bull Racing-Lackierung mit einem spektakulären Flug-Manöver mit dem Heck seines Flugzeugs im Tiefflug enthüllte.

Dazu musste Šonka nicht nur einen Tiefflug nahe dem Flugfeld durchführen, bei dem sein Flugzeug in Bodennähe fast vollständig zum Strömungsabriss kam, bevor es sich spektakulär in die Höhe schraubte um mit einem Fanghaken die Abdeckung von dem F 1-Renner zu reißen.





Oliver Solberg hat bei der Rallye Monte-Carlo einen beeindruckenden Sieg auf Toyota GR YARIS Rally1 errungen. Mit Elfyn Evans und Sébastien Ogier holten sich das TOYOTA GAZOO Racing World Rally Team noch einen Dreifachsieg bei einer extrem anspruchsvollen Ausgabe dieses legendären Events.



Die Rallye Monte-Carlo ist zwar für ihre winterlichen Straßenverhältnisse in den französischen Alpen bekannt, doch die diesjährige Ausgabe war die anspruchsvollste seit vielen Jahren. Die meisten Wertungsprüfungen waren von einer Mischung aus Schnee, Eis, Regen und Schlamm bedeckt, trockener Asphalt war kaum vorhanden.



Die Bedingungen bargen viele potenzielle Gefahren, und so Solberg rutschte am Samstag auf einer Wertungsprüfung spektakulär von der Straße ab, konnte sich aber auf die Straße zurückkämpfen und die Sonderprüfung sogar gewinnen. Solberg hatte zwar noch ein paar andere Ausrutscher, sicherte sich aber schließlich den Sieg mit 51,8 Sekunden Vorsprung.

Das Endergebnis brachte den ersten Dreifachsieg eines einzelnen Herstellers bei dieser Rallye seit 2015.



Solberg und sein Beifahrer Elliott Edmondson starteten ihre erste Saison im Toyota-WRT Rally1-Team auf spektakuläre Weise und konnten nach ihrem Debüt-Sieg bei der Rallye Estland im letzten Jahr nun einen weiteren im Rally1-Toyota hinzufügen.

Solberg führte die Rallye ab der zweiten Sonderprüfung am Donnerstag an und ist mit 24 Jahren der jüngste Gewinner der Rallye Monte-Carlo in der modernen Ära – knapp ein Jahr jünger als Sebastian Ogier bei seinem ersten WRC-Sieg im Jahr 2009.

Toyota-Pilot Evans und sein Beifahrer Scott Martin belegten den zweiten Platz und gewannen außerdem die abschließende Power Stage mit 6,5 Sekunden Vorsprung. Teamkollege Ogier, mit Beifahrer Vincent Landais, lieferte sich über weite Strecken der Rallye ein enges Duell mit Evans, bevor er sich mit dem dritten Platz begnügen musste.

Auch für Hyundai verlief der Saisonauftakt enttäuschend. Adrien Fourmaux und Thierry Neuville belegten die Ränge vier und fünf, lagen jedoch mehrere Minuten hinter den führenden Toyota-Piloten zurück. Fourmaux verlor Zeit durch Nebel, Elektronikprobleme und einen Dreher, während Neuville durch einen Zeitverlust sowie einen Reifenschaden am Sonntag zurückgeworfen wurde. Ein starkes Ergebnis erzielte Léo Rossel, der als Sechster der Gesamtwertung zugleich seinen ersten Sieg in der WRC2-Kategorie feierte.

Ergebnis RALLYE MONTE-CARLO - 22. - 25.01 2026

1. Oliver Solberg/Elliott Edmondson	(Toyota GR YARIS Rally1)	
2. Elfyn Evans/Scott Martin	(Toyota GR YARIS Rally1)	+ 51.8s
3. Sébastien Ogier/Vincent Landais	(Toyota GR YARIS Rally1)	+ 2m02.2s
4. Adrien Fourmaux/Alexandre Coria	(Hyundai i20 N Rally1)	+ 5m59.3s
5. Thierry Neuville/Martijn Wydaeghe	(Hyundai i20 N Rally1)	+10m29.8s
6. Léo Rossel/Guillaume Mercier	(Citroën C3 Rally2)	+12m58.4s
7. Takamoto Katsuta/Aaron Johnston	(Toyota GR YARIS Rally1)	+13m05.4s
8. Roberto Daprà/Luca Guglielmetti	(Škoda Fabia RS Rally2)	+15m07.9s
9. Arthur Pelamourgues/Bastien Pouget	(Hyundai i20 N Rally2)	+18m09.4s
10. Eric Camilli/Thibault de la Haye	(Škoda Fabia RS Rally2)	+18m36.4s



Elliott Edmondson, Oliver Solberg

2026 FIA World Rally Championship für Hersteller nach Runde 1:

1. TOYOTA GAZOO Racing World Rally Team	59 points
2. Hyundai Shell Mobis World Rally Team	35

**Servus TV / on überträgt die WRC 2026 wieder live:**

Im Vergleich zur Vorsaison kommt der WRC-Kalender 2026 mit mehreren Änderungen daher:

So ist die "Rallye Zentraleuropa" nicht mehr Teil des WM-Programms, dafür kehrt die "Rallye Kroatien" nach ihrer Zurückstufung in die Rallye-EM heuer wieder in die WM zurück. Zudem wird die Rallye Japan in diesem Jahr nicht wie bisher im November, sondern schon Ende Mai ausgetragen - im Gegenzug heulen bei der Rallye Italien dann erst Anfang Oktober die WRC-Motoren.

Die nächste WRC-Veranstaltung:

Die Rallye Schweden (12.–15. Februar) ist die einzige vollständige Winterveranstaltung der Saison, die auf Schnee und Eis ausgetragen wird. Metallspikes in den Reifen sorgen für Grip und ermöglichen einige der höchsten Geschwindigkeiten des Jahres.

Die Übertragungszeiten durch Servus TV / on waren dafür zur Drucklegung nicht bekannt.



KTM wiederholt Vorjahressieg

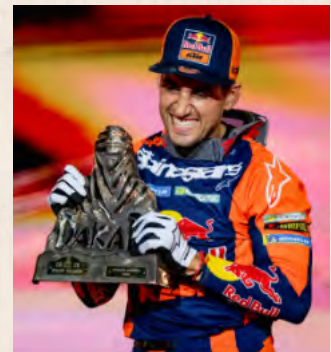




KTM wiederholt Gesamtsieg bei den Motorrädern

Fotos: Marcelo Maragni / Red Bull Contentpool

Daniel Sanders fuhr bei der Dakar 2025 in einer eigenen Liga und holte einen sicheren Sieg bei den Motorrädern. Damit erhielt KTM gerade in seiner finstersten Zeit dringend notwendige Unterstützung für den Fortbestand der Marke KTM.



Sieger Luciano Benavides

2026 verschob sich das Machtverhältnis, denn Honda startete einen Großangriff auf die österreichische Marke aus Mattighofen. Lange konnte KTM-Pilot Daniel Sanders die Angriffe der Honda-Truppe abwehren und die Führung behaupten. Als der Spanier aber eine 10-Minuten-Strafe bekam, weil er beim Verlassen des Biwaks in Etappe 5 Flaggen ignoriert hatte, übernahm Monster Energy Honda HRC-Fahrer Ricky Brabec eine stabile Führung. Sanders gab aber nicht auf und es entwickelte ein Duell, das das Zeug für einen Klassiker hatte.



Der Zweikampf fand ein Ende, als Sanders stürzte und sich die Schulter brach; trotzdem fuhr der KTM-Pilot weiter und konnte die Rallye beenden und sich sogar auf dem 5. Platz behaupten.

Das Red Bull KTM Factory Racing Lager gab nach diesem Rückschlag jedoch nicht auf, da ein neuer Star aufzeigte - "Chucky" Luciano Benavides. Nach Etappe 8 lag Benavides nur mehr 10 Sekunden hinter Honda-Brabec zurück. Nach Sanders' Unfall lag also das gesamte Gewicht des KTM-Teams auf den Schultern des Argentiniers.

Daniel Sanders fuhr trotz Verletzung weiter
Mit dem Leader Brabec hatte der KTM-Fahrer nicht nur einen zweifachen Dakar-Sieger (2020 und 2024) vor sich, sondern auch einen gewieften Taktiker - der Honda-Pilot gewann keine einzige Etappe und ließ sich bewusst zurückfallen um am nächsten Tag nicht als Erster starten zu müssen.



Mit dieser Taktik führte Benavides vor der abschließenden zwölften Etappe mit einem Vorsprung von 3:20 Minuten. Die Rallye schien entschieden... Jedoch 7 km vor dem Ziel machte der US-Amerikaner einen Navigationsfehler bis er auf der anderen Seite eines Gewässers seinen Konkurrenten Benavides - korrekt - fahren sah und wieder zurück fahren musste, um wieder auf die Strecke zu kommen. Unterdessen stürmte Luciano Benavides über die Ziellinie und sah, wie Ricky Brabec zwei Sekunden zu spät ankam - der knappste Vorsprung den es je in der Dakar-Wertung gab. Absoluter Wahnsinn!

Leader Brabec, Honda, bemerkt seinen Konkurrenten Benavides, der ihm gegenüber die richtige Route fährt.



Luciano Benavides, KTM, gewinnt also die Dakar Rallye 2026 nach 8.000 Kilometern mit 2 Sekunden Vorsprung

KTM's 21. Dakar-Sieg wurde ergänzt durch Siege in anderen Wertungen:

- In der Rallye2-Klasse holte der Slowene Toni Mulec, Fahrer des BAS World KTM-Satellitenteams, den Sieg mit 4:37 Minuten Vorsprung - wieder vor einem Honda-Fahrer.
- Zu guter Letzt gelang es Benjamin Melot auf einem KTM 450 den Titel in der "Original by Motul-Klasse" für Fahrer ohne Servicemannschaften zu sichern, s. Folgeseite.



Foto unten: Präsentation des KTM 450 Rallye-Motorrads von Benji Melot für die Rallye Dakar.



Der härteste Dakar-Pilot 2026 KTM-Pilot Benjamin Melot

Fotos: Red Bull contentpool, KTM media, dakar.com press realise

Die eigene Kategorie / Wertung "Original-by-Motul" gilt als die schwierigste bei der Rallye Dakar. In dieser besonders anspruchsvollen Kategorie müssen die Teilnehmer ohne fremde Hilfe auskommen, also ohne unterstützendes Team.

Der Sponsor dieser Wertung, Motul, stellt eine Kiste zur Lagerung von persönlichen Gegenständen und Ersatzteilen sowie einen abgetrennten Arbeitsbereich im Biwak zur Verfügung.



Die kalten Nächte in der Wüste verbringen die Teilnehmer der Wertung spartanisch in einem kleinen Zelt.

Benjamin Melot ist von der Dakar-Rallye seit seiner Jugend fasziniert. 2011 erlebte der

Franzose als Mechaniker seine erste Dakar, Als Fahrer saß Melot erstmals 2018 selbst auf dem Motorrad – und schied aus. Seit 2020 nimmt der mittlerweile 37-Jährige in der Kategorie "Original-by-Motul" teil.

2025 hatte Melot den Sieg vor Augen, verpasste aber auf der letzten Etappe einen Wegpunkt und wurde Zweiter. «Nach der Dakar 2025 war ich niedergeschlagen, aber meine Motivation kehrte zurück und ich habe das Training wieder voll aufgenommen», erzählte der KTM-Privatier vor dem Start der Wüsten-Rallye, und weiter: «Ich bin hier, um die Original by Motul-Kategorie zu gewinnen!"

Melot übernahm 2026 auf Etappe 4 die Führung der Original-Kategorie, hatte aber mit dem Spanier Josep Pedro einen starken Gegner, der ihm am neunten Tag die Führung abknöpfte. Am letzten Tag der 48. Dakar war es dann aber doch der Franzose, der beim siebten Anlauf mit 14 min Vorsprung die Motul-Moto gewann.

Benjamin Melot, erreichte in der Gesamtwertung Rang 18 und damit endlich den lang ersehnten Titel in der Original by Motul-Klasse für Fahrer ohne Serviceteam

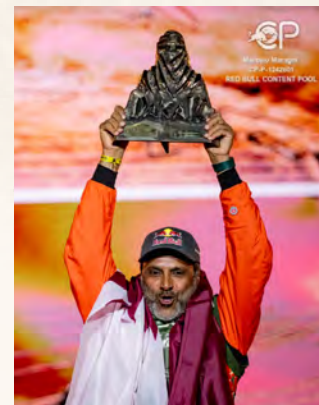
«Ich habe unglaublich hart gearbeitet, um in diesem Jahr in besserer Form zurückzukommen, mit der Einstellung, bis zum Schluss alles zu geben. Ich hatte eine Dakar mit Höhen und Tiefen, aber ich habe es geschafft, in einigen Etappen doch besser zusein. Es war allerdings kein Spaziergang. Ich musste wirklich alles geben», sagte Melot erleichtert.

«Vor allem in den Dünen fühle ich mich zu Hause, aber auf Etappe 12 habe ich es irgendwie geschafft, auch einen großartigen Tag in den Felsen zu haben und einen Vorsprung von neun Minuten herauszufahren, obwohl mir dieses Terrain eigentlich nicht liegt. Emanuel Gyenes ist gestürzt und Josep Pedró hat sich immer ins Geschehen eingemischt. Er hat es mir nicht leicht gemacht und ich war ziemlich gestresst. Ich habe jahrelang auf den Sieg hingearbeitet, und jetzt ist es geschafft.»



NASSER AL-ATTIYAH gewinnt seine 6. Dakar bei den Automobilen

Fotos: Marcelo Maragni / Red Bull Contentpool



247 Fahrzeuge (von 317 beim Start)

beendeten die Rallye Dakar in Yanbu, Saudiarabien: 90 Motorräder, 133 Autos und 24 Lastwagen. 91 Fahrzeuge erscheinen in der Endwertung des Regelmäßigkeits-Rennens der Dakar Classic, die an den Litauer Karolis Raisys ging. Die "Dakar Future Mission 1000" für alternativem Treibstoff bestritten sieben Fahrzeuge.

Die 48. Ausgabe sah ein beispielloses Feld von Champions und Fahrzeugen. Wie bei den Motorrädern war es auch bei den Automobilen knapp;

Allerdings wurde es für den Gesamtsieger Nasser Al Attiyah auf seinem Dacia Sandrider nicht so knapp wie bei den Motorrädern. - Die Top 5 waren aber am Ruhetag nur durch 12 Minuten getrennt; für die Dakar in Minimal-Abstand.

Mit einer nahezu makellosen Strategie und einem Schlachtplan im Kopf fuhr der Katari zum Sieg:

In Etappe 6, in einem 300 km langen Dünenmeer, legte der Dacia-Pilot den ersten Stein zur Gesamtführung. Al Attiyah musste natürlich auch bei den folgenden Etappen kämpfen, aber bei der zweiten Marathonetappe setzte er sich selbst ein Denkmal. Zweiter in der Etappe, hinter Mathieu Serradori, brachte Al Attiyah den entscheidenden Vorsprung. Als Zugabe stürmte der Maestro der Wüste zuletzt auf den Zielort Yanbu zu. Sein rekordeinstellender fünfzigster SP-Sieg stellt ihn an die Seite der Rallye-Legenden Ari Vatanen und Stéphane Peterhansel.

Die Podiumsplätze hinter Dacia Sandrider Nr. 299 wurden in den letzten Tagen ebenfalls zu einem Bäumchen-wechle-Dich Spiel. Für Henk Lategan, der 2025 Zweiter hinter Al Rajhi wurde, war es die letzte Gelegenheit, seinen Toyota Hilux ganz oben zu sehen, doch ein mechanischer Defekt vereitelte einen Platz am Podium. Ein gebrochenes Hinteradnabenlager war der Übeltäter.

Die Ford-Raptors waren mit sechs gewonnenen Specials in vierzehn Tagen immer mit mindestens einem Auto unter den Top 3 gewesen.

Nani Roma, Ford Raptor, konnte seinen zweiten Platz vor dem heranstürmenden Mattias Ekström, ebenfalls Ford Raptor, retten.

Der Schwede verteidigte diese Position auf den letzten 105 km gegen Sébastien Loeb, Dacia Sandrider, mit nur 29 Sekunden Vorsprung.



Die Titel-Anwärter: Dacia Sandrider, Toyota Hilux, Ford Raptor

Was ist eigentlich ein Bikini?

Was für eine Frage! Das weiß doch jeder(Mann)! Und vielleicht verbindet der eine oder andere den Bikini nicht nur mit sexy Badebekleidung, sondern erinnert sich auch noch an die Atombomben-Versuche, die die Amerikaner während des kalten Krieges auf dem Südsee-Atoll durchführten.

Egal - zwischengas kennt noch eine dritte Variante:

Bericht & Autofotos: Bruno von Rotz

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.

Natürlich meinen wir nicht das Kleidungsstück, sondern ein Automobil. Es geht ja hier um "Zwischengas". Aber der Bikini 500 Zagato aus dem Jahr 1965 ist uns nun tatsächlich zum ersten Mal begegnet und zwar auf der Oldtimermesse "Auto e Moto d'Epoca" in Bologna im Oktober 2025-.



Bei diesem Bikini handelt es sich gemäß Standbeschreibung um einen Wagen, der vom Mailänder Ingenieur Luigi Piatta bei Zagato entwickelt und gebaut wurde.

Der Motor stammte aus einem Fiat 500 Giardiniera, allerdings wurde er unter Beihilfe von Mini-Teilen vorne montiert.



Foto re:
pexels,
Alana
Kato



Die Karosserie erinnert an eine Mischung von Mini Moke und Buggy, sie war jedenfalls für Frischluftfreunde gedacht.

Der Wagen wurde 1965 als Prototyp auf dem Turiner Autosalon gezeigt. Allzu viel Aufsehen erregte das kompakte Automobil damals nicht, jedenfalls berichteten die Zeitschriften hierzulande nicht darüber.

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.



Auch kommerziell war der Bikini kein Erfolg, es blieb nämlich bei diesem einzelnen Exemplar.

Wer sich dafür interessiert, der könnte es jetzt in Bologna kaufen.



Bei aller Liebe zu (historischen) Automobilen - wir glauben, den meisten von uns sind Kurven und Rundungen wie beim Model rechts, dpch lieber als die Kanten des eckigen Bikini-Zwerges.

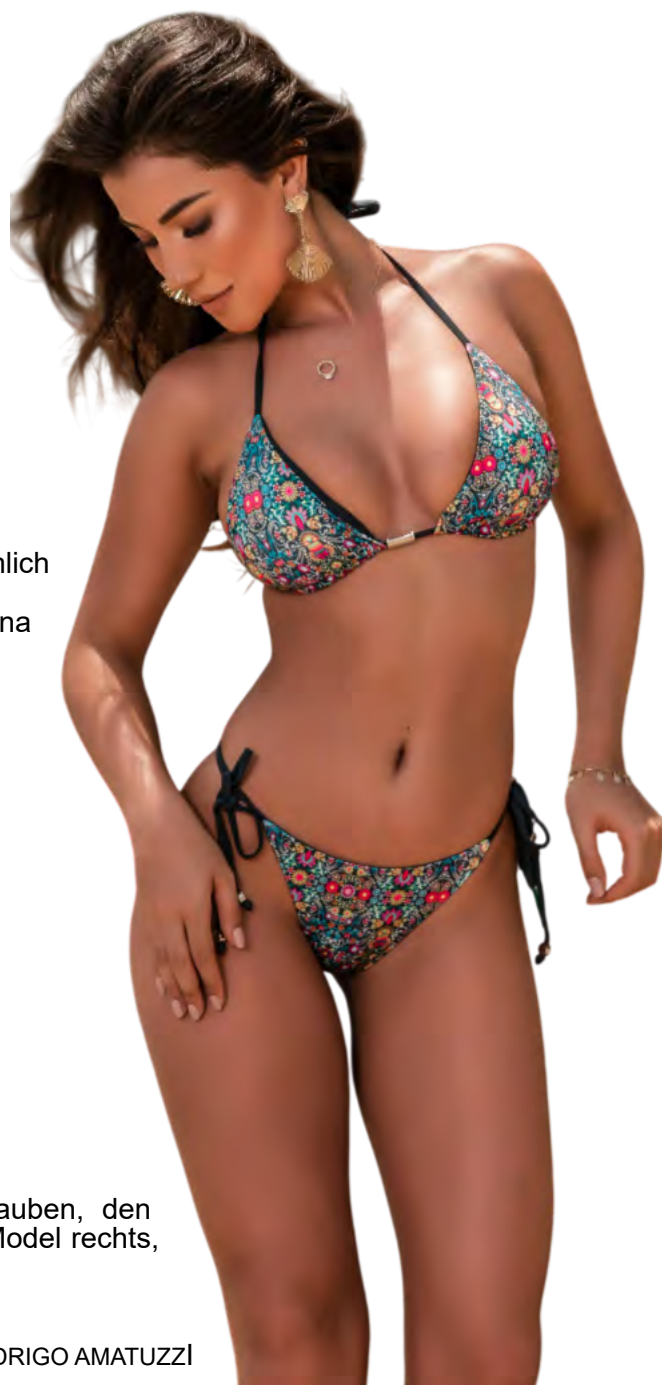


Foto: pexels, RODRIGO AMATUZZI

Noch ein Unikat: Sharknado – der NART Zagato

Fotos, Text: Paul Krüger



Als Ende der Sechzigerjahre neue Abgasvorschriften den Import und den Verkauf von europäischen Luxusportwagen in den USA zu erschweren drohten, keimte in Ferrari-Importeur Luigi Chinetti die Idee, seinen Kunden ein mindestens genau so exklusives Auto aus einheimischer Produktion zu offerieren.

Als technische Basis wählte er den Cadillac Eldorado, dessen 400 HP starker 8,2-Liter-V8 vor die Hinterachse gerückt wurde, die er nun statt den Vorderrädern antreiben sollte. Technische wie finanzielle Unterstützung erhielt Chinetti von General Motors, die sogar eines ihrer Studios für den Bau des Tonmodells zur Verfügung stellten.

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.

Der Karosserieentwurf selbst stammte angeblich von Chinettis Sohn Luigi jr. und wurde bei der Carrozzeria Zagato in Aluminiumblech umgesetzt. Vom eigenen Anspruch, einer Art amerikanischer Lamborghini Espada, war das Resultat optisch wie technisch jedoch weit entfernt und mehr eine etwas unglückliche Kreuzung aus Oldsmobile Toronado und Monteverdi Hai.



Mit dem Namen von Chinettis North American Racing Team auf dem Bug wurde das 2+2-sitzige Mittelmotorcoupé schließlich am Turiner Salon 1970 der Öffentlichkeit präsentiert.

Doch da hatte General Motors bereits das Interesse verloren und Chinetti damit das Fundament seiner geplanten Serienproduktion entzogen. Der NART Zagato blieb ein Einzelstück.

Werkstattkosten in Deutschland explodieren: Warum Oldtimerpflege immer teurer wird

Text: Dorian Rätzke

Fotos: OCC Assekurateur GmbH



Von 120 auf 250 Euro: Nicht nur bei "David Finest Sports Cars" steigen die Stundensätze rapide

Steigende Werkstattkosten belasten die Oldtimerbesitzer. Fachwerkstätten stellen derzeit Stundensätze von 250 Euro und mehr in Rechnung; der Preistrend bei Ersatzteilen zeigte in den letzten Monaten steil nach oben.

Laut einer aktuellen Auswertung des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) sind KFZ-Ersatzteilpreise von August 2024 bis August 2025 um durchschnittlich sechs Prozent gestiegen – bei sichtbaren Teilen wie Stoßfängern oder Scheiben sogar um acht Prozent. Woher kommt dieser Anstieg? Wie können Besitzer von Klassikern gegensteuern? Und welche Auswirkungen hat das auf die Versicherungsprämien bei Oldtimern und Youngtimern?

Artikel von www.zwischengas.com



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.

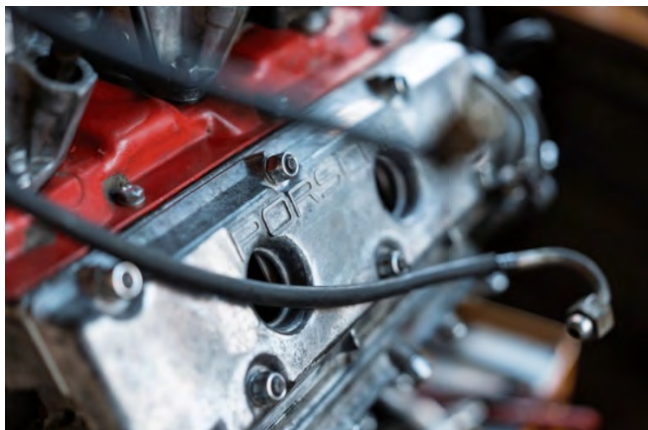
Zwischengas – Dokumentiert. Informiert. Fasziniert.

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.

Seit 2015 sind die Werkstattpreise um mehr als 80 Prozent gestiegen – während die allgemeine Inflation nur rund 30 Prozent beträgt. Die Ursachen liegen tiefer als vermutet: Energie, Löhne, fehlender Nachwuchs und Monopole bei Ersatzteilen treffen die Branche teilweise mit voller Wucht. *"Die Preise sind explodiert, weil die Energiekosten in den letzten Jahren massiv gestiegen sind. Auch die Löhne haben stark angezogen, vor allem durch die zunehmende Spezialisierung."*, erklärt Benjamin David, Geschäftsführer von David Finest Sports Cars in Hamburg.

"Vor einigen Jahren lag der Stundensatz bei uns noch bei rund 120 Euro brutto, heute sind es mindestens 250 Euro – Tendenz steigend.", so Benjamin David, der im Autohaus auch eine Spezialwerkstatt betreibt, die auf Porsche-Modelle spezialisiert ist.

Von diesen 250 Euro blieben nur etwa 25 bis 40 Euro beim Mechaniker selbst. Der Rest fließe in Energie, Miete, Versicherungen, Geräte und Maschinen. *"Der Beruf des Mechatronikers hat sich stark verändert. Heute sind das Spezialisten, die regelmäßig geschult werden müssen – das macht den Beruf anspruchsvoller, aber auch teurer."*, betont David.



Porsche ist längst nicht mehr die einzige Marke, bei der Ersatzteil- und Reparaturkosten schwindelerregende Höhen erreicht haben

Werkstattbesitzer gingen in den Ruhestand, ohne einen geeigneten, qualifizierten Nachfolger gefunden zu haben. *"Kunden müssen da etwas umdenken, dass der Spezialist nicht gleich um die Ecke ist und eventuell längere Anfahrtswege in Kauf nehmen, um ihren Oldtimer reparieren zu lassen."*, so Falk Lehmann.

Die Oldtimerszene spürt die Folgen dieser Entwicklung besonders stark. Ersatzteile für einige Modelle sind vielerorts oft schwer zu bekommen. Einige Werkstätten haben deswegen schon vor Jahren beschlossen, sich weniger abhängig von Klassikabteilungen der großen Hersteller zu machen.

Vorteil für die Kunden: Fast alles ist wieder lieferbar. *"Für den Citroën DS gibt es inzwischen schon 80 Prozent reproduzierbare Teile. Wir haben 2008/2009 angefangen, erste Türteile für unsere Kunden zu produzieren."*, erzählt Citroën-Spezialist Falk Lehmann aus Heidelberg.

Ein Problem sei hier weniger die Ersatzteilversorgung, sondern eher, überhaupt eine geeignete Fachwerkstatt zu finden. Viele

Artikel von www.zwischengas.com



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.

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.

Fachkräftemangel ist auch ein Thema im Norden der Republik. *"Wir haben immer weniger Nachwuchs. Das bedeutet, dass Kunden teilweise monatelang auf einen Werkstatttermin warten müssen."*, so Benjamin David weiter. Auch Thomas Aukamm, Hauptgeschäftsführer des Zentralverbandes Karosserie- und Fahrzeugtechnik (ZKF), bestätigt: *"Die Anforderungen an Fachkräfte sind gestiegen, qualifiziertes Personal ist knapp."*



Paradox: Mechaniker werden immer spezieller geschult, gleichzeitig kennen sich immer weniger mit alter Technik aus

Ein weiteres Problem sei aus Sicht des ZKF das sogenannte Designschutzrecht der Autohersteller, das teils bis 2045 läuft. Es verhindert, dass Drittanbieter Ersatzteile günstiger nachfertigen dürfen.

"Die GDV kritisiert zu Recht das Quasi-Monopol der Autohersteller bei Ersatzteilen, das die Preise in die Höhe treibt.", sagt Aukamm.

So kostet eine einfache Stoßfängerreparatur heute gut 20 Prozent mehr als im Vorjahr. Das hat Auswirkungen auf die Schadensregulierung und damit auch auf die Versicherungsprämie. Der durchschnittliche KFZ-Sachschaden liegt laut GDV inzwischen bei 4.250 Euro – rund sieben Prozent mehr als 2023.

"Die Kosten für PKW-Ersatzteile steigen rapide und sind weitgehend unabhängig von der allgemeinen Preisentwicklung.", warnt GDV-Hauptgeschäftsführer Jörg Asmussen.

Till Waitzinger, Mitglied der OCC-Geschäftsleitung: *"Auch wenn Oldtimer-Versicherer wie OCC unabhängig von den Marktpreisen kalkulieren, lassen sich die steigenden Werkstattkosten nicht völlig abkoppeln. Damit der Versicherungsschutz auch künftig ausreicht, um die höheren Schäden zu regulieren, müssen die Prämien teilweise mit der sogenannten Beitragsanpassungsklausel angepasst werden. Dennoch bleiben die Versicherungsprämien gerade bei OCC im Vergleich zum Marktumfeld günstig und punkten mit passgenauer Absicherung der automobilen Schätze."*



Zündkerzen sind zum Glück selten modellspezifisch und meist ohne Wartezeit verfügbar

Und wie können Klassiker-Fans höhere Kosten etwas abfedern?

Benjamin David rät Besitzern klassischer Fahrzeuge, gezielt nach Wartungspaketen zu fragen. *"Viele Werkstätten bieten Pauschalen an, mit denen sich langfristig Kosten sparen lassen. An den Ersatzteilen hängt oft viel Marge – da lohnt sich Nachfragen."*

Zudem sei der Standort entscheidend: *"In Ballungsräumen wie München oder Stuttgart liegen die Preise oft deutlich höher als auf dem Land."*

Langfristig könnten auch neue Technologien wie 3D-Druck helfen, Ersatzteile wieder bezahlbarer zu machen – vorausgesetzt, es gibt politische Unterstützung. Der ZKF fordert hier Entlastungen für kleine Werkstätten, etwa

durch geringere Energiekosten oder vereinfachte Genehmigungsverfahren.

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 steigenden Werkstattkosten sind ein Weckruf für die gesamte Klassikerszene. Ohne gezielte Gegenmaßnahmen – von der Förderung von Fachkräftenachwuchs bis zur politischen Unterstützung – droht die Wartung historischer Fahrzeuge zum Luxusgut zu werden. Denn Leidenschaft für Klassiker verdient Schutz – und keine Sorgen.

OCC Assekuradeur GmbH – der Spezialist für automobile Klassiker

Die OCC Assekuradeur GmbH aus Lübeck ist seit ihrer Gründung 1984 der führende Spezialist für Versicherungen rund um Oldtimer, Youngtimer und hochwertige Sportwagen in Deutschland. Über 160'000 Kunden vertrauen auf die Expertise und die mehrfach ausgezeichneten, digitalen Versicherungslösungen des Unternehmens.

2023 kam mit der Campingfreunde Assekuradeur GmbH eine Tochtergesellschaft hinzu, die sich auf mobiles Reisen spezialisiert. Gemeinsam bieten beide maßgeschneiderten Schutz für Liebhaberfahrzeuge aller Art. OCC beschäftigt über 120 Angestellte in Lübeck und Wien und gehört seit 2021 zur Provinzial Holding AG. Weitere Informationen online.

OCC

Wir versichern
Klassiker.

Kaum zu glauben: Diese 10 Modelle feiern 2026 ihr Oldtimer-Debüt



Von DORIAN RÄTZKE Fotos: Mercedes-Benz Classic | Renault Deutschland | Audi AG | Daniel Reinhard & Bruno von Rotz, zwischengas.com | Skoda Deutschland

1996 war das Jahr, als die Deutschen mit der T-Aktie an der Börse jonglierten, Oliver Bierhoff uns mit seinem Golden Goal zum EM-Sieg in England schoss und das World Wide Web seinen Durchbruch erlebte. Gleichzeitig feierte eine Fahrzeuggeneration ihre Premiere, die heute so gar nicht nach Oldtimer aussieht – und die sich trotzdem nach 30 Jahren ihren Status als automobiles Kulturgut nicht nehmen lässt ...

1996 - ein turbulentes Jahr des Übergangs und des Aufbruchs:

- Während in einem schottischen Labor heimlich das Kloneschaf Dolly zur Welt kam, tanzten Millionen zum spanischen Hit „Macarena“ von Los del Rio.
- Die Deutsche Telekom brachte ihre „Volksaktie“ an die Börse – dank kräftiger Werbung durch TV-Star Manfred Krug („Wenn die Telekom jetzt an die Börse geht, geh' ich mit“). Ganz Deutschland träumte von schnellen Dividenden und rasant steigenden Kursen (und wurde später oft enttäuscht).
- Die Japaner lösten mit dem digitalen Haustier Tamagotchi einen Hype aus, der vielen Eltern die letzten Nerven raubte, die Spice Girls („Wannabe“) dominierten die Musikcharts.
- Bill Clinton wurde erneut US-Präsident, Schachweltmeister Garri Kasparow besiegte den Schachcomputer Deep Blue von IBM, der Rinderwahn (BSE) schockiert die Verbraucher in Europa. Und mit dem Mayday etablierte sich in Deutschland das größte Techno-Event der Welt.

Doch auch auf deutschen Straßen läutete eine neue Zeitrechnung ein. Mit dem Produktionsstart des Jahrgangs 1996 rollten Fahrzeugmodelle zu den Händlern, die den endgültigen Abschied von der reinen Mechanik und den Triumph der Elektronik markierten.

Frank Wilke, Chef des Marktbeobachters classic-analytics, hat für das OCC-Magazin 10 Modelle dieses Jahrgangs ausgewählt – von Supersportwagen (Ferrari 550) über Coupé-Cabrio-Wunder (Mercedes-Benz SLK) bis hin zu Design-Ikone (Ford Ka) und Minivan-Revolution (Renault Megane Scenic). Zu allen Modellen finden Sie auch die aktuellen Marktpreise – mit überraschenden Zahlen ...

OCC

Wir versichern
Klassiker.



Das Variodach-Wunder: Mercedes-Benz SLK (R170)

Der Mercedes-Benz SLK war 1996 eine Sensation. Sein Erfolgsgeheimnis war das "Variodach", ein vollautomatisches, einklappbares Metall-Klappdach, das das Beste aus zwei Welten bot: Cabriogefühl und Coupé-Sicherheit. Das Einstiegsmodell SLK 200 wurde von einem 2,0-Liter-Reihenvierzylinder mit 100 kW (136 PS) angetrieben. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 208 km/h und einer Sprintzeit von 9,3 Sekunden war er ein agiler Roadster.

Der Neupreis lag bei etwa 46.200 DM (ca. 23.620 €). Die wegweisende Dachkonstruk-

tion des „Baby-SL“ setzte einen Trend, der bald von vielen Wettbewerbern im Roadster-Segment kopiert wurde.

Marktwert: Mercedes-Benz SLK 200 (Baujahr 1996–2000), 136 PS: 7.900 Euro (Zustand 2, Quelle: classic-analytics)

Frank Wilke von Marktbeobachter classic-analytics: „Kurz nach dem BMW Z3 folgte die Antwort aus Stuttgart und wurde zu einem ähnlichen Erfolg. Noch gibt es Ersthand-Exemplare für wenig Geld.“

Der elegante Nachfolger: Jaguar XK8 (X100)

1996 trat der Jaguar XK8 in die großen Fußstapfen des XJS und dessen Vorgängers, des legendären E-Type. Unter der Federführung von Geoff Lawson entstand ein Gran Turismo, der durch seine fließenden, sinnlichen Linienführung überzeugte (die Luftöffnung am Frontspoiler sollte an den E-Type erinnern).

Der XK8 war der erste Jaguar, der den neu entwickelten AJ-V8-Motor in der Basisversion erhielt. Dieser 4,0-Liter-V8 lieferte 216 kW (284 PS). Die Höchstgeschwindigkeit war auf 250 km/h begrenzt, und das Coupé benötigte 6,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Für diesen eleganten Auftritt musste man damals tief in die Tasche greifen: Das Basis-Coupé kostete rund 128.000 DM (ca. 65.450 €).



Tasche greifen: Das Basis-Coupé kostete rund 128.000 DM (ca. 65.450 €).

Marktwert: Jaguar XK8 4.0 Cabrio (Baujahr 1996-2002), 284 PS: 25.500 Euro (Zustand 2, Quelle: classic-analytics)

Frank Wilke von Marktbeobachter classic-Analytics: „Ob als Coupé oder Cabrio unsagbar elegant. Unterhaltskosten sind hoch, aber noch kalkulierbar.“



Der Premium-Pionier: Audi A3 (8L)

Als der Audi A3 1996 auf den Markt kam, begründete er im Prinzip das „Premium-Kompaktsegment“. Er teilte sich zwar die Plattform mit dem späteren VW Golf IV, setzte sich aber durch seine höhere Materialqualität, die exzellente Verarbeitung und das typische Audi-Design deutlich von der Wolfsburger Konkurrenz ab.

Das Einstiegsmodell A3 1.6 war mit seinem 1,6-Liter-Reihenvierzylinder, der 74 kW (101 PS) leistete, bereits für ordentliche Fahrleistungen gut: Er erreichte eine Spitze von 188 km/h und benötigte 11,0 Sekunden für den Standardsprint.

Der Neupreis lag bei erschwinglichen 33.400 DM (ca. 17.077 €). Der A3 8L war zunächst nur als sportlicher Dreitürer erhältlich, was seine anfängliche Betonung auf Lifestyle unterstrich.

Marktwert: Audi A3 1.8 T (Baujahr 1996–2000), 150 PS: 5.300 Euro (Zustand 2, Quelle: classic-analytics)

Frank Wilke von Marktbeobachter classic-Analytics: „Der erste Kompakt-Audi begeistert momentan eher die Tuningfans, durchschnittlich motorisierte Versionen faszinieren nur wenige.“



Sportlicher Außenseiter: Audi S8 (D2)

Der Audi S8 war 1996 die sportliche Speerspitze der neuen Oberklasse-Limousine A8 (D2) und setzte vor allem auf ein Feature: unauffällige Geschwindigkeit.

Das Flaggschiff der Ingolstädter nutzte konsequent die Aluminium Space Frame (ASF)-Technologie, was ihm einen deutlichen Gewichtsvorteil gegenüber der Konkurrenz verschaffte.

Als Basismodell war der S8 natürlich bereits eine Ansage: Sein 4,2-Liter-V8 mit 250 kW (340 PS) katapultierte die Limousine in nur 5,5 Sekunden auf Tempo 100. Die Höchst-

geschwindigkeit war, wie damals üblich, bei 250 km/h elektronisch abgeregelt.

Wer ihn neu kaufen wollte, musste 1996 mit einem Listenpreis von rund 140.000 DM (entspricht ca. 71.600 €) rechnen.

Weltberühmt wurde der S8 durch seinen Auftritt in dem Action-Klassiker „Ronin“ (1998, mit Robert De Niro) als Fluchtfahrzeug, wo er in einer der besten Film-Verfolgungsjagden aller Zeiten brillierte.

Marktwert: Audi S8 (Baujahr 1996–1998), 340 PS: 16.100 Euro (Zustand 2, Quelle: classic-analytics)

Frank Wilke von Marktbeobachter classic-Analytics: „Die erste, große Sportlimousine von Audi. Hohe Unterhaltskosten und anfällige Elektronik halten den Interessentenkreis übersichtlich.“

Die Wiederkehr der Eleganz: Ferrari 550 Maranello

Der 550 Maranello markierte 1996 eine historische Wende in der Ferrari-Geschichte: Er beendete die 20-jährige Ära der V12-Mittelmotor-Sportwagen und kehrte zum klassischen Frontmotor-V12-Grand-Tourer-Konzept zurück.

Im Herzen des eleganten Pininfarina-Entwurfs schlug ein 5,5-Liter-V12, der beeindruckende 357 kW (485 PS) bereitstellte. Dieser Luxus-GT sprintete in atemberaubenden 4,4 Sekunden auf Landstraßentempo und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 320 km/h.

Diese exklusiven Fahrleistungen hatten ihren

Preis: Mit rund 370.000 DM (ca. 189.175 €) war der 550 Maranello so teuer wie damals durchschnittlich ein neues Einfamilienhaus mittlerer Lage in Deutschland.



Marktwert: Ferrari 550 (Baujahr 1996-2001), 485 PS: 170.000 € (Zustand 2, Quelle: classic-analytics)

Frank Wilke von Marktbeobachter classic-Analytics: „Lange Schnauze, kurzes Heck und ein V12 Frontmotor, dieses Konzept musste aufgehen und der 550 wurde zur modernen Daytona Alternative.“

OCC

Wir versichern Klassiker.

Der Retter aus Zuffenhausen: Porsche Boxster (1996)

Der Boxster wird oft als „der Retter von Porsche“ bezeichnet, da er dem damals angeschlagenen Sportwagenbauer dringend benötigte Liquidität verschaffte.

Sein Design war bewusst an den klassischen 550 Spyder angelehnt. Im Basismodell sorgte ein wassergekühlter 2,5-Liter-Sechszylinder-Boxermotor mit 150 kW (204 PS) für den Vortrieb. Mit dieser Leistung war der Boxster 2.5 in 6,9 Sekunden auf 100 km/h und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 240 km/h.

Das Mittelmotorkonzept sorgte für ein hervorragendes, neutrales Fahrverhalten.

Der Boxster machte den Traum vom Porsche-Fahren für eine breitere Masse zugänglich: Er kostete neu etwa 76.500 DM (ca. 39.115 €).



Marktwert: Porsche Boxster (Baujahr 1996–1999), 204 PS: 16.600 Euro (Zustand 2, Quelle: classic-analytics)

Frank Wilke von Marktbeobachter classic-Analytics: „Ein Klassiker ab Werk und für viele mehr Porsche als der pummelig gewordene 911. Noch gibt es gute Autos zu erschwinglichen Preisen.“



Die Design-Revolution: Ford Ka (Mk1)

Der Ford Ka war 1996 ein radikaler Stilbruch und definierte den Kleinwagen neu. Sein kurvig, unkonventionelles Design, das der neuen „New Edge-Designsprache“ von Ford entsprang, spaltete die Gemüter, hatte aber einen hohen Wiedererkennungswert.

Im Basismodell trieb ein betagter 1,3-Liter-Vierzylinder mit 44 kW (60 PS) den kleinen Stadtfritzer an.

Entsprechend bescheiden waren die Fahrleistungen: Von 0 auf 100 km/h benötigte der Ka 15,1 Sekunden, bei einer Höchstge-

schwindigkeit von 155 km/h.

Er war dafür aber mit rund 18.000 DM (ca. 9.200 €) extrem günstig. Sein äußerst charakteristisches Aussehen und die günstigen Unterhaltskosten machten ihn trotz bekannter Rostprobleme an frühen Exemplaren zum Kultobjekt.

Marktwert: Ford Ka (Baujahr 1996–1998), 50 PS: 2.300 Euro (Zustand 2, Quelle: classic-analytics)

Frank Wilke von Marktbeobachter classic-Analytics: „Das Design des Ka hat polarisiert und tut es immer noch. Ihn kauft man wegen der Form, nicht wegen der Fahreigenschaften.“

Der Qualitätssprung: VW Passat B5

Mit dem 1996 vorgestellten Passat B5 gelang Volkswagen ein Quantensprung in puncto Qualität und Positionierung. Er verließ die gemeinsame Plattformstrategie mit dem Golf und übernahm stattdessen die aufwendigere, längs eingebaute Motorkonfiguration des Audi A4 (B5). Dadurch wirkte der B5 wesentlich hochwertiger und bot im Innenraum mehr Platz. Das Basismodell 1.6 war mit 74 kW (101 PS) motorisiert. Damit war der Passat 187 km/h schnell und beschleunigte in 12,4 Sekunden auf 100 km/h. Als Basislimousine kostete er neu etwa 35.800 DM (ca. 18.290 €). Die Übernahme der Audi-Technik verschaffte dem Passat einen spürbaren Status-



Uplift und festigte seine Rolle als beliebter Dienstwagen.

Marktwert: VW Passat V 1.8 B5 (Baujahr 1996–2000), 125 PS: 3.300 Euro (Zustand 2, Quelle: classic-analytics)

Frank Wilke von Marktbeobachter classic-Analytics: „Eine der letzten klassischen Familienlimousinen, bevor Mini-SUVs in Mode kamen. Dank des VW-Baukastensystems auch ein beliebtes Tuningobjekt.“



Der praktische Wegbereiter: Renault Mégane Scénic

Der Scénic (ursprünglich Mégane Scénic) kam 1996 als einer der ersten kompakten Minivans auf den Markt und begründete damit das Segment der sogenannten Compact-Vans.

Er bot eine hohe Sitzposition und enorme Innenraumvariabilität. Das Basismodell 1.6 war mit einem 1,6-Liter-Vierzylinder (R4) ausgestattet, etwa anderthalb Jahre später kam der 1.6 16V mit 107 PS, Topmotorisierung war der 2.0 mit 109 PS. Er benötigte 13,7 Sekunden für den Standardsprint, bei einer Höchstgeschwindigkeit von 170 km/h. Der Neupreis

lag bei etwa 32.500 DM (ca. 16.600 €).

Marktwert: Renault Megane Scenic 1.6 16V (Baujahr 1996–1999), 107 PS: 2.100 Euro (Zustand 2, Quelle: classic-analytics)

Frank Wilke von Marktbeobachter classic-Analytics: „Minivans prägten unser Stadtbild über fast 20 Jahre, haben will sie heute trotzdem kaum jemand, das gilt für den Renault wie für seine Konkurrenten.“

Die Wiedergeburt: Škoda Octavia

Der Octavia von 1996 markierte den echten Neustart der tschechischen Marke unter der Ägide von Volkswagen. Er basierte zwar auf der Plattform des kommenden Golf IV, nutzte diese jedoch, um ein extrem geräumiges und solides Auto zu schaffen.

Als Basismodell war der Octavia 1.6 LX mit 55 kW (75 PS) an Bord, womit er 170 km/h Spitze erreichte und 14,0 Sekunden für den 0-100-Sprint benötigte.

Mit einem Einstiegspreis von nur rund 24.000 DM (ca. 12.270 €) war er ein echtes Preis-Leistungs-Wunder. Obwohl als Limousine vermarktet, besaß der Octavia eine große, weit aufschwingende Heckklappe, die einen riesigen Kofferraum freigab und ihn besonders praktisch machte.



Frank Wilke von Marktbeobachter classic-Analytics: „Obwohl der Škoda Octavia (1U) 1996 global startete und technisch auf der VW-Plattform basierte, gibt es hier eine wichtige Hürde für 2026. Offizieller Verkaufsstart in Deutschland war im März 1997, d. h. 2026 bekommt noch kein Octavia das H-Kennzeichen.“

OCC

Wir versichern
Klassiker.



Ein Quiz:

Kennst Du diese Verkehrsschilder und ihre Bedeutung?

Bilder: pixabay / Ministerium, neue Schilder, wikioedia

Was könnte diese Parkschild wohl bedeuten?

Wer darf an einem Carsharing-Parkplatz parken? Obwohl das Carsharing-Verkehrsschild mit einem klassischen Park-Zeichen beginnt, weist das darunterliegende Bild deutlich darauf hin, dass es nur ein Parkplatz für Carsharing-Fahrzeuge ist. Nur diese Fahrzeuge (die auch als solche erkennbar sind) dürfen dort parken.

Carsharing



Worum geht es bei diesem Verkehrszeichen?

Fahrradstraßen sind Straßen, auf denen, von Ausnahmen abgesehen, ausschließlich Fahrradverkehr zugelassen ist. Anders als bei herkömmlichen Radfahrerschutzbereichen ist der dem Fahrrad vorbehaltene Bereich der Straße nicht auf einen Streifen begrenzt, sondern umfasst die gesamte Fahrbahn.

Fahrradstraße

Was kann das wohl sein?

Was bedeutet das schwarz-weiße Schild? Das schwarz-weiße Verkehrszeichen ist für autonomes Fahren gedacht, spielt also für Fahrer von herkömmlichen Fahrzeugen keine Rolle. Es soll selbstfahrenden Autos zur Orientierung dienen. Das schwarz-weiße Verkehrszeichen Es ermöglicht den Fahrzeugen, ihren exakten Standort in Längs- und Querspositionen zu bestimmen. Diese Schilder sind Teil des Pilotprojekts „Digitales Testfeld Autobahn“, das die digitale Kommunikation zwischen autonom fahrenden Autos und der Straße erlaubt.

Schwarz-weißes Verkehrschild auf Autobahnen für autonomes Fahren





Was soll das denn? Keine Fahrräder auf dem Dachträger?

Überholverbot für Motorräder und Fahrräder

In Deutschland gibt es ein Überholverbot für Motorräder und Fahrräder. Durch dieses Verkehrszeichen soll die Sicherheit von einspurigen Fahrzeugen gewährleistet werden. Dieses Schild zeigt ein rotes Überholverbotsymbol und ist an engen Streckenabschnitten oder bei starken Gefällen angebracht. Autofahrer dürfen Motorräder und Fahrräder nicht überholen. Bei Missachtung des Überholverbots drohen Bußgelder von bis zu 70 Euro.

Für wen gilt dieses Verkehrsschild?

Sackgassen-Schild

Das Sackgassen-Schild wurde durch eine besondere Variante ergänzt, die nicht so oft zu sehen ist. Kraftfahrzeuge kommen in diesem Fall am Ende der Gasse nicht weiter – für Fußgänger und Radler gibt es aber einen Durchgang. Fallweise ist auch nur der Fußgänger auf dem Schild – dann gilt die Sackgasse auch für Radfahrer.



Radfahrer auf der Autobahn?



Radschnellweg

Das grüne Viereck mit einem weißen Fahrrad darauf sorgt für Verwirrung, hat aber Folgen für alle Autofahrer. Wer das Zeichen nicht kennt, riskiert Fehlverhalten und Bußgeld. Autofahrer sollten wissen, dass der Radschnellweg für sie tabu ist: Radfahrer, die auf dem ausgezeichneten Schnellweg unterwegs sind, haben an Kreuzungen und Knotenpunkten Vorrang vor Autos. Auf den so gekennzeichneten Schnellwegen sind herkömmliche Fahrräder, E-Bikes und E-Scooter, heißt es im Bußgeldkatalog, erlaubt. Alle motorisierten Zweiräder, die schneller als 25 km/h fahren, dürfen nicht auf den Radweg. Dazu gehören E-Bikes mit einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h, Motorroller (45 km/h), Motorräder, E-Lastenräder (45 km/h) sowie Mopedautos.

Über dieses Schild aus dem arabischen Raum braucht Ihr Euch keine Gedanken machen, obwohl es genug Kamele auch bei uns gibt.

Bild: creazilla.com





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

2026

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.

26.. Februar



Treffen mit der Klubleitung

Termin: 18 Uhr
Ort: GH Plasch, Ferlach, Ressnig

04.-06. April

Oldtimermesse in Klagenfurt „Classic Cars & Bikes“
Ort: Messegelände Klagenfurt

17. April

Kraigerberg Classic Rallye
Termin: 14:30 Uhr
Ort: 9311 Kraig, Meiseldinger Str. 4
Info: www.kraigerberg.at

25. April



Classic-Shorttrack

Termin: 12:00 Uhr
Ort: St. Jakob i.R., Fa. GLOBO
Info: www.carteamferlach.at/veranstaltungen/veranstaltungen/classic-shorttrack/
1. Lauf zum „Karawanken-Classic-Cup“



25. April

Oldtimertreffen St.Urban
Ort: St.Urban, Urbaner-See

01. Mai

„Frühstück bei mir“, Oldtimer-Treffen bei Klubmitglied Ingrid Weichsler
Ort: Brennereistraße, Klagenfurt; Nähe Gurkerwirt

01. Mai

48. Landes-Oldtimertreffen Dullach
Ort: Drauhafen Dullach
Info: KMVC, www.kmvc.at

08. Mai

Kraigerberg Classic CHALLENGE
Termin: 14:15 Uhr
Ort: ÖAMTC Fahrtechnikzentrums,
9300 Sankt Veit a.d.Glan / Mail 11
Info: www.kraigerberg.at

24.Mai

Oldtimertreffen Rothenthurn
Ort: Clubgelände in Olsach Alte Strasse 1, Rothenthurn
Info: www.oldtimerfreunde-rothenthurn.at

13.-14. Juni

Croatia Classic Marathon
Ort: Sveta Nedelja, Zagreb, Kroatien
Info: www.starikotaci.hr
2. Lauf zum „Karawanken-Classic-Cup“



12. Sep. od. 10. Okt.SMS-Classic-Sprint



Termin: ab 8 Uhr
Ort: Ebenthal, Klagenfurt, SMS-Str. 1
3. Lauf zum „Karawanken-Classic-Cup“



10. od. 24. Oktober Burgen- und Schlösser-Classic



Termin: ab 09 Uhr
Ort: Burg Hochosterwitz
Veranstalter: 1. C.A.R. Team Ferlach >> Info
5.Lauf zum Karawanken-Classic-Cup (KCC)
Siegerehrung des Karawanken-Classic-Cup

