

Die Formel 1 startet am 8. März!



Foto: mercedesamgf1.comooloto

MotoGP, Runde 1
KTM führt in
Fahrer-, Team-,
Konstruktors-Weertung

6. Februar 2026
Rallye-Oldies am
Gunzenberg

Deine Meinung war
beim "Treffen mit dem
Vorstand" gefragt.
Zur Umsetzung

BRAUCHEN



**BRÄUCHEN
WIR
DICH**



D.L. Gerd Figura A+



ANSAGE !

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

nicht nur als Gründer und ehemaliger, langjähriger Obmann des 1. C.A.R. Teams Ferlach habe ich mich zusammen mit Mark Strohecker der neuen Aufgabe gestellt, unseren Klub aus dem derzeitigen Tief heraus zu holen. Dabei stießen Mark und ich auf viel Zuspruch.

Aber so wie in den Gründungsjahren unseres Klubs vor fast 60 Jahren, wollen wir nicht nur ansagen wo und wie es weiter gehen soll, sondern wir wollten von vornherein unsere treuen Mitglieder in das weitere Geschehen einbinden.

Beim dafür ins Leben gerufene "Treffen mit dem Vorstand" am 26. Februar, sollten die Erwartungen, Wünsche und Ideen unserer Mitglieder erfasst und danach zu einem Programm verarbeitet werden.

Dieses Treffen mit dem Vorstand zeigte, dass unseren Mitgliedern Kärntens ältester Motorsportklub noch immer am Herzen liegt; die Anwesenden machten viele Vorschläge und Anregungen, die sich z.T. kurzfristig umsetzen lassen, aber

auch solche, für die der Vorstand einige Zeit benötigen wird.

Über das "Treffen mit dem Vorstand" und die Ergebnisse dieses Treffens berichten wir ausführlich in diesem **DRIFT ab Seite 3**

Jetzt hoffen wir natürlich, dass die, von den Mitgliedern angeregten Maßnahmen, die wir als Vorstand möglichst bald realisiert wollen, von den Mitgliedern (und solchen, die es noch werden wollen) auch angenommen werden.

DAZU BRAUCHEN WIR



Euer

Figi
(Gerd Figura)

Mark
(Mark Strohecker)



STERNENKLAR

www.sternenklar.at

FIGI's ROADBOOK		INHALT
	Seite	
Ansage	Seite 2	
Kommende Klubabende, Klubbeitrag	Seite 3	
Rallye-Oldies am Gunzengerg	Seite 5	
Classic-Shorttrack, KCC	Seite 9	
Klassiker-Versteigerung in Villach, Ktn	Seite 12	
Beiträge unserer Klubmitglieder	Seite 14	
Rallye- / WRC-News	Seite 22	
Formel 1-News	Seite 27	
MotoGP-News	Seite 32	
Oldtimermarkt	Seite 35	
Reifentest	Seite 39	
Kunterbuntes	Seite 41	
Terminkalender	Seite 44	

UNSERE KLUBABENDE 2026

Beim "Treffen mit dem Vorstand" am 26. Februar waren sich die Anwesenden sehr schnell einig, dass die kommenden Klubabende wieder in der Heimatstadt des 1. C.A.R. Teams Ferlach stattfinden sollten.

gab vor allem die exzellente Speisekarte des Ausflugslokals den Ausschlag. In kleinerem Rahmen und abgetrennt vom restlichen Lokal, treffen wir uns in Zukunft im gemütlichen großen Stüberl.

Die Klubabende finden jeweils am ersten Donnerstag des Monats statt. In der Urlaubszeit entfallen die Klubabende.

Motorsport-Interessierte sind natürlich gerne gesehen!



Als Klublokal wurde der Gasthof Plasch in Reßnig ausgewählt in dem der Klub schon zu seiner Gründungszeit seine Klubabende abhielt. Für die, inzwischen doch etwas älter und anspruchsvoller gewordenen Mitglieder,

**Gasthof Plasch
"Auf der Huab'n"**
Ferlach, Reßnig 17
Beginn: 18 Uhr
Anfahrt / Routenplaner:



Klubabende 2026:

- 02. April mit Video
- 02. Juni
- 01. September
- 01. Oktober

Garagen-Klubabende werden rechtzeitig bekannt gegeben.



**Geplant am 2.Apr.2026:
"1996 beim CTF"
oder alternativ:
Helmut Deiml
"Feuerball - Gruppe B"**





Klubbeitrag trotz Rekordteuerung im Jahr 2025 **UNVERÄNDERT!**,

Zu Recht wurde der neue CTF-Vorstand am 26. Februar beim "Treffen mit dem Vorstand" darauf aufmerksam gemacht, dass noch keine Informationen zum Mitgliedsbeitrag des 1. C.A.R. Teams Ferlach verschickt worden sind. - Das hat aber nichts mit Nachlässigkeit oder "das haben wir übersehen" zu tun. Vielmehr wollten Mark und ich die Meinungen unserer Mitglieder zum Thema "Mitgliedsbeitrag" einholen, ehe wir unsere Mitglieder um die Beitragszahlung, die sogar niedriger ist als in Vorjahren, ersuchen.

An die Teilnehmer des "Treffens mit dem Vorstand" wurde natürlich die Frage gestellt, was sie sich vom Klub erwarten - und da kamen einige Vorschläge, die der neue Vorstand aufgreifen möchte:

- **Regelmäßige Klubabende** in Ferlach; s. auch Seite 3. Interesse besteht dabei auch an historischen Videos als Einleitung / Ausklang des Klubabends (aktuelle Videos von Veranstaltungen können online zeitnah von jedermann verfolgt werden).
Für den ersten Klubabend am 2. April 2026 stellen wir daher diese "Klassiker" zur Auswahl:
 - "Das war das Jahr 1996 beim 1. C.A.R. Team Ferlach"
(ein Rückblick auf dieses Jahr, 45 Minuten) oder
 - "Feuerball - Gruppe B"; die wildesten Jahre des Rallyesports
(ein Helmut Deiml-Film, 100 Minuten)
- **Nenngeld-Ermäßigung bei Klubveranstaltungen**
- **Jahresabschlussfeier / Weihnachtsfeier**, zu der der Klub regelmäßig seine Mitglieder einlädt, soll natürlich weiter bestehen bleiben.
- **Ausfahrten und Besuche**; vorgeschlagen wurden u.a.:
 - VENTILSPIEL, Classic Motorsport, Red Bull Ring, 09. Mai 2026
 - Oldtimermesse Tulln, 09.-10. Mai 2026
 - Heimrennen am Salzburgring, 18.- 20. September
 - Classic Expo Salzburg, 16.-18. Oktober 2026
 - Besuch einer Bergrallye Steiermark, nachdem 3 Klubmitglieder an diesem Bewerb teil nehmen, z.B. Bergrallye Voitsberg 23. August 2026
 - Ausflug „Auf den Spuren der Karawanken-Rallye“.
 - Floßfahrt auf der Drau wie wir sie für die Funktionäre der Karawanken-Classic organisierten
- **"Schnupper-Tage"** wie sie immer wieder zur Nachwuchsförderung vom 1. CTF durchgeführt wurden, z.B.
 - Karting für Kinder / Jugendliche
 - Classic-Training für Anfänger (auch mit normalen Fahrzeugen).

In den nächsten Tagen übersenden wir unseren Mitgliedern die Daten für die Überweisung des Mitgliedsbeitrags 2026.

**Der Vorstand ersucht um rasche Überweisung. DANKE dafür.
Neubeitritte sind über das [Anmeldeformular](#) jederzeit möglich**

Die ersten drei der o.a. Punkte hat der neue Vorstand bereits in Angriff genommen und allein aus diesen Punkten zählt sich eine Klubmitgliedschaft bereits aus.

An den Punkte Ausfahrten, "Schnuppertage", sowie Ermäßigungen für Klubmitglieder bei diversen Firmen starten wir jetzt und hoffen dass wir den Großteil der Vorschläge und Wünsche unserer Klubmitglieder realisieren können.

Gleichzeitig wünschen wir uns eine gute Akzeptanz unserer Bemühungen bei unseren Klubmitgliedern.

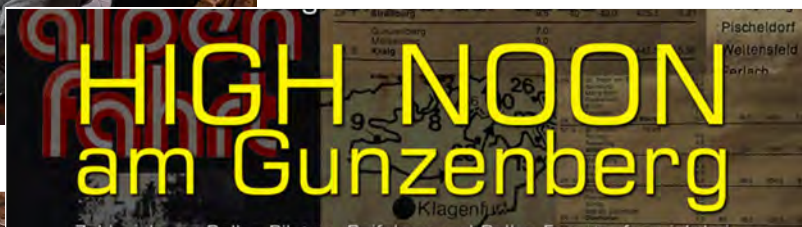
TREFFEN DER KÄRNTNER RALLYE-OLDIES AM 6. FEBRUAR 2026 AUF DER SP GUNZENBERG (GASTHOF MARCHER)



Gasthof Fradler
am Gunzenberg



Kramer Alfred, Kulterer Klaus



Winterlich trübes Wetter im Tal, aber herrlicher Sonnenschein auf der ehemaligen Rallye-Sonderprüfung "Gunzenberg" beim GH Fradler bzw. Hausherrn Walter Marcher. Entsprechend gut die Stimmung bei den zahlreich erschienenen Rallye-Freunden.



2.v.l. Rom Hugo, Müller Maik/ Müller Jenny

Unter den Ex-Rallye-Fahrern, Co-Piloten, OSK-Funktionären und Rallye-Fans wurden wieder Erinnerungen an die "goldene Rallye-Zeit" in Kärnten ausgetauscht



Rom Hugo / Figura Gerd



1.v.r. Marcher Walter



v.l.n.r.: OSK/FIA-Funktionäre Singer Willi & Jobst Walter / Co-Piloten Tatschl Bernd & Eggenberger Gert





1.v.l. Rallye-Dauerbrenner Kramer Alfred

CTF-Rallye-Pilot Rom Hugo und Classic Team Müller Maik mit Gattin Jenny



Der Co-Pilot der verstorbenen CTF-Rallye-Legende Hansi Schönlieb, Juch Norbert und Rallye-Fahrer Haberl Erich



Die beiden ehemaligen Rallye-Fahrer Figura Gerd & Beithuber Charly mit seiner Gattin



Illustrer Kreis im linken Bild: Pressefotograph und Co-Pilot Gert Eggenberger. OSK-Funktionäre Singer Willi & Jobst Walter / Co-Pilot Tatschl Bernd



Gegen Ende des Treffens hatte Walter Marcher noch einen Video-Rückblick aus den Siebzigern vom 1. C.A.R. Team Ferlach organisiert. Leider spielte der Video-Rekorder

nicht ganz mit, so dass die Erinnerungen nur ruckweise zu sehen waren. Erst nach einem Recorder-Tausch ging es wieder - aber da waren die Erinnerungen an die St-Veiter "Herzogstadt-Rallye" und die "KATC-Winterrallye" schon vorbei. Vielleicht lässt es sich aber im kommenden Jahr nachholen?





Tatschl Bernt, Figura Gerd, Klaus Kulterer, Eggenberger Gert (vorne)

Der alte und zugleich neue Obmann des 1. C.A.R. Teams Ferlach, Gerd Figura (Bildmitte), konnte nach langer Zeit wieder einige seiner früheren Co-Piloten begrüßen.

Beim Gruppenfoto tönte es aus dem Hintergrund: *"Na Du host aba an ganz schenan Verschleiß an Co-Piloten g'habt!"*

Stimmt, denn da fehlen noch Gaby Husar, Franz Fister und Fritz Buxbaumer auf dem Foto.

Aber bei den anwesenden "Sandsäcken" wurden natürlich so einige Erinnerungen an die damalige Zeit und ihre teilweise abenteuerlichen Erlebnisse wach:



"Elch" Bernt Tatschl:

Als erster Co-Pilot von "Figi" Figura startete das Team seine Karriere auf einem Puch 500, später auf einem Puch 650 TR.

Mit dabei der begnadete und experimentierfreudige Mechaniker des Villacher "Uillah-Teams", Gerhard Kristof; er verpasste dem kleinen Puch-Giftzwerg u.a. einen Front-Ölkühler, s. Foto - heutzutage streng verboten, damals OK.

Die Leitungen zum (Heck-)Motor wurden auf der Beifahrerseite innen verlegt.

"In jeder scharfen Rechtskurve hat's mi an die haße Ölleitung presst. Mia hat's die Fiass und den Overall dauernd verbrennt. Da war i froh wann die Rallye wida vorbei war!" so Tatschl heute.



Klausi Kulterer:

Stamm-Beifahrer bei zahlreichen nationalen und internationalen Rallyes u.a. auch bei der Hunsrück-Rallye in Idar-Oberstein. Dieser Rallye-EM-Lauf über 1.000 Kilometer, davon 550 km Sonderprüfungen, war mit rd. 500 Startern die größte Rallye Europas und war Vorläufer der heutigen "Deutschland-Rallye".

Die ehrfurchtsvoll "Hinkelstein-Rallye" genannte Rallye führte auf untrainierbare Schotter-Straßen, flankiert von unzerstörbaren Hinkelsteinen, durch Truppenübungsplätze und hatte eine Ausfallquote von rd. 65 %. Im Fernsehen wurde die "Hunsrück" als der größte Schrottplatz Deutschlands bezeichnet.

Auf einer der längsten Sonderprüfungen der "Hinkelstein-Rallye" - die SP war zwischen 100 - 120 Kilometer lang - ging dem Team Figura / Kulterer wegen des Vollgas-Passagen der Sprit aus. Klaus schaffte es, auf der Sonderprüfung von einem der wenigen Zuschauer auf der Truppenübungsplatz-SP sowohl Sprit als auch einen Kanister zu organisieren, so dass das Team die Sonderprüfung beenden und als einziger Kärntner die Rallye in der Wertung beenden konnte.

Noch nicht Mitglied beim 1. C.A.R. Team Ferlach?

Dann ist es jetzt höchste Zeit!

Infos: +43 (0)664 73243750

info@carteamferlach.at



Hasching in der Schlacht



Kaum jemand wird sich noch daran erinnern, dass das 1. C.A.R. Team Ferlach früher rege a Umzügen beteiligte. Hier bei der 50-Jahr-Feier der Stadterhebung im Jahr 1976.

2026 gab es in der Büchsenmacherstadt im Rosental einen großen Umzug am Sonntag, 15. Februar. Nachdem in Klagenfurt der Umzug abgesagt worden war, nutzten auch viele Narren der Landeshauptstadt das herrliche Wetter um beim kräftigen "Bumm, Bumm" (Büchsenmacherstadt!) in Ferlach dabei zu sein.





Breaking NEWS

**Ausschreibung und Nennformular
sind online
Begrenzte Teilnehmerzahl!**

AUSSCHREIBUNG



Foto: Sieger Classic-Short Track 2025: Alexander & Michael Uran, VW 1500: BJ 1983



Classic Short Track

Samstag, 25. April 2026

Gleichmässigkeitsbewerb für Automobile
GLOBO - St. Jakob im Rosental - Kärnten

www.carteamferlach.at

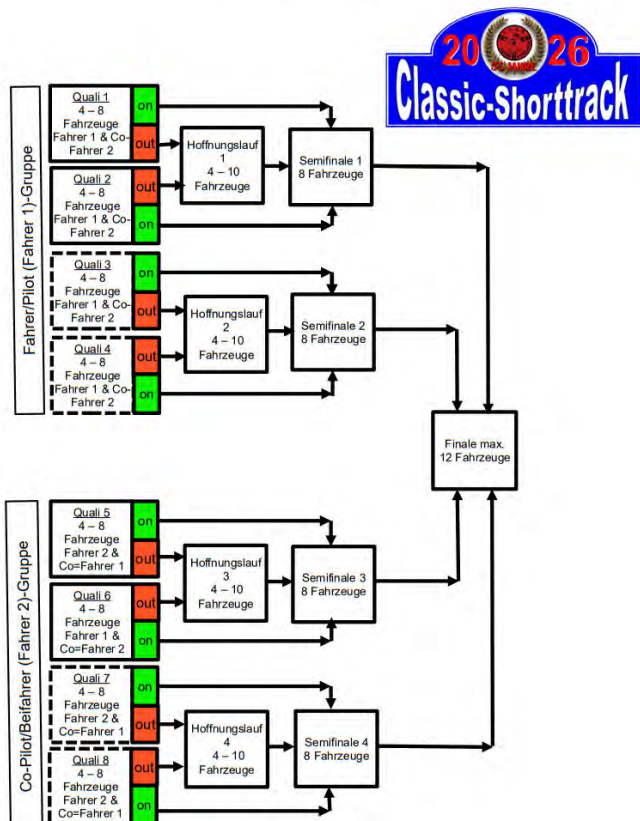
Zur Ausschreibung des "Classic-Shorttracks"





Shorttrack ist eine olympische Disziplin des Eisschnelllaufs. Die Rennen werden auf einem Rundkurs ausgetragen; der Sieger wird in einem, über mehrere Runden führenden, Bewerb ermittelt. Pro Lauf starten vier bis acht Läufer. In jeder Runde scheidet der Letzte aus. Die Gewinner der Vorläufe steigen in die nächste Runde. Es gibt Qualifikations-, Semifinal- und Final-Läufe.

Ausschlaggebend beim Classic-Shorttrack für Oldtimer ist – zum Unterschied zum Eisschnelllauf – nicht die erzielte, schnellste Zeit, sondern das Einhalten vorgegebener Zeiten. Wie bei allen Gleichmäßigkeits-Bewerben liegt der Schnitt dieser Zeiten unter 50 kmh. In jeder Runde scheidet das Team mit den meisten Strafpunkten / Abweichung von den Zeiten, aus. (Wertungsmodus s. Abb. links.)

**WANN**

25. April 2025, ab 12 Uhr

WO

Betriebsgeländer der Fa. GLOBO, St.Jakob i.R.

NENNGELD

90,- EUR/Fahrzeug (2 Personen)

Das Nenngeld inkludiert: Organisation, Zeitnehmung, Auswertung, Startnummern, kleiner Imbiss & Getränk, Ehrenpreise (Klassen und Gesamtwertung)

Mehr Info:

**WAS IST NEU?****a. Doppelte Chance! Doppelte Übungsmöglichkeit!**

Es wird in zwei Gruppen gefahren:

- Gruppe 1 wie gewohnt Fahrer mit Co-Pilot am Beifahrersitz
- Gruppe 2 Wechsel. - Der Fahrer ist jetzt Co-Pilot und sagt seinem Co-Piloten an.

Scheidet also der Fahrer aus, hat er als Beifahrer seines Co-Piloten in Gruppe 2 eine 2. Chance ins Finale zu kommen.

b. Gästeklasse

Um interessierten Oldtimer-Freunden, die noch keinen Oldy besitzen, die Möglichkeit zu bieten den Classic-Sport kennen zu lernen, gibt es für Besitzer von Fahrzeugen ab Baujahr 2006 eine Gelegenheit am Classic-Shorttrack teil zu nehmen. Diese Fahrzeuge fahren in einer eigenen Wertung und werden nicht für den "Karawanken-Classic-Cup" gewertet.



Der Classic-Shorttrack ist der erste Lauf des, 2025 geschaffenen „Karawanken-Classic-Cups“, kurz „KCC“. Bei der Ausrichtung des KCC haben die internationalen Organisatoren dieses Cups vor allem die Interessen und Vorteile für die teilnehmenden Teams in einer Punkte-Bewertung berücksichtigt.

So werden z.B. folgende Punkte bewertet, die abschließend den Wertungsfaktor einer Veranstaltung ergeben:

- Höhe des Nenngelds (je höher die Kosten / Nenngeld, umso niedriger die Punkte).
- Bewirtung der Teilnehmer (gute Bewirtung = mehr Punkte)
- Anzahl der Sonderprüfungen / Messungen
- Streckenlänge (je mehr leere Kilometer, umso niedriger die Bewertung)
- Sonderwertung für Rookies / Nachwuchsfahrer werden ebenfalls berücksichtigt
- ... und noch einiges mehr



Bei diesem System bemühen sich alle Veranstalter die höchsten Punktezahlen zu erreichen um auch den besten Faktor für ihre jeweilige Veranstaltung zu erhalten.

Diese Beurteilung der einzelnen Events sichert wieder den Teilnehmern bzw. dem Classic-Nachwuchs ein optimales Preis-/Leistungs-Verhältnis.

Nach der Bewertung der Veranstaltungen 2025 gab es im allgemeinen höhere Faktoren für die 2026-Events, aber leider auch eine Rück-Bewertung.

KCC-Veranstaltungen 2026:

- **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: 12.09.2026
Ort: Ebenthal / Kärnten
- **Adriatic Tour / AT**
Termin: 26.09.2026
Ort: Crikvenica / Kroatien
- **Burgen-und Schlösser-Classic / BuS**
Termin: 10.10.2026
Ort: Burg Hochosterwitz / Kärnten

Zur Ausschreibung des "Karawanken-Classic-Cups 2026"




**KARAWANKEN
CLASSIC CUP 2026**
Ausschreibung
Regulations

Classic Short Track	25. April
Croatia Classic Marathon	13.-14. Juni
SMS Classic Sprint	12. September
Adriatic Tour	26. September
Burgen- & Schlösser Classic	10. Oktober





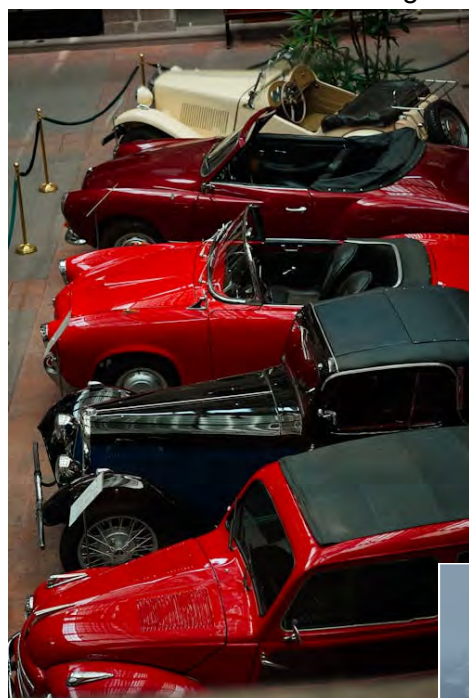


Ein Stück Kärntner Oldtimer-Geschichte geht zu Ende

Fotos: pexels

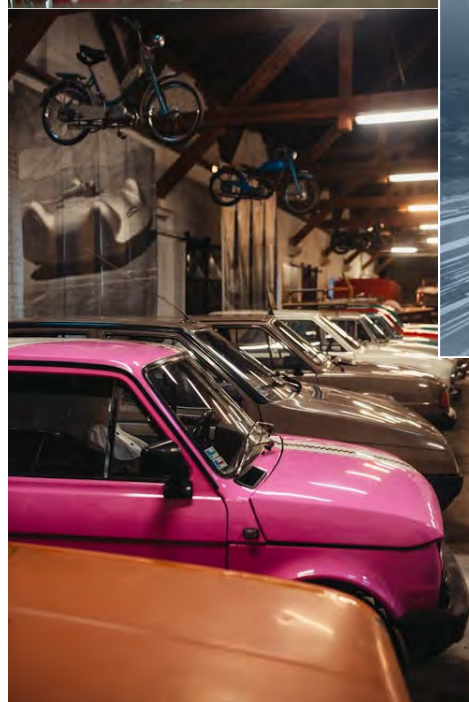
In Villach, Kärnten, in der Ferdinand Wedenig Straße 9, Villach-Zauchen, konnten sich die Freunde historischer Fahrzeuge über viele Jahre an einer schönen Oldtimer-Sammlung im "Villacher Fahrzeugmuseum" erfreuen. Nach der Schließung des Museums nach dem Tod des 2022 verstorbenen Sammlers Rudolf Pirker findet diese Ära in diesen Tagen ein endgültiges Ende

Begonnen hat alles mit einer Leidenschaft. Der Villacher Unternehmer und Sammler Rudolf Pirker, der das Museum mit Herzblut aufbaute, wollte zunächst nur ein paar historische Motorräder restaurieren. Doch aus einigen wenigen Liebhaberstücken wurde über Jahrzehnte hinweg eine der bedeutendsten Privatsammlungen Österreichs.



Das im Jahr 1987 an der Villacher Draupromenade eröffnete Oldtimermuseum, musste im Jahr 2007 nach Villach-Zauchen in ein neues, größeres Museumgebäude übersiedeln, da es mit seinen zahlreichen Exponaten aus allen Nähten platzte, Zuletzt beherbergte das Museum über 260 Fahrzeuge – eine faszinierende Sammlung, die sich von den Anfängen des Automobils bis in die bunte Welt der 1970er und 80er Jahre erstreckt.

Das Museumsgebäude wirkt von außen auf den ersten Blick unscheinbar, doch kaum überschreitet man die Schwelle, eröffnet sich ein Kaleidoskop aus Lack, Stahl und Geschichte. Oldtimer in makellosem Zustand reihten sich an Motorräder mit Patina, zwischen ihnen stehen Vespas, Mopeds, Mofas, Feuerwehrautos, Traktoren und sogar skurrile Einzelstücke, wie man sie sonst höchstens in Fachzeitschriften oder auf internationalen Messen zu sehen bekommt.



Das Villacher Fahrzeug-Museum erzählte die Geschichte von den Anfängen und Visionen der Motorisierung in den 50er-Jahren. Anders als bei vielen klassischen Fahrzeug-Museen standen hier nicht nur seltene Prestigeobjekte im Vordergrund, sondern die Fahrzeuge des "kleinen Mannes", die damals Mobilität für breite Bevölkerungsschichten schufen.

Diese Alltagsfahrzeuge von damals sind nun begehrte Oldtimer von heute. Die 260 Stück zeigten eine Zeitreise vom Jahr 1927 bis zu den 1990-ern auf 2000 m² Ausstellungsfläche.

Im Fokus der Sammlung standen so sympathische Kleinstwagen wie Goggomobil und BMW Isetta, Fiat 500 & 600, NSU Prinz, Steyr Baby - Fahrzeuge, die Alltag, Wohlstand und Design der 50er bis 70er Jahre die den Beginn der aufstrebenden Motorisierung widerspiegeln. Puch-Automobile und Puch- sowie KTM-Zweiräder zeigten Österreichische Ingenieurskunst auf vier und zwei Rädern. Roller, wie Vespa und Lohner demonstrierten mobile Kultobjekte, die das damalige Lebensgefühl bis in die heutige Zeit transferieren.

Andere Highlights waren einer der ersten Porsche 356 oder spätere Modelle wie der Porsche 912. Willys Jeep und andere Militärfahrzeuge alles kleine Raritäten für einen echten Liebhaberkreis



ONLINE-AUKTION

03.03.-15.03.2026

VILLACH COLLECTION

Über 200 Fahrzeuge
der europäischen Mobilitätsgeschichte –
außergewöhnlich Interessant kuratiert
und als Museumsstücke gepflegt. Vor
Ort Besichtigung ist möglich!

Erfahren Sie mehr unter:
classic-trader.com/villach

Dazu gab es noch eine eine Restaurierungswerkstätte und ein Radiomuseum mit über 1000 Geräten auf 200 m².

Nicht zuletzt erstreckte sich die Sammler-Leidenschaft des gelernten Uhrmachers Rudolf Pirker auch auf sein eigentliches Metier - und so gab es auch dafür eine eigene Abteilung, ein Uhrenmuseum.

Nun wird diese einmalige Sammlung, nachdem sie bereits seit fünf Jahren nicht mehr öffentlich zugänglich war, versteigert. Damit findet eine 60-jährige Sammlerleidenschaft ein Ende. Unter dem Namen "Villach Collection" versteigert Classic Trader die über 200 Fahrzeuge der Sammlung.

Im Fokus stehen Alltagsfahrzeuge, keine hochpreisigen Trophäen. Gerade das macht den Charme der Villach Collection aus:

Sie bewahrt Erinnerungen, die viele von uns oder unsere Eltern und Großeltern noch teilen. Es sind Fahrzeuge, die einst den Schulweg, den Wochenendausflug oder den Arbeitsweg ermöglichten – heute aber ein Stück Zeitgeschichte darstellen.

Online-Versteigerung ab 3. März 2026; Besichtigungstermine 14. & 15. März 2026

„Wir haben bei dieser Auktion etwas Besonderes vor. Die ersten zehn Tage kann online geboten werden, die letzten zwei Tage findet die Versteigerung auch vor Ort statt. So haben die Bieter die Möglichkeit, die Fahrzeuge auch live zu besichtigen.“

Es wird dabei keinen Auktionator geben, sondern es werden QR-Codes an den Fahrzeugen angebracht. *„Es bekommt also niemand mit, wer bietet, und es bleibt bis zum Schluss spannend“*, erklärt Michael Gross, Auktionsleiter bei „Classic Trader“, der mit einer Versteigerungssumme von etwa einer halben Million Euro rechnet.

Info:	Classic trader
Besichtigungstermine:	14. & 15. März 2026
Ort:	Ferdinand Wedenig Str. 9, 9500 Villach-Zauchen (ehem. Museum)
Zugang:	Zugang nur mit Eintrag auf der Gästeliste.



Sag beim Abschied leise „Servus“

Lied und langsamer Walzer aus dem Film „BURGTHEATER“

Text: Hans Lengsfelder / Harry Hilm

Musik: Peter Kreuder

Arrangement: Walter Franz

Piano-Direktion



Einen Jugendtraum erfüllt sich der Ex-Obmann des 1. C.A.R. Teams Ferlach, Gustl Mostetschnig. Noch bis vor wenigen Jahren stand eine Durchquerung der Sahara auf einem E-Bike auf seiner "To do-Liste" ganz oben. Inzwischen ist Gustl nicht nur älter sondern scheint auch etwas weiser (???) geworden zu sein; denn nun soll dieser Trip mit dem Motorrad realisiert werden.



Am 27 Februar hat das Abenteuer begonnen bei dem etwa 7.000 km auf Gustl und seinen Begleiter warten.

Nach einer Fahrt nach Genua nahm das Duo die Fähre nach Tanger, Marokko. Von hier startet dann die Tour die durch diese Länder der nicht ungefährlichen Sahel-Zone führen soll:

Marokko - Westsahara - Mauretanien - Mali - Burkina Faso - Niger - Algerien und zurück nach Tanger zur Fähre nach Europa.

Für diese Fahrt hat sich Gustl, der sonst immer auf einer schweren Maschine unterwegs war, extra ein leichteres Bike zugelegt; ein solches lässt sich ja auch leichter ausgraben wenn man in einer Sand-Düne versackt.

Der Abenteurer hat versprochen uns laufend auf facebook und instagram zu berichten.

Hoffen wir dass das auch klappt >>
Unser Klub kann ihn nicht auslösen



... und dass der Gustl nicht als Sahara-Geisel endet!



Klubmitglied Willi Singer On the road again!

Eigentlich ist diese Überschrift nicht richtig; denn unser Klubmitglied D.Ing. Willi Singer, Vorsitzenden der Rallyekommission der AMF und Steward bei der FIA, bewegt sich hauptsächlich auf unbefestigten Straßen. Hier haben es ihm vor allem die "Baja-Bewerbe", von denen sich viele im unwegsamen Wüstengelände bewegen, angetan.

So ist es kein Wunder, dass Willi, der sich für heuer vorgenommen hatte "etwas zurück zu stecken", diesen Vorsatz schon kurz nach dem Jahreswechsel wieder über den Haufen warf, denn:

"Miikka Anttila, der Ex-Beifahrer von Jari-Matti Latvala und jetzt im FIA Rally Department beschäftigt, hat mich gebeten, beim 1. Lauf zur Middle-East-Rally-Championship den Vorsitz der Stewards bei der Oman Int. Rally (21. -24. Jänner 2026) zu übernehmen.

Ich war ja bereits im Vorjahr bei einem Lauf zum MERC in Saudi-Arabien und bin heuer einer der permanenten Chairmen im MERC. Der nächste Lauf nach der Oman-Rallye wird dann im Mai in Jordanien sein."



Die Oman International Rallye (OIS) wurde erstmals 1979 ausgetragen und ist damit eine der ältesten Rallyes im Nahen Osten. Erstmals nahm sie 1984 an der MERC-Serie teil. Die FIA Middle East Rally Championship (MERC) 2026 begann heuer ganz spektakulär mit der OIS und hat bereits zum zweiten Mal in Folge Eröffnungs-Status der Serie.

Die Veranstaltung fand vom 22. bis 24. Januar 2026 im Sohar Entertainment Center (SEC) in North Al Batinah statt. Die 13 Sonderprüfungen haben eine Länge von insgesamt 215 Kilometern; die Gesamtstrecke führt über 660 Kilometer auf schnellen, flüssigen Schotterstrecken durch die dramatischen Berglandschaften der nördlichen Region des Oman. Die Veranstaltung hat den Ruf als eine der anspruchsvollsten und historischsten Schotter-Rallyes der Region.

Allein die Namen der Sonderprüfungen hören sich an wie aus einem Karl-May-Klassiker:

- Al Russays–Dabaayn (15,42 km)
- Al Rassah–Al Arjaa (19,15 km)
- Al Uwaynah–Wadi Al Jizzi (13,97 km)
- Al Akak–Yanboa (25,25 km)
- Yanboa–Wadi Al Jizzi (13,81 km)
- Rahab–Maleehah (18,86 km)

Nasser Saleh Al-Attiyah und sein neuer spanischer Beifahrer Candido Carrera fuhren bei der 28. Oman International Rally auf einem Skoda Fabia RS einen deutlichen Sieg heraus.

Foto: fia.com



Der Katari erzielte mit seinem Skoda einen rekordbrechenden achten Sieg im Sultanat und einen beeindruckenden 87. Karrieresieg in der FIA Middle East Rally Championship (MERC). Er gewann neun der 13 Sonderprüfungen, darunter das Power Stage-Finale.

"Oman war als Land hochinteressant, die Städte und Dörfer sind im Unterschied zu den Emiraten noch ziemlich arm. Ich bin dann über 1000 km mit dem Mietwagen herumgefahren und habe viel gesehen. Die Rally selbst war „business as usual“, Nasser Al-Attiyah mit dem Skoda hat gewonnen und ist im Mittleren Osten schon eine Macht. Ich hab' mich mit ihm auch zwischenzeitlich schon angefreundet...er meinte: "I'm in the flow and this is the speed of Dakar". Eine Woche zuvor hatte er die Dakar das sechste Mal gewonnen."

Nach der Oman-Rallye war ich eine Woche zuhause und machte den Abstecher auf den Gunzenberg zum Treffen der Kärntner Rallye-Oldies, ehe es schon wieder weiter ging zum 1.Lauf des World Baja Cups nach Aqaba in Jordanien, zur "Jordan Baja ", 12. - 14. Februar 2026. Die Jordan Baja ist der bereits 2. Lauf zum FIA World Baja Cup in diesem Jahr



Der Kalender des FIA World Baja Cups umfasst 8 Rennen, wobei die besten sechs Ergebnisse aus den acht Runden zählen.

- | | |
|-----------------------|-------------------|
| 1. Saudi Baja | 29. – 31. Jänner |
| 2. Jordan Baja | 12. – 14. Februar |
| 3. Baja Greece | 4. – 7. Juni |
| 4. Italian Baja | 25. – 28. Juni |
| 5. Baja España Aragón | 23. – 26. Juli |
| 6. Baja de Portalegre | 15. – 18. Oktober |
| 7. Qatar Intern.Baja | 28. – 31. Oktober |
| 8. Dubai Intern. Baja | 5. – 8. November |

Die erste Runde der in Ha'il, Saudi Arabien, ansässige Saudi Baja fand weniger als zwei Wochen nach der Dakar-Rallye statt um den Teams die Teilnahme an beiden Veranstaltungen zu erleichtern..

"Ich war das erste mal in Jordanien und musste mich erst an die vielen Militär- und Polizeikontrollen auf den Straßen gewöhnen. Trotzdem fühlt man sich im Land nicht unsicher und für die Einheimischen ist das eh alles „normal“."

Die Veranstaltung wird von Jordan Motorsport organisiert und nutzt atemberaubendes, marsähnliches Gelände im nahegelegenen Wadi Rum, einem UNESCO-Weltkulturerbe, das schon als Kulisse für Filme wie "Lawrence von Arabien", "Red Planet", "Der Marsianer – Rettet Mark Watney" und "Star Wars" diente; s. Foto unten

Endlich gab es wieder ein starkes Starterfeld mit ungefähr 120 Fahrzeuge (mit den nationalen Fahrzeugen, nachdem bei der Oman-Rallye lediglich 13 Fahrzeuge am Start waren - Anm.d.Redaktion). So wird den Zuschauern auch was geboten. Einzigartig bei dieser Baja ist die Unterstützung durch das Militär: vier Hubschrauber und ein Flugzeug sind ständig über der Strecke in der Luft und im Rally Control Raum konnte man durch das militärische „eye in the sky“ jedes einzelne Fahrzeug oder Motorrad in Hochauflösung und in allen Einzelheiten verfolgen.

Foto: wikimedia





Die Jordan Baja ist ein Offroad-Abenteuer, das in der Stadt Aqaba am Roten Meer sein Zentrum hat und auch sich durch Jordaniens UNESCO-Weltkulturerbe Wadi Rum mit seiner einzigartigen Wüstenkulisse und atemberaubender Landschaft bewegt.

Die dreitägige Veranstaltung für Autos, Motorräder und Quads ist die bereits siebente Auflage in dem touristischen Badeort am Roten Meer, nachdem sie erstmals 2018 als Kandidatenveranstaltung stattfand. Dieses Jahr gab es eine Rekordnennung von fast 130 Teams in den verschiedenen Kategorien.



Dazu Willi Singer: "Vor dem Start hat mir Nasser Al-Attiyah auch sein neues „Spielzeug“ gezeigt. Nachdem Dacia nach dem Dakar-Sieg (mehr oder weniger) wieder ausgestiegen ist, werden die Rumänen nur mehr die vier verbliebenen WM Veranstaltungen im heurigen Jahr mit ihren Sandridern fahren, um eine Geldstrafe der FIA zu vermeiden. Sie haben sich in die Weltmeisterschaft eingeschrieben und sind damit einen Vertrag eingegangen.

Wir erinnern uns - als Audi vor drei Jahren nach der Dakar ausgestiegen ist, wurde eine Geldstrafe von € 750.000 von der FIA verhängt.



Also musste sich Nasser nach einem Ersatz umschauen. Er erzählte mir, dass ihm der Zweirad-Buggy „MD Optimus“ des französischen Herstellers „MD Rallysport“ während der Dakar aufgefallen war. Nach Ende der Dakar und einer Probefahrt hat er das Fahrzeug sofort gekauft und damit zwei Wochen später auch die Saudi-Baja gewonnen.

Fotos: fia.com

Er war auch in Jordanien damit sehr schnell und führte nach dem ersten Tag, hatte am zweiten Tag jedoch zwei „flat tyres“, technische Probleme und wurde am Ende Vierter."

Al-Attiyah: "Heute bin ich enttäuscht, weil wir ein Problem mit der Kraftstoffpumpe hatten und es nicht beheben konnten. Wir wissen, dass wir Zeit verloren haben, aber wir mussten die Etappe beenden, um gute Punkte zu bekommen, und wir wurden trotzdem Vierter. So ist das bei Rennen. Wir werden nächstes Jahr wieder kommen."

Nach einer fast viermonatigen Pause wird die Serie im Mai in Griechenland mit dem ersten von vier europäischen Bajas fortgesetzt. Es folgen Veranstaltungen in Italien, Spanien und Portugal im Juni, Juli und Oktober.

Anbei einige Bilder, auch von Nasser's Buggy: Heckantrieb, 6,2 Liter Chevrolet V8 Motor, 480 PS (mit Restriktor 372 PS),

Nächste Woche geht's für Willi zum 1. Lauf der „European Historic Rally Championship“, der Rally Costa Brava in Girona, Spanien. Auch mit österreichischer Beteiligung, Karl Wagner und noch zwei Teams werden am Start sein, alles zusammen fast 200 Autos...



BLACKGROUND

Story

Etappe 2 – Vom wilden Wasser zur ersten Rallye

ZK 3: Die Kinderzeit hatte ich hinter mir und war nun im vorletzten Jahr der Pflichtschule. Meine Gedanken kreisten ständig um meinen zukünftigen Werdegang. Eine schulbegleitende Berufsberatung gab es damals noch nicht und zuhause konnte mir auch niemand weiterhelfen. Dann kam mir der Zufall entgegen. In der Stadt sah ich im Vorbeigehen durch eine Glastür einen jungen Burschen, der, am Hocker sitzend, ein Werbeschild anfertigte. Den Unterarm am Malstock aufgelegt und mit ruhiger Hand pinselte er in weißer Farbe einen Buchstaben nach dem anderen auf die dunkelgrüne Fläche. In diesem Moment wusste ich, das will ich machen. Beim Weitergehen blitzten plötzlich andere Gedanken in meinem Kopf umher. Ein sitzender Beruf – und ich sah mich, mit zunehmendem Alter immer dicker und dicker werdend. Doch so dick und unförmig wollte ich nicht werden, denn mein Ziel war es nach wie vor, mit dem Motorsport zu beginnen, sobald ich das erforderliche Alter erreicht hatte. Sport hält fit – das war auch damals schon ein gängiges Sprichwort. Doch in meiner Familie und auch im näheren Umfeld betrieb niemand irgendwelchen Sport. Deshalb ging ich noch am selben Tag runter zum Stadion in die Au, wo der Fußballverein seine Heimstätte hatte. Ich erkundigte mich, was ich tun müsse, um mit dem Fußballspiel beginnen zu dürfen. Weil ich erst zwölf Jahre alt war, sagte der Trainer zu mir, dass ich die Erlaubnis von meinen Eltern benötige und beide zum nächsten Schülertraining mitkommen sollen. Nachdem ich ihm erklärte, dass ich nur Mutter und Großmutter habe, gab er mir einen Zettel mit, den ich zuhause zur Unterschrift vorlegen soll. So begann ich dann mit dem Fußballtraining in einer Schülergruppe. Zwei- bis dreimal pro Woche ging ich nach der Schule runter ins Stadion. Technisches Training mit dem Ball gab es in Kleingruppen quer zum normalen Fußballfeld und für die Spritzigkeit mussten wir 60-Meter Sprints mehrmals hintereinander absolvieren. Die Laufbahn im Stadion war bestens in Schuss. Die Aschenbahn wurde durch die in unserem Stadion erzielte Weltbestleistung der amerikanischen Sprinterin Wilma Rudolph regelrecht geadelt. Wilma Rudolph setzte mit ihren drei Goldmedaillen bei den Olympischen Spielen 1960 in Rom ein besonderes Ausrufezeichen und war damals die schnellste Frau der Welt. Wir Jungs waren enorm stolz, auf derselben Bahn zu laufen, wo einst die „Schwarze Gazelle“ sprintete. Doch das Fußballtraining hatte auch einen bitteren Nachgeschmack. Ein paar Gleichaltrige und ich zählten im Training meist zu den Besten. Bei den Laufsprints waren wir immer die Schnellsten und ich hatte auch schon einen Spielerpass. Doch an den Wochenenden bestand die Mannschaftsaufstellung des Schülerteams immer nur aus den Söhnen des Trainers und dessen Neffen. So ging es Woche für Woche und der Frust wurde immer größer. Mit der Zeit verlor ich die Lust am Fußball.

SP 7: Als ich wieder einmal unzufrieden vom Fußballtraining nach Hause ging, wählte ich nicht den üblichen Weg, sondern schlenderte in der Stadt umher. Ich weiß nicht warum, doch ich ging über die Brücke in Richtung Hauptbahnhof. Das lag gar nicht auf meinem Heimweg. In Mitte der Brücke sah ich unten im Wasser zwei Kanuten. Der eine Kanute fuhr mit seinem Boot in Kurven zwischen Stangen, die auf Seilen von Bäumen herabhingen. Bei diesem Slalomtraining machte er zwischendurch enge Richtungsänderungen oder komplette Kehrtwendungen. Der zweite Kanute paddelte mit kräftigen Zügen nur geradeaus. Manchmal mit schnellen Paddelschlägen, dann



BACKGROUND

Story

wieder langsamer. Flusssauf, flussab. Die zwei Wassersportler trainierten und jeder machte es auf seine Weise. Da wusste ich, Fußball ist nicht meins. Ich ging runter zum Bootshaus und wartete, bis die zwei Kanuten mit ihrem Training fertig waren, denn ich hatte viele Fragen. In erster Linie



wollte ich einen Sport als Ausgleich zu meinem späteren Beruf haben. Immer im Fokus, körperlich fit zu bleiben. Doch es blieb nicht beim Kanufahren als Freizeitsport. Zweimal in der Woche transportierte der Trainer alle Kanuten, die an Rennen teilnahmen, mit den Booten 15 Kilometer flusssauf, setzte sie dort ins Wasser und ließ sie im 30-Sekunden-Takt losfahren. Ich wurde freundlicherweise mitgenommen und paddelte dann in einem Freizeitboot als Letzter den Rennläufern nach. So ging es für mehrere Wochen. Eines Tages sagte dann der Trainer zu mir, dass ich mit dem alten Wanderboot viel zu schnell die Strecke befuhr. Ich kam zwar immer noch als Letzter an, doch jedes Mal gleich nach den Kanuten davor. Tagelang redete der Trainer auf mich ein, ich soll doch einmal so ein Regattaboot probieren, wie es bei den Rennen verwendet wird. Doch das wollte ich nicht, denn nach wie vor sah ich das Kanufahren als eine reine Freizeitaktivität für mich. Allerdings entpuppte sich der Trainer als sehr hartnäckig. Immer wieder sprach er mich an, ein Rennschiff zu probieren. Also gab ich eines Tages nach und willigte ein. Wir waren neun Buben im Jugendkader. Ich wurde so wie immer als Letzter ins Wasser gesetzt und auf die Strecke geschickt. Die Überraschung des Trainers und auch von den anderen Klubmitgliedern war recht groß, denn ich hatte unterwegs alle anderen Kanuten überholt und kam als Erster beim Bootshaus an. Was soll ich sagen? Ab sofort war ich im Jugendkader und gewann dann unzählige Regatten in den Schüler- und Jugendklassen. Nicht nur zuhause in der Steiermark, sondern war auch bei etlichen Meisterschaften in anderen

Ländern erfolgreich. Dass ich in all der Zeit den Motorsport nach wie vor als Ziel hatte, davon wollten meine Freunde vom Kanuclub nichts wissen. Deren allgemeiner Tenor war, ich soll doch beim Wildwassersport bleiben. Doch so schön und erfolgreich die Zeit damals war, ich wollte bei Rallyes starten und nicht Regattarennen fahren. Allerdings, die Wildwasser-Trainingslager im Sommer hatten schon was. Egal wo auch immer. In Ramingstein auf der oberen Mur, auf der Enns bei Schladming oder im Gesäuse, auf der Salza bei Wildalpen, auf Zemm und Ziller in Tirol oder auf der Möll und der Lieser in Kärnten. Überall gab es Zeltlager in freier Natur, geduldet von freundlichen Bauern. Bei den täglichen Trainingsläufen spähten wir jene Stellen aus, wo die größten Forellen standen und die wurden dann am Abend beim Lagerfeuer am Holzspieß zubereitet. Das war damals noch möglich. Heutzutage geht das nur noch mit entsprechendem Nutzungsrecht an den Flüssen oder der erkauften Erlaubnis auf das Fischen in den Gewässern.

PK 2: Meinen Motorsportambitionen kam dann der Zufall zugute. Ich hörte, dass ein Nachbar bei einer Rallye starten will. Von da an war ich jeden Tag bei ihm in der Garage und beobachtete, was sie bei den Vorbereitungen zu tun hatten. Schon bald konnte ich den Wagenheber bedienen und die Räder wechseln. Als ich älter war, durfte ich dann endlich auch als Helfer zu den Rallyes mitfahren. Benzinkanister schleppen, tanken, Reifen wechseln und die Scheiben reinigen bzw. das Wischwasser nachfüllen waren meine Hauptaufgaben in dieser Zeit. Ich wollte einfach alles lernen, was nötig war, um selbst mit dem Motorsport beginnen zu können. Deshalb sparte ich auch damals schon auf ein eigenes Auto. Mit 17 war es dann so weit. Ein Fiat 600 wurde



BLACKGROUND Story

erstanden und in dem Jahr bis zum Führerschein mit diversen Teilen zu einem Abarth 850 TC umgebaut. Exakt an meinem 18. Geburtstag hatte ich meine Fahrprüfung und drei Wochen später stand der erste Start bei einer Rallye an. Doch dieser Start ging ordentlich daneben, denn ich wollte nur schnell fahren, sonst gar nichts. Die Vorgaben des Veranstalters wie Etappenzeiten, Durchschnittsgeschwindigkeiten oder Zeit- und Passierkontrollen interessierten mich überhaupt nicht. Dafür hatte ich damals noch gar nichts übrig. Keine Frage, wer damals das Maximum an Strafpunkten einfuhr. Bei den einfachen Rallyes wurden noch keine Sonderprüfungen gefahren. Diese gab es nur bei den größeren Meisterschaftsläufen oder bei internationalen Bewerbungen. Für mich war jedoch Vollgas angesagt. Immer und überall, wo es nur ging. Schließlich gab es damals kaum Geschwindigkeitsbeschränkungen. Ich erkannte, Rallye, das muss warten. Also begann ich mich neu zu orientieren. Weil es allerdings kaum Motorsportbewerbe gab, begann ich zu suchen.



Von einem Ausrüster, wo ich Teile kaufte, bekam ich eine internationale Motorsportzeitschrift. Darin war ein Bericht von Amerikanern, die als absolute Spinner beschrieben wurden. Sie fuhren in einem abgesperrten Areal mit ausgedienten Vehikeln gegeneinander los. So lange, bis einer alleine übrigblieb. Das war dann der Sieger. Sie nannten es Auto-Crash. Das gefiel mir. Im Erdgeschoß unseres Wohnhauses, wohnte eine alte Frau und deren Sohn war der Ortgruppenleiter eines Autofahrerklubs. Er kam jeden Sonntag zu seiner Mutter auf Besuch. Ich zeigte ihm den Artikel über die Amerikaner und nach einiger Zeit hatte ich ihn überredet, auch bei uns so ein Auto-Crash zu veranstalten. Das erste dieser Art hatten wir dann am Flugplatz in Timmersdorf. Wochenlang wurden zuvor alte,

ausgediente Fahrzeuge mit diversen Eisenträgern verstärkt, um möglichst effektiv Rammstöße austeilen zu können. Damit es zwischen den einzelnen Läufen auch Programm gab, bauten wir aus Eisenbahnschwellen und Holzpfosten eine Sprungschanze, wo in den Pausen auch ein Weitsprungwettbewerb stattfand. Was zuerst recht zaghaft begann, artete mit der Zeit richtig aus. Jeder wollte noch weiter springen. Dazu war allerdings eine entsprechende Geschwindigkeit im Anlauf erforderlich. Doch zum Glück war das Gelände des Flugplatzes nicht groß genug. Sonst wäre es vielleicht schlimm ausgegangen. Nach einem ordentlichen Satz in der Luft schlug ich mit meinem Vehikel mit der Front bei gut 18 Meter so hart ein, dass der Kübel auseinanderbrach. Nachdem das Gras am Flugplatz nach diesem Tag beinahe genauso ramponiert war, wie unsere Autos, mussten wir uns ein neues Gelände suchen. Einer unserer Freunde wusste eine aufgelassene Schottergrube in Schladnitz bei Göss. Das wurde dann für viele Jahre die Hochburg für diese Crash-Rennen. Immer mehr beteiligten sich am Auto-Crash, auch aus anderen Ländern. Es gab sogar mehrere Fernsehberichte. Als dann auch noch die Mechaniker von Autowerkstätten diverse Fahrzeuge eigens dafür präparierten, wurde es beinahe professionell. Da war dann die Zeit vorbei, um einfach ein ausgedientes Auto zu nehmen, um da mitzufahren. Sperrdifferential war dann schon die Mindestausstattung. Einige Fahrer begannen dann auch noch, die ausrangierten Stoßdämpfer gegen ein härteres Fahrwerk mit



BACKGROUND Story

verstärkten Federn und die alte Standardbereifung gegen spezielle Stollenreifen auszutauschen. Da war es mit meiner Liebe zum Auto-Crash vorbei. Ich war nicht bereit, mein hart verdientes Geld in ein altes, ausgedientes Fahrzeug zu stecken. Somit war wieder einmal umorientieren angesagt.

SP 8: Es war die Zeit, wo der Motorsport-Boom so richtig losging. Der GT-Club von Bruck an der Mur veranstaltet in Oberaich Läufe zur Auto-Cross-Meisterschaft. Das gefiel mir viel besser, denn da stand die Geschwindigkeit im Vordergrund und nicht gegeneinander zu crashen. Als ich dann auch noch das Auto-Cross auf der Hollenburg besuchte, war es um mich geschehen. Gleich zuhause angekommen, begann ich mit dem Bau eines Buggys für Auto-Cross. Als Basis diente die Grundplatte eines VW-Käfer, die entsprechend adaptiert und verstärkt wurde. Den Überrollkäfig dazu haben wir selbst gebaut. Es gab damals ja noch kaum Zubehör zu kaufen. Also hatten wir die Rohre nach altbewährter Art mit Sand gefüllt, dann mit dem Schweißbrenner zum Glühen gebracht und nach den vorgezeichneten Winkeln gebogen, die wir zuvor mit Kreide am Asphalt angebracht hatten. Ins Heck pflanzte ich einen 2,3l V6-Motor aus einem Ford Taunus. Als das Ding dann endlich lief, entpuppte sich die Gewichtsverteilung als problematisch. Zu viel Kraft vom Motor, gepaart mit dem Gewicht des Antriebsaggregats entlasteten die Vorderachse derart, dass lenken und somit ein kontrollierter Richtungswechsel kaum möglich waren. Damals begannen die ersten Crosser, ihre Geräte für verbesserte Achslast umzubauen, indem sie bei den Buggys den Motor hinter dem Sitz und das Getriebe danach platzierten. Mit dieser Antriebstechnik versprach sich auch ein Freund verbesserte Fahreigenschaften bei seinen Rennen. Dazu wollte er unbedingt mein Buggy haben, das kurz vor der Fertigstellung war.

SP 9: Das kam mir gerade recht, denn mir wurde ein paar Tage zuvor ein ganz tolles Gefährt angeboten. Ein Autohaus bekam aus England zwei Sondermodelle eines Ford Escort mit Lotus-Motor. Einen dieser Escort Twin-Cam wollte mein Nachbar, bei dem ich



als junger Bub als Helfer mitgefahren war, bei Rallyes einsetzen. Allerdings kam er mit dem Twin-Cam gar nicht zurecht. Somit erstand ich den Escort TC, verpasste ihm Überrollkäfig und auch das entsprechende Fahrwerk. Aus der Schweiz holte ich mir Direktlenkung, andere Übersetzungen und die Verbreiterungen der Kotflügel. Alles, was ich dazu sagen kann, ist, das Ding ging ordentlich ab – und wie – das war Fahrspaß pur. Ich nahm jede Gelegenheit wahr, um damit irgendwo teilzunehmen. Sowohl im Sommer als auch im Winter. Rallye, Autoslalom, Schikjöring, Eisrennen, Bergrennen – Hauptsache die Räder drehten sich. Und wie sie sich drehten.

Allerdings, für all dies waren natürlich auch die entsprechenden Mittel notwendig. Sponsoren gab es damals so gut wie gar nicht. Somit gab es nur – arbeiten, um Geld zu verdienen. Egal was und wo auch immer. Jeder Job war willkommen, bei Tag und auch in der Nacht. Autos reparieren, Fahrwerke umbauen, Motoren servieren bzw. deren Leistung verbessern, aber auch Wohnungen ausmalen, Fahrzeuge lackieren und beschriften, Garagen betonieren, usw., es gab einfach kein Limit. Ich packte überall an, wo ich was dazuverdienen und mir so den Motorsport leisten konnte.

Etappe 3 folgt im nächsten DRIFT: Die vielen Wege im Motorsport und mein Wechsel an die andere Seite.



Toyota mit vierfach Sieg

Fotos: Jaanus Ree / Red Bull Content Pool / Hyundai motorsport

Nach dem dreifach-Triumph bei der Monte Carlo Rallye legte Toyota nochmals nach und holte sich einen historischen vierfach-Sieg bei der eisigen Schweden-Rallye. Elfyn Evans konnte sich - wie im Vorjahr - zum Rallye-Schneekönig krönen. Für Hyundai gab es erneut eine bittere Niederlage, aber immerhin konnte Thierry Neuville die abschließende Power-Stage gewinnen.



Der Monte-Sieger Solberg war als WM-Spitzenreiter nach Schweden gereist und gab am Anfang der Rallye die Pace vor und holte sich gleich bei der Auftaktprüfung in Umeå die beste SP-Zeit und setzte sich damit an die Spitze. Aber Motorabwürgen in einer Haarnadel sowie ein Ausritt in eine Schneebank mit anschließendem Reifenschaden zeigten, dass auch ein Monte-Sieger Fehler machen kann. Das und die Tatsache, dass er den "Straßenfeger" spielen musste, warf Solberg entscheidend zurück. Am Ende fehlte mehr als eine Minute auf den Sieger.



Wie schon 2025 entwickelte sich der Japaner Katsuta zum härtesten Gegner von Evans. Dank besserer Startposition übernahm der Japaner zwischenzeitlich die Führung. Doch am Samstagmorgen verlor er fast 19 Sekunden – zunächst rätselte er über mangelnden Grip, später stellte sich heraus, dass ein Reifen zu viele Spikes verloren hatte.

Bei Hyundai führte Fourmaux das Feld als Fünfter an. Esapekka Lappi lag lange vor ihm, fiel jedoch auf der vorletzten Prüfung zurück. „Das war

keine Teamorder, ich war einfach zu langsam“, gab Lappi zu.

Auch Thierry Neuville erlebte ein turbulentes Wochenende: Über eine Minute Zeitverlust nach einem Abflug in den Tief-Schnee; dazu eine weitere Minute Strafe sowie 1.500 Euro Geldbuße wegen eines nicht korrekt geschlossenen Helmriemens. Da war die Bestzeit bei der abschließenden Power-Stage – um 0,078 Sekunden schneller als Evans - nur mehr ein schwacher Trost. Aber natürlich ist die Frustration bei Neuville und Hyundai nach diesen beiden Niederlagen in Monte Carlo und Schweden derzeit groß. ... *"Aber solange Hoffnung besteht, kämpfen wir weiter."*

Für M-Sport lief es in Schweden ebenfalls nicht optimal. Jon Armstrong landete auf Rang acht, nachdem auch er auf der ersten Prüfung viel Zeit eingebüßt hatte.

Teamkollege Josh McErlean kämpfte mit zwei Reifenschäden und mangelndem Vertrauen ins Auto. Auch Martins Sesks wurde von mehreren Plattfüßen eingebremst und beendete die Rallye weit zurück.



Endergebnis der Rally Schweden 2026

Pos.	Fahrer	Fahrzeug	Rückstand
1..	Elfyn Evans / Scott Martin	Toyota GR Yaris Rally1	
2.	Takamoto Katsuta / Aaron Johnston	Toyota GR Yaris Rally1	+ 14,3
3.	Sami Pajari / Marko Salminen	Toyota GR Yaris Rally1	+ 46.0
4.	Oliver Solberg / Elliott Edmondson	Toyota GR Yaris Rally1	+1:11.6
5.	Adrien Fourmaux / Alexandre Coria	Hyundai i20 N Rally1	+1:50.3
6.	Esapekka Lappi / Enni Mäkelä	Hyundai i20 N Rally1	+1:53.2
7.	Thierry Neuville / Martijn Wydaeghe	Hyundai i20 N Rally1	+3:45.9
8.	Jon Armstrong / Shane Byrne	Ford Puma Rally1	+4:05.5
9.	Josh McErlean / Eoin Treacy	Ford Puma Rally1	+6:05.4
10.	Roope Korhonen / Anssi Väänänen	Toyota GR Yaris Rally2	+10:36.2



Scott Martin / Elfyn Evans gewannen die Schwedenrallye und führen die WM an
Ob dem "ewigen Zweiten" der WM der Sprung zum Weltmeistertitel heuer endlich gelingt?

Fahrerwertung 2026 nach 2 von 14 Rallyes

1.	Elfyn Evans	60
2.	Oliver Solberg	47
3.	Takamoto Katsuta	30
4.	Adrien Fourmaux	28
5.	Thierry Neuville	21
6.	Sebastien Ogier	18

Herstellerwertung 2026

Pos	Team	Punkte
1.	Toyota Gazoo Racing	117
2.	Hyundai Motorsport	66
3.	Toyota Gazoo Racing	18
4.	M Sport Ford WRT	14

Das nächste Spektakel der FIA World Rally Championship (WRC) – findet vom 9. bis 12. April 2026 in Kroatien statt. Die offizielle Strecke und die Sonderprüfungs-Standorte der WRC-Rallye werden erneut die Adriaküste und die Berge der Region zu einem einzigartigen sportlichen und touristischen Erlebnis verbinden.

Freitag, 10. April – Istrien Etappen

Samstag, 11. April – Gorski Kotar und Karlovac Region

Sonntag, 12. April – Vinodol und Senj (Wolf Power Stage)





Fotos: presse.dacia

Der rumänische Preiswert-Hersteller Dacia, ein Ableger von Renault, war Ende 2024 mit einem klar definierten Ziel in den Off Road Sport eingestiegen - den Gesamtsieg bei der Rallye Dakar zu holen. Eine Vorgabe, die von vielen Experten belächelt wurde, stand es doch mit dem Ruf der "Billig-Marke" nicht gerade zum Besten.



Mit einer konsequenten Vorbereitung setzte Dacia aber bereits mit dem Sieg bei der Marokko-Rallye ein deutliches Zeichen. Endgültig wurde das vorgegebene Ziel im Januar 2026 erreicht, als Nasser Al-Attiyah und sein Beifahrer Edouard Boulanger Dacia den ultimativen Erfolg bei der Rallye Dakar sicherten.

Leider führte dieser Sieg bei der härtesten Rallye der Welt dazu, dass Dacia bekannt gab sein werksseitiges Engagement in der Rallye-Raid-Weltmeisterschaft zum Ende der Saison 2026 einzustellen und damit früher als ursprünglich vorgesehen aus Off Road Wettbewerben auszusteigen.

Ursprünglich war ein Engagement bis nach der Dakar 2027 vorgesehen gewesen.

Bis zum Saisonende 2026 wird das Team, zu dem neben Al-Attiyah auch der neunfache Rallye-Weltmeister Sebastien Loeb, der amtierende W2RC-Champion Lucas Moraes sowie Dakar-Challenger-Siegerin Cristina Gutiérrez gehören, allerdings noch, wie geplant, weiter machen.

Das neue Ziel dieser hochkarätigen Truppe ist nach dem Dakar-Erfolg der Gewinn der Rallye Raid Weltmeisterschaft.

Dacia begründete seine Entscheidung damit, dass die Marke das gesteckte Ziel erreicht, ihr Image deutlich verbessert und die Zuverlässigkeit der Marke Dacia bewiesen habe. Nach dem Titelkampf um die WM wolle man sich wieder stärker auf die Kerngeschäfte der Marke konzentrieren.



Dacia tritt 2026 erst zum zweiten Mal bei der Rallye Dakar mit dem "Dacia Sandrider" an. Der Prototyp wurde von Grund auf neu entwickelt und debütierte 2024 bei der Marokko-Rallye. Bei der ersten Dakar-Teilnahme 2025 gewann das Team eine Etappe. Im Endergebnis belegte Nasser Al-Attiyah den starken vierten Platz.



Angetrieben wird der Sandrider von einem 3,0-Liter-V6-Motor mit zwei Turboladern. Die Basis des Triebwerks stammt von einem Nissan Z. Aufgrund der von der FIA vorgeschriebenen Drehmomentkurve beträgt die Leistung etwa 360 PS.

Alle Hersteller versuchen, über die Elektronik nahe an das, von der FIA vorgegebene PS-Limit zu kommen.

Optisch erinnert der Sandrider an das Konzeptauto Manifesto, das Dacia im Jahr 2022 vorgestellt hat. Statt auf der Allrad-Version des Dacia Duster aufzubauen, d.h. einen Duster-Doppelgänger zu machen, wollten die rumänischen Autobauer etwas völlig Neues in die Wüste schicken und gleichzeitig ein Design-Statement setzen.

Dieses Statement sollte den Wandel demonstrieren, den das Unternehmen gerade vollzieht - weg vom Image nur billig zu sein, hin zu einem Automobil, das überall als gleich- und hochwertig anerkannt wird, gleichzeitig aber ein sehr gutes Preis-Leistungs-Verhältnis bietet und ein sehr gutes Styling hat.



Deshalb musste der Entwurf des neuen Sandriders auch die Optik des Manifesto erhalten:

Der Dacia Manifesto ist ein Allrad-Elektrobuggy-Konzept-Car mit hoher Bodenfreiheit. Die Karosserie besteht aus recyceltem Kunststoff und hat keine Türen, Seitenfenster oder Windschutzscheibe. Das Fahrzeug, einschließlich des Innenraums, ist zu 100 % wasserdicht.

Der Dacia Manifesto war nicht als Produktionsmodell gedacht, sondern als ein "Labor für die Umsetzung der neuesten Ideen".

Foto: wikimedia/Ubi-testet

Das Styling des neuen Sandriders wurde komplett vom Dacia-Designstudio gemacht das Hand in Hand mit dem Konstruktionsbüro an dem Projekt arbeitete. Dabei stellt sich im Laufe der Entwicklung die Kühlung als größeres Problem heraus:

Einerseits hat man die Kühlung des Motors zu berücksichtigen, aber auch die des Getriebes und der Achsen. Zusätzlich verbrauchen viele der elektronischen Komponenten mittlerweile ebenfalls viel Strom und müssen also ebenfalls gekühlt werden.

Aber auch bei den Heckflügel gab es Verbesserungsbedarf gegenüber dem Dacia Manifesto - um das Auto kompromisslos für die harten Anforderungen des Motorsports in der Wüste zu konzipieren war der Abtrieb am Manifesto nicht optimal.

Wenn man in der Wüste in den Sanddünen fährt, ist man oft mit sehr niedrigen Geschwindigkeiten unterwegs, also ist der natürliche Luftstrom gering. Aber in den Dünen hat man gleichzeitig einen sehr hohen Leistungsbedarf. Man hat also die größte Wärmeentwicklung bei gleichzeitig geringstem Luftstrom.

Daher mussten zwei Elemente bei der Aerodynamik beachtet werden - Das eine ist die reine Aerodynamik in Bezug auf Abtrieb oder Auftrieb, und das Zweite ist sicherzustellen, dass ein ausreichender Luftstrom zu den Kühlern vorne und hinten gelangt.

So hat sich das Designmerkmal des Manifesto schrittweise in den Heckflügel verwandelt, der zuletzt bei den Sandridern des Rallye Dakar zu sehen war.

Beim ersten Dakar-Start gab es allerdings noch Schwierigkeiten, weil manchmal die Lüfter stoppten, wenn Sand sie verschmutzte

Man hat also ein ziemlich ausgeklügeltes System für die Luftkühlung für dieses Auto ausgedacht, um Strecken zu bewältigen, die nicht bei normalen Temperaturen gefahren werden.



Die Konstrukteure und Designer mussten sicherstellen, dass unter allen Bedingungen, z.B. bei über 40 °C in Saudi-Arabien, keine Temperaturprobleme auftreten.

Das war eines der großen Probleme im Jahr 2024 bestätigt Dacia. Da gab es noch einige Ausfälle der Elektronik in den Lüftersystemen, aber nach dem Umstieg auf einen anderen Elektromotor und ein anderes elektrisches Steuerungssystem hatten das Team weder in Marokko noch in Saudi-Arabien Probleme.



Die Carbon-Karosserie des Dacia Sandriders steht auf einem Rohrrahmen-Chassis mit verstärktem Hilfsrahmen und verstärkten Stoßdämpfern sowie Aufhängungen mit doppelten Querlenkern.

Der Wagen besitzt ein sequenzielles 6-Gang-Getriebe und permanenten Allrad-Antrieb auf 37×12,5 R17 BF Goodrich und hat rund 350 mm Federweg.



In den Dakar-Prototypen sind natürlich viele Sensoren verbaut. Live-Telemetrie gibt es allerdings nicht. Wenn die Autos zurück zum Biwak kamen, wurden bei der Rallye Dakar die Daten sofort heruntergeladen und anschließend von den Ingenieuren ausgewertet.

Informationen wurden unter anderem vom Motor, dem Getriebe, den Achsen und der Aufhängung gesammelt. Auch die Cockpit-Temperatur und die Funktion der Klimaanlage werden gemessen.

Mit Nasser Al-Attiyah und Sebastien Loeb hat Dacia zwei Fahrer mit immenser Erfahrung die ebenfalls ihre Erfahrungen und Erkenntnisse, die sie auf der Strecke gesammelt haben, den Technikern weiter geben.

Aber wem vertrauen diese mehr? Den erfassten Daten oder den Aussagen und dem Gefühl der Piloten, die direkt im Renn-Sandrider sitzen? Dazu die Teamleitung:

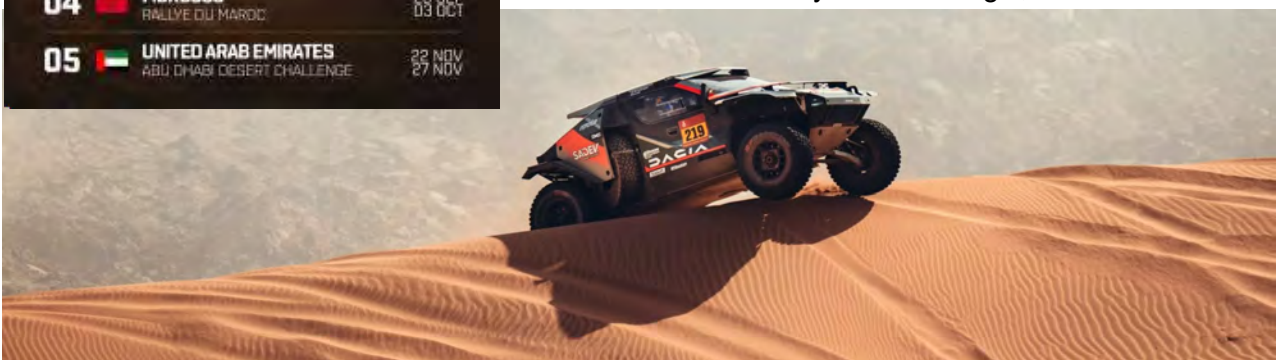
"Der Fahrer teilt uns seine Meinung mit und dank der reichen Erfahrung hat er meist ein gutes Bild davon, was mit dem Auto vor sich geht. Aber die eigentliche Arbeit ist es zu prüfen, ob diese Aussagen mit den gesammelten Daten übereinstimmen. Denn die Daten sind Fakten, sie lügen nicht."

W2RC 2026 CALENDAR			
01		SAUDI ARABIA DAKAR	03 JAN 17 JAN
02		PORTUGAL BP ULTIMATE RALLY-RAID PORTUGAL	17 MAR 22 MAR
03		ARGENTINA DESAFIO RUTA 40	24 MAY 29 MAY
04		MOROCCO RALLYE DU MAROC	28 SEP 03 OCT
05		UNITED ARAB EMIRATES ABU DHABI DESERT CHALLENGE	22 NOV 27 NOV

Mit den gesammelten Daten können die Techniker heraus finden wo und wie jeder einzelne Pilot Zeit verloren oder gewonnen hat. Die Daten der Fahrer werden auch untereinander verglichen. So konnten die Piloten aus den gesammelten Daten lernen. Diese Daten wurden allen Teams zur Verfügung gestellt um das Maximum aus dem Auto für das gesamte Dacia-Team herausholen zu können.

Dacia sieht die Entwicklung des Sandrider noch nicht als beendet. Optimierung ist angesagt; vor allem soll noch Gewicht am Auto eingespart werden. Und auch beim Motor sieht man noch ein kleines Verbesserungspotential.

Nächster WM-Lauf: Rallye Reid Portugal, 17.-22. März 2026



**Am 8. März 2026
startet die**

**Hier nochmals die
wichtigsten
Änderungen
gegenüber 2025**



Fotos: redbullcontentpool / mercedesamgf1 / ferrari media / McLaren media

Die Fahrer der Formel 1 sind zwiegespalten: einerseits war das „Porpoising“, das ständige Aufsetzen der tiefliegenden Autos, nervtötend und tat dem Popscherl nicht gut. Andererseits haben die letzten Tests in Bahrein gezeigt, dass mit der verstärkten E-force als zusätzliches Element das Batterie-Management dazu gekommen ist. Auch nicht jedermanns Sache.

Aber der Reihe nach:



1. Jede Menge Elektro-Power

Die Formel 1 folgt dem Trend der Zeit und will sich zukunfts-fähig und nachhaltig aufstellen. Ein wesentlicher Punkt:

Der Elektro-Anteil im Antrieb wird deutlich erhöht.

Ab der neuen Saison werden rund 50 Prozent der Motorleistung elektrisch sein. Dafür senkt die FIA die Leistung des Verbrenners von 750 auf 550 PS herunter und gleichzeitig die Batterie-Kraft von 240 auf 475 PS hoch.

Dazu wird die Motoren-Generator-Einheit „MGU-H“ abgeschafft. Für mehr Umweltschutz tanken die Autos zu 100

Prozent nachhaltigen Kraftstoff wie E-Fuels und Co.

2. Override-Modus statt DRS

Vor 13 Jahren revolutionierte das DRS die Formel 1 und erleichterte das Überholen. Nun hat das „Drag Reduction System“, das Flachstellen des Heckflügels zum Überholen, ausgedient.

Es wird ersetzt durch ein Pendant, das ebenfalls auf elektrischer Power basiert. Der „Manuelle Override Modus“ (MOM) erlaubt dem Hintermann eine schnellere Beschleunigung über zusätzliche Megajoule, die man in der Batterie freischalten kann. Diese Zusatz-Energie muss man sich aber erst einmal aufladen – ein Fakt, der zum Problem werden könnte.



Ein besonderer Punkt der Änderung: DRS funktionierte nur in bestimmten Sektoren auf langen Geraden. Die Extra-Elektro-Power darf der Pilot einsetzen und aufteilen, wie er will.

3. Aktive Aerodynamik

Eine der größten und wohl auch auffälligsten Änderungen: Front- und Heckflügel dürfen ab 2026 beweglich gestaltet werden. Was bislang ein No-Go und unter Strafe war, soll jetzt für spannendere Duelle und mehr Überholmanöver sorgen.

Mit dem Umstellen von „Z-Mode“ (Kurvenmodus) für maximalen Grip auf „X- Mode“ (Geraden-Modus) für

wenig Luftwiderstand und Anpressdruck wird das Auto deutlich schneller – und kann, zusammen mit dem „MOM“ dadurch besser überholen.



4. Kleinere und schmalere Autos

Über die Jahrzehnte sind die Autos in der Formel 1 immer größer und breiter geworden. Jetzt kommt eine Schrumpfkur. Um wieder agiler zu sein, werden die Boliden leichter (768 statt 798 kg) und schmaler (1,90 statt 2 Meter)- Auch der Radstand wird um 20 Zentimeter auf 3,40 Meter verkürzt.

Allen, die von den neuen Kürzeln in der Formel 1 schon verwirrt sind,, gibt AUDI einige Hinweise:

AFR 26 HYBRID
01/2026

Systemleistung
Ca. 750 kW

Made in Germany
Entwickelt und gefertigt in Neuburg a. d. Donau

1 ICE Internal Combustion Engine 1,6-Liter-Turbomotor, ca. 400 kW Nachhaltiger Kraftstoff, 3.000 MJ/h Kraftstoffenergie-Durchfluss	2 ERS Energy Recovery System ES - Energiespeicher CU-K - Leistungselektronik MGU-K - Motor-Generator-Einheit, max. 350 kW, Rückgewinnung kinetischer Energie beim Bremsen	3 GBX Gearbox 8 Gänge, Schalten ohne Zugkraftunterbrechung
---	--	---





Nach drei Testtagen ist der zweite Pre-Season-Test 2026 in Bahrain abgeschlossen, was bedeutet, dass Fahrer und Teams ihre Aufmerksamkeit auf die Vorbereitung auf das erste Rennen der Saison in Australien richten.

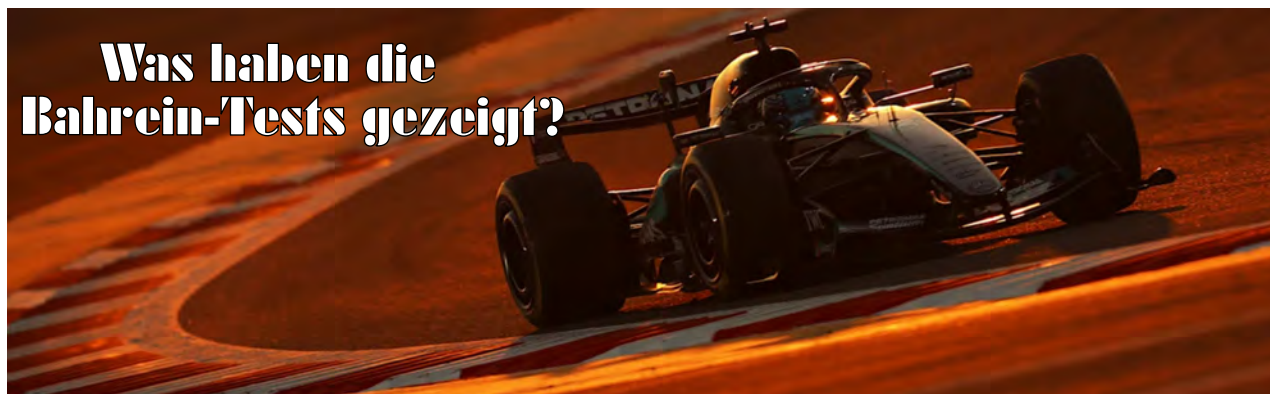
Aber wer verzeichnete die höchste Laufleistung auf dem Bahrain International Circuit und wer war am schnellsten?

Team	Gesamtrunden	Schnellste Runde (Fahrer)
McLaren	395	1:32,861 (Oscar Piastri)
Mercedes	432	1:32,803 (Kimi Antonelli)
Red Bull	329	1:33,109 (Max Verstappen)
Ferrari	324	1:31,992 (Charles Leclerc)
Williams	368	1:34,342 (Carlos Sainz)
Racing Bulls	407	1:34,149 (Arvid Lindblad)
Aston Martin	128	1:35,974 (Lance Stroll)
Haas	404	1:33,487 (Ollie Bearman)
Audi	357	1:33,755 (Gabriel Bortoleto)
Alpine	359	1:33,421 (Pierre Gasly)
Cadillac	266	1:35,290 (Valtteri Bottas)



Ferrari erregte Aufsehen mit einem rotierenden Heckflügel - denn der lässt sich nicht nur klappen, sondern komplett drehen. Er war nur Testobjekt, aber die FIA hat das System bereits als legal eingestuft. Die Bestzeit von Ferrari beruht aber nicht auf diesem Heckflügel, sondern wurde auf Supersoft erreicht. Mehr über die Tests in Bahrein auf der nächsten Seite.

Was haben die Bahrain-Tests gezeigt?



Die üblichen Verdächtigen dürften die Nase vorne haben?

Nach den drei Testwochen in Barcelona und Bahrain warten alle gespannt auf den Saisonauftakt in Melbourne (6. bis 8. März). Dabei haben schon diese 3 Wochen ein deutliches Bild der aktuellen Rangordnung gezeigt.

George Russell, Mercedes, gilt bei den Buchmachern als Topfavorit auf den Weltmeistertitel 2026. Dieser Eindruck hat sich in Bahrain verfestigt. Zwar sicherte sich Ferrari am Ende die Bestzeit in der Zeitentabelle, doch das hat wenig Aussagekraft, denn Charles Leclerc erzielte seine Bestzeit auf weichen Reifen, als Pirelli normalerweise für Bahrain vorsieht. Mercedes verzichtete dagegen auf Qualifying-Simulationen.

Mercedes hinterließ also einen extrem starken Eindruck. Die Konkurrenz, allen voran Max Verstappen, vermutet zudem, dass das Mercedes-Team noch etliche Leistungsreserven zurück hält. Ein Indiz dafür ist die Einschätzung von Pirelli, dass die Zeiten in Bahrain langsamer als erwartet ausfielen.

Bei der Analyse der Rangordnung liegen Mercedes und Ferrari liegen offensichtlich derzeit vorn. Dahinter folgen McLaren und Red Bull in Schlagdistanz. In den Longruns war Oscar Piastri sogar geringfügig schneller als Verstappen.

Dennoch überraschte Red Bull mit dem ersten eigenen Antriebsstrang positiv. Red Bull dürfte das neue Energiemanagement früher als die Konkurrenz verstanden haben, räumte aber selbst ein, dass die Konkurrenz inzwischen aufgeholt habe. Trotzdem Applaus für eine famose Leistung beim Neueinsteiger und Entwickler einer komplette neuen Motoreinheit.

Trotz der massiven Änderungen beim Motor- und Chassis-Reglement blieb die große Überraschung bei den restlichen Teams aus. Die vier Top-Teams des Vorjahres dürften auch 2026 das Maß der Dinge zu sein. Ein Grund dafür ist, dass die großen Teams trotz Budgetdeckel strukturelle Vorteile bei Anlagen und Personal behalten.

Im Kampf um die Position "Best of the Rest" haben derzeit Alpine und Haas die besten Aussichten. Der Wechsel von Alpine auf Mercedes-Motoren hilft, auch wenn die Integration des neuen Antriebs und die Umstellung der Arbeitsweisen noch Zeit benötigen. Dennoch scheint Alpine wieder in der Lage zu sein, um Punkte zu kämpfen.



Der große Verlierer der Testfahrten ist Aston Martin. Schon bei der Präsentation in Saudi-Arabien war das spürbar. In Bahrain wurde dann deutlich wo es bei dem Team hapert. - Die Probleme hängen mit dem Partner Honda zusammen. Das F1-Programm der Japaner musste nach dem Rückzug 2021 fast bei Null anfangen. Viele Experten wanderten damals ab und fehlen jetzt natürlich. Dazu kommt, dass Aston Martin erstmals ein eigenes Getriebe entwickelt hat, das noch nicht voll ausgereift ist.

Verzögerungen beim neuen Windkanal und der späte Einstieg von Adrian Newey erschweren die Lage zusätzlich. Die Testfahrten haben gezeigt, dass dieses Aston Martin noch viel Zeit benötigen wird um mit den anderen Teams mithalten zu können.

Newey selbst überraschte mit extremen Aufhängungslösungen am Heck.



Die neuen Teams:

Cadillac:

Checo Perez und Valtteri Bottas fuhren 280 Runden und erhöhten damit die gesamt zurück gelegte Strecke des Teams in der Vorbereitung auf 3.247 km.

Mit nur 11 Tagen Erfahrung unter Rennbedingungen verfügt der neue Cadillac-Bolide nun über Erfahrung die mehr als 10 Renndistanzen entspricht.

Mit Blick auf das erste Rennen beim Großen Preis von Australien sieht sich das Cadillac-Formel-1-Team ausreichend gerüstet.

Dazu der Teamchef: *"Wir hatten hier in Bahrain*

zwei wirklich produktive Wochen. Ein paar kleine Probleme hier und da, wie bei jedem anderen Formel-1-Teams auch, aber alles in allem können wir sehr zufrieden mit dem Fortschritt sein, den wir gemacht haben!"



Audi präsentierte ein völlig neue Seitenkasten-Konzepte und erreichte in Bahrain durchaus ansprechende Rundenzeiten.

Im Januar in Barcelona war Audi mit einem konventionellen Seitenkasten-Design angetreten:

Der R26 hatte große waagrechte Lufteinlässe und eine klassische Seitenkasten-Form mit vorstehender Oberkante.

Beim Test in Bahrain fand man jetzt eine völlig andere Konstruktion am Auto:

Die Seitenkästen sind vorne deutlich kleiner und die Lufteinlässe nun senkrecht angelegt. Außerdem zeigt sich nun eine stärkere Taille ("Undercut") in den Seitenkästen.

Während die Technik begeistert, ist die Kritik der Fahrer am Fahrgefühl laut. Verstappen bezeichnete die neue Ära als "Formel E auf Steroiden". Er habe den 2026-er Boliden im Vorjahr gar nicht erst im Simulator testen wollen, weil das Gefühl so schlecht gewesen sei.

Besonders das neue Energiemanagement wird in Melbourne eine Herausforderung für die Fahrer werden.

Abseits der Strecke sorgt die Diskussion um das Verdichtungsverhältnis der Motoren für Zündstoff. Mercedes steht hier im Fokus der Konkurrenz. Red Bull, erstmals selbst Motorenbauer, soll einen ähnlichen Trick gefunden haben.

Mercedes-Teamleiter Toto Wolff betonte zwar, dass man die FIA stets auf dem Laufenden gehalten habe, doch auf Druck anderer Hersteller wurde über verschärfte Tests abgestimmt.

Ein Kompromiss sieht nun vor, dass neue Testverfahren erst ab dem 1. August greifen. Die FIA versuchte zwar die Wogen zu glätten und erklärte, der Performance-Vorteil sei kleiner als vermutet. Doch wie üblich in der Formel 1 wird um jeden Millimeter und jedes Detail erbittert gekämpft.

Ausgestanden ist dieser Punkt derzeit noch nicht.



Infos zum weekend down under Australian Grand Prix

Zeitpla	Uhrzeit MEZ (unsere Zeit)		Der Stadtkrs
Free Practice 1	Fr. 06 März	02:30	
Free Practice 2	Fr. 06 März	06:00	
Free Practice 3	Sa. 07 März	02:30	
Qualifying	Sa. 07 März	06:00	
Race	So. 08 März	05:00	

Erster Grand Prix: 1996
 Streckenlänge des Parcours: 5.278km
 Renndistanz: 306.124 km
 Runden: 58



Der erste Lauf der Formel-1-Weltmeisterschaft 2026 findet auf dem Albert Park Circuit in Melbourne statt.

Es ist das 24. Mal, dass der Saisonauftakt der Formel 1 in Australien und Neuseeland ausgetragen wird. Erstmals fand er 1996, beim Debüt Melbournes im Rennkalender, statt. Insgesamt ist es der 29. Besuch der Formel 1 im Albert Park.



Die letzte Änderung an der Strecke erfolgte 2023, als die Rechts-Links-Kombination in Kurve 9 und 10 um den See herum entfernt wurde, um Platz für einen längeren Hochgeschwindigkeitsabschnitt vor der neuen Kurvenkombination 9/10 zu schaffen.

Mit 281 Metern ist die Boxengasse im Albert Park die kürzeste im Formel-1-Kalender 2026. Die Autos benötigen an diesem Wochenende nur 12,6 Sekunden für die Durchfahrt durch die Boxengasse – schneller als auf jeder anderen Strecke dieser Saison.

Angesichts des geringen Spielraums für Fehler bei hohen Geschwindigkeiten zwischen den engen Mauern ist es nicht verwunderlich, dass es in den letzten sechs Ausgaben des Großen Preises von Australien neun Safety-Car-Phasen gab. Auch 2023 und 2024 endete das Rennen unter Safety-Car-Bedingungen.

Pedro Acosta, KTM erster Sprint-Sieg

#

Fotos: Red Bull Content Pool/Gold&Goose

Beim Auftakt der MotoGP World Championship am 28. Februar 2026, beim Stop Nr. 01 in Buriram, Thailand, holte sich der KTM-Pilot Pedro Acosta beim Sprintrennen in einem packenden Kampf mit Weltmeister Marc Marques seinen ersten Sieg im Rahmen der MotoGP. Er beendete damit auch eine lange Durststrecke der orangen Mattighofener Firma, die 2025 bekanntlich finanziell gehörig durchgebeutelgt worden war.

Für Acosta war es der erste MotoGP-Sieg überhaupt, auch wenn Sprintsiege nicht in die Siegerstatistik einfließen. *"Es ist super cool, so einen Sprint gegen Marc zu fahren"*, strahlt der KTM-Fahrer.

Erstmals - wenn auch nur für einen Tag erwartet - konnte KTM damit in der MotoGP die Führung in der Fahrer-, Team- und schaft für sich verbuchen. erste Rennen von insgesamt Rennen).

Von Position 5 gestartet, arbeitete sich Acosta successive an den führenden Weltmeister Marc Marques heran. Bereits in der siebenten Runde klebte Acosta schließlich am



Konstrukteurs-Weltmeister. Aber natürlich - das war das 44 (22 Sprints + 22 MotoGP-



Beinhardter Fight Marques : Acosta

Hinterreifen der Ducati von Marc und begann diesen zu attackieren. Mehrmals war er - zwar nur um Zentimeter - vorne, aber der Weltmeister konterte auf den Geraden.

Drei Runden vor Schluss attackierte Pedro erneut und setzte sich in Führung. Wieder konterte Marques und drängte mit einer Berührung Acosta von der Strecke. Die Rennkommissare reagierten rasch. - In der letzten Runde musste Marc Marquez seine Position abgeben und Acosta vorbei lassen. Damit feierte der KTM-Fahrer den ersten Sprintsieg seiner Karriere.

1. Pedro Acosta	Red Bull KTM Factory Racing	
2. Marc Marquez	Ducati Lenovo Team	+0.108 9
3. Raul Fernandez	Trackhouse MotoGP Team	+0.540 7
4. Ai Ogura	Trackhouse MotoGP Team	+2.100 6
5. Jorge Martin	Aprilia Racing	+3.851 5
6. Brad Binder	Red Bull KTM Factory Racing	+4.612 4

Sonntag: Dominanz von Aprilia

Nur einer störte: Pedro Acosta

Fotos: Red Bull Content Pool/Gold&Goose

Eigentlich haben wir der Führung von KTM in der Fahrer-, Team- und Konstruktions-Wertung nur eine Lebensdauer von 24 Stunden nach dem Acosta-Sieg beim Sprint in Buriram, gegeben. Doch der KTM-Pilot belehrte uns eines Besseren - wiederum nicht aus Reife, sondern von Position 6 gestartet, kämpfte sich Pedro Position um Position nach vorne. Dort fuhr Marco Bezzecchi, Aprilia Racing, einem einsamen und überlegenen Sieg entgegen.

Dahinter entwickelte sich ein spannender Kampf um die Podiumsplätze. Sprint-Sieger Pedro Acosta auf seiner KTM überholte den Weltmeister Marc Márquez bereits in Runde vier und schnappte sich dann auch den, auf Position zwei liegenden Jorge Martin.

Während Ducati das ärgste Debakel seit vielen Jahren erlebte, feierte Aprilia einen fast perfekten Sonntag. Alle vier RS-GP-Maschinen landeten in den Top 5. Lediglich Acosta auf Platz 2 verhinderte einen vierfach-Sieg der Marke Aprilia.



Acosta Jagd auf Jorge Martin

Sieger Bezzecchi, Schnellster des Wochenendes, bremste zu hohe Erwartungen: „Gestern habe ich einen Fehler gemacht, der leider Konsequenzen (Sturz, Anm.d.Redaktion) hatte. Es war super wichtig, heute zurückzuschlagen. Ein leichtes Rennen war es aber nicht, die Reifen zu verstehen und korrekt einzusetzen war bis zum Ende die Herausforderung.“

Ergebnis MotoGP Buriram, Thailand, 01. März 2026

1. Marco Bezzecchi	Aprilia Racing	
2. Pedro Acosta	Red Bull KTM Werksrennen	+ 5.543
3. Raul Fernandez	Trackhouse MotoGP Team	+ 9.259
4. Jorge Martin	Aprilia Racing	+12.182
5. Ai Ogura	Trackhouse MotoGP Team	+12.411
6. Fabio Di Giannantonio	Pertamina Enduro VR46 Rennteam	+16.845
7. Brad Binder	Red Bull KTM Werksrennen	+17.363

Fahrerwertung nach 2 von 44 Rennen:

1. Pedro Acosta	32 Pkt.
2. Marco Bezzecchi	25
3. Raul Fernandez	23
4. Jorge Martin	18
5. Ai Ogura	17
6. Brad Binder	13

Herstellerwertung:

1. Aprilia	32 Pkt.
KTM	32
3. Ducati	19
4. Honda	9
5. Yamaha	2



Jubel bei KTM
Pedro Acosta: Marc Marquez
Brad Binder, KTM



Die nächsten Rennen: Brasilien / Goiania 22.03.2026
USA Amerika / Austin 29.03.2026



Weltpremiere: Flugzeug-Pilot landet und startet von einem fahrenden Zug



Der italienische Red-Bull-Pilot Dario Costa hat in Afyonkarahisar (Türkei) am 16. Februar 2026 Luftfahrtgeschichte geschrieben:

Als weltweit erster Pilot landete er sein Flugzeug auf einem fahrenden Güterzug und hob anschließend senkrecht vom selben Container wieder ab.

Costas Flugzeug landet mit 120 km/h auf einem Zug und hebt senkrecht ab – ein Meilenstein in der Präzisionsfliegerei in der Türkei.

Die Blindlandung auf einer 2,5 km langen Strecke erfolgte bei starken Turbulenzen und wechselnden Fluggeschwindigkeiten. Der Spielraum für Fehler betrug nur wenige Zentimeter, und für den Aufsetzen und Abheben blieben dem Piloten lediglich 50 Sekunden.

„Train Landing“ auf einer, sich bewegenden Landebahn erfordert exakte Geschwindigkeitsangleichung. Costa richtete sein Flugzeug Zivko Edge 540 auf den neunten und letzten Container des Güterzugs aus, der mit einer Geschwindigkeit von 120 km/h dahin bretterte.

Gleichzeitig reduzierte er die Fluggeschwindigkeit auf die minimal steuerbare Geschwindigkeit von 87 km/h.

Während dieses Manövers erzeugte der Zug erhebliche Wirbel und eine instabile Strömung über den Containern,

was kontinuierliche Korrekturen für die Längs- und Querstabilität erforderte. Dadurch verringerte sich die Fluggeschwindigkeit über dem Container um 33 km/h, was die Flugmanöver zusätzlich erschwerte. Selbst eine geringe Abweichung von

wenigen Zentimetern hätte ein Verfehlen der schmalen Containeroberfläche verursachen können..



Krise? Die Fakten über den Oldtimermarkt!



Von DORIAN RÄTZKE

Das Thema bringt die Klassiker-Community auf die Palme: Sind Oldtimer wirklich out? Seit überregionale Medien über eine angebliche Flaute auf dem Markt für historische Fahrzeuge berichteten, glühen die Kommentarspalten. Dort ist die Rede von „geplatzten Träumen“ und „einbrechenden Marktwerten“. Doch wer den Abgesang auf das Blech von gestern anstimmt, ignoriert oft die komplexe Realität eines Marktes, der sich nicht im freien Fall befindet, sondern in einer massiven Transformation. Wir haben mit Experten gesprochen, die den Markt seit Jahrzehnten analysieren und die Fakten hinter den Schlagzeilen kennen.



Gehört zu den JDM-Legenden, die derzeit stark gefragt sind: ein Honda NSX aus dem Jahr 1991.

Aber auch Nissan Skyline, Mitsubishi Lancer Evo und Toyota Supra ziehen preislich stark an. Beim Supra (Mk4, Baujahr 1999) ist eine starke Nachfrage aus den USA zu spüren, da diese Modelle von der amerikanischen 25-Jahre-Regelung profitieren, also ohne hohe Zölle (25 %) importiert werden können und von den strengen US-Sicherheits- und Emissionsvorschriften befreit sind.

Das Geschäft mit der schlechten Nachricht

Dass das Thema derzeit so hochkocht, liegt für Branchenkenner auch an der Mechanik der Medien selbst.

Der einfluss-reichen Brancheninformationsdienst kfz-betrieb.de, beobachtet das Phänomen nüchtern: „Medien lechzen nach schlechten Nachrichten“, stellt er fest. Die aktuelle Aufregung um den angeblichen Preisverfall hält er für eine journalistische Inszenierung von Erkenntnissen, die in der Fachwelt längst kalter Kaffee sind.

„Wer behauptet, der Hype ums ‚Garagengold‘ sei plötzlich vorbei, hat die letzten Jahre verschlafen“. Tatsächlich habe der Markt seinen Zenit bereits um 2016 oder 2017 erreicht. Seitdem finde lediglich eine langsame Rückkehr zum „Normalmaß“ statt. Dass Vorkriegsautos oder Modelle aus den 50er- und 60er-Jahren an Nachfrage verlieren, sei eine seit Jahren bekannte Tatsache und keine neue Krise.

Zudem korrigiert kfz-betrieb.de die oft verbreitete Zahl der H-Kennzeichen: Diese liege keineswegs bei der Millionengrenze, sondern bei weniger als der Hälfte – ein Fakt, der die tatsächliche Marktgröße in ein ganz anderes Licht rückt.

Diese Einschätzung teilt auch die Geschäftsleitung bei OCC: „Die Verrücktheit der Jahre 2012 bis 2023 ist vielleicht vorbei, das ist aber auch okay so.“

Man sieht die Ursache für die damalige Preisexplosion in einer Sondersituation: „Die extreme Niedrigzinsphase hat Spekulanten in den Markt gelockt, die da eigentlich nicht hingehören. Auf der Bank gab es keine Zinsen, also wurden Fahrzeuge teils auf Pump gekauft, in der Hoffnung auf schnelle Gewinne.“

OCC

Wir versichern
Klassiker.



Substanzlose Panikmache vs. harte Marktdaten

Trotz der aktuellen Abkühlung sieht die offizielle Interessenvertretung der Szene keinen Grund zur Panik. DEUVET Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V., beobachtet die Entwicklung zum Start der Saison 2026 positiv. Zwar würden Hobby-Ausgaben in wirtschaftlich unruhigen Zeiten kritischer geprüft, doch: *„Die stetige Zunahme der Zulassungen älterer Fahrzeuge zeigt das ungebrochene Interesse“*, betont man.

Diese Einschätzung stützt auch der Geschäftsführer des Marktbeobachters classic-analytics. Während allgemeine Medien das Ende einer Ära herbei schrieben, zeige das Hochpreissegment enorme Stabilität.

Als Beleg führt msn die Monterey Auction Week an, wo im August 2025 Klassiker im Wert von über 400 Millionen Dollar versteigert wurden – das zweithöchste Ergebnis der Geschichte. Zudem verweist man auf das Vertrauen der Finanzwelt: *„JP Morgan als größte Verbraucherbank der Welt akzeptiert jetzt Oldtimer zur Sicherung von Krediten in Millionenhöhe.“* Eine Bank tue dies nur, wenn sie die langfristige Werthaltigkeit eines Marktes geprüft habe.

Generationenwechsel: Der Käfer geht, der Skyline kommt

Warum sich die Stimmung dennoch gewandelt hat, liegt an einem tiefgreifenden demografischen Wandel. *„Unterschiedliche Generationen interessieren sich für unterschiedliche Autos und Events – die Welt dreht sich eben weiter“*. Während früher die viertägige Oldtimer-Rallye für mehrere Tausend Euro das Maß der Dinge war, dominieren heute moderne Formate wie „Cars & Coffee“, „HEIZR“ oder „Pizza, Pasta, Porsche“, die teilweise über 1.000 Fahrzeuge anziehen. *„Die Car Culture ist ungebrochen, heute eben befeuert durch TikTok, Instagram und YouTube“*.

Dieser Wandel schlägt sich direkt in den Preisen nieder. Der Geschäftsführer von David Finest Sportscars in Hamburg, bringt es auf den Punkt: *„Der VW Käfer ist für viele heute einfach nicht mehr interessant, weil er sich nicht gut fährt.“*

Die „Boomer“ lösen ihre Sammlungen auf, während die nachrückenden Käufer Autos suchen, die sie an ihre eigene Jugend erinnern. Während klassische Ikonen wie der Jaguar E-Type oder die Mercedes Pagode preislich „Federn lassen“, schlägt die Stunde der Youngtimer und JDM-Legenden (Japanese Domestic Market). Fahrzeuge wie der Nissan Skyline, Mitsubishi Lancer Evo oder der Honda NSX sind die neuen Sehnsuchtsobjekte. Aber auch bodenständige Klassiker wie der VW Corrado, der BMW Z3 oder die erste Serie des Porsche Boxster gewinnen an Bedeutung. An der Spitze der Pyramide haben moderne Hypercars wie der Bugatti Divo oder Modelle von Pagani und Koenigsegg die alten Vorkriegs-Könige endgültig vom Thron gestoßen.

Diese Modelle sind die Gewinner von morgen

Doch welche Autos sind die Gewinner von morgen? Die Experten sind sich einig, dass „Fahrbarkeit“ das neue Schlüsselwort ist. Die Experten sehen einen klaren „Sweet Spot“ bei Fahrzeugen zwischen den frühen 90er-Jahren und etwa 2015: *„Das sind schnelle, schöne Fahrzeuge für die Generation X und jünger. Danach werden die Autos oft zu komplex, zu elektronisch, haben zu viel Turbo und zu wenig Hubraum.“* Das sehe man etwa bei Porsche, wo das Interesse nach dem Modell 991.1 spürbar abnehme.

Dass es derzeit in den Autohäusern etwas ruhiger zugeht, hat also weniger mit einer Abkehr vom Oldtimer zu tun als auch mit der allgemeinen Weltlage. Man sieht die Ursache in einer „mangelnden Kauflaune und Unsicherheit bezüglich der weltpolitischen Situation“. Denn die Besucherzahlen auf Messen und Treffen beweisen: **Die Leidenschaft der Oldtimer-Community für automobiles Kulturgut ist ungebrochen.**

Und die Experten sind sich einig: Der Markt bereinigt sich von Substanzlosigkeit, aber gute, besondere Exemplare bleiben wertstabil. Das führt laut DEUVET zu einem riesigen Angebot, bei dem jedoch nur Qualität zählt: *„Das bessere Auto ist immer der bessere Kauf. Fahrzeuge mit nachvollziehbarer Historie und Originalität werden auch in Zukunft Liebhaber finden.“*

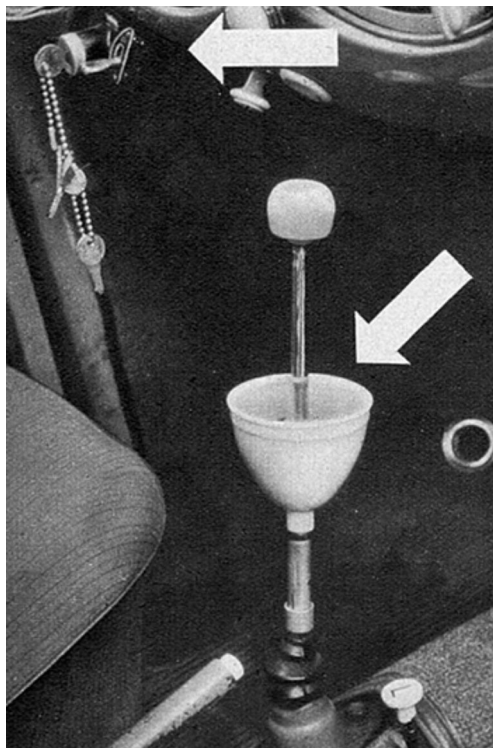
So bleibt zum Schluss ein simpler, aber effektiver Ratschlag an alle verunsicherten Sammler: Ruhe bewahren und sich dieses schöne Hobby nicht kaputt machen lassen



**Wir versichern
Klassiker.**

Es war einmal ... der Schalthebel-Aschenbecher

Paul Krüger



... und zwar aus gleich zwei verschiedenen Gründen: Einerseits weil immer weniger Leute rauchen und Aschenbecher generell als Ausstattungsdetail verschwinden.

... und andererseits weil heutige Schalthebel so kurz sind, dass man kaum noch ein Perlenkettchen darumlegen kann – sofern es sie überhaupt noch gibt. In vielen Autos haben ja längst Dreh- oder Druckknöpfe ihre Funktion übernommen.

Aber 1953, als noch ein halber Meter Metall aus dem Mitteltunnel emporragte und jeder Atem- auch ein Lungenzug war, bot dieser zweckentfremdete Lampenschirm für 5,25 Mark einen unerhörten Komfortgewinn, konnte man doch zwei Dinge mit einem Handgriff erledigen.

Für Großkaliberraucher gab es auch die Ascheschublade unter dem Armaturenbrett. Die ließ sich vermutlich leichter ausleeren – kostete allerdings auch 50 Pfennig mehr.

Was es damals sonst noch an praktischem, lustigem und unnützem Zubehör für den VW gab, verrät der Artikel von auto motor und sport:

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.

Nächste wichtige Aquisition: ein Scheibenwascher.

Wer ihn hat, wundert sich, dass man ohne ihn überhaupt fahren kann. Die Versuche eines Autos, bei Sudelwetter voll Scheibenkleister einen Lastwagen zu überholen, rufen dann ähnliche Rückenschauer hervor wie Erzählungen über japanische Selbstmordpiloten.

Ein Wascherfabrikat (Sokla-Patente, DM 37,75) arbeitet mit einem kleinen, dreiviertel mit Wasser gefüllten Druckkessel, der an der Tankstelle auf 2,5 atü aufgepumpt wird. Auf Knopfdruck spritzt das Wasser aus zwei Düsen auf die Scheibe.

Das Nachfüllen des 1 Liter-Kessels ist ohne passenden Trichter etwas umständlich; sonst funktioniert die Sache recht gut.

Wir haben während des ganzen Winters nur einmal nachgefüllt!

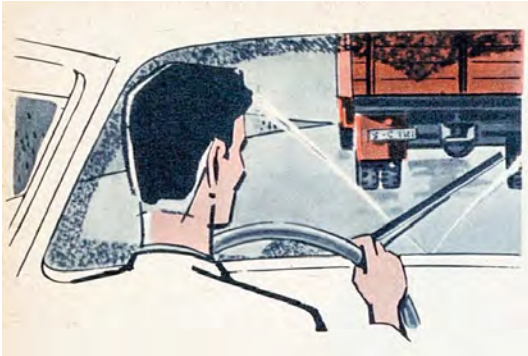
Beim SWF-Scheibenwascher (DM 18,75) muss man an einer Pumpe am Armaturenbrett pumpen, wenn man nicht zu der teureren Ausführung mit Elektropumpe greift.

Bei den Hand pumpen waren die Gummimembranen immer etwas anfällig; neuerdings soll es besser sein.

Es war einmal ... der Vakuum-Scheibenwischer

Paul Krüger

Stellen Sie sich einmal vor, der Thermostat würde mit zunehmender Wassertemperatur immer weiter schließen oder der Verteiler mit steigender Drehzahl immer mehr auf Spätzündung stellen. Kontraproduktiv? Aber hallo! Trotzdem hielt sich bis in die Sechzigerjahre eine Konstruktion im Automobilbau, die nach genau diesem Prinzip funktionierte: der über den Unterdruck im Ansaugtrakt angetriebene Scheibenwischer.



Das erklärt sich wie folgt: Im Leerlauf oder bei wenig Gas saugt der Motor mehr Luft aus dem Krümmer als durch die Drosselklappe nachströmen kann, was den Wischer auch bei nur leicht erhöhter Luftfeuchtigkeit zu Höchstleistungen treibt. Je weiter sich das Tor zum Vergaser öffnet, desto geringer wird der Druckunterschied – bis er bei Vollgas nahezu völlig ausgeglichen ist.

Die Folge: Der Wischer bleibt stehen.

Prinzipiell ist der Gedanke ja richtig, umso langsamer zu fahren, je schlechter die Sicht wird. Allerdings schaut auch jeder, der bei Nieselregen einen schweren

Anhänger steil bergauf zieht, durch eine ungewischte Scheibe ins Trübe. Und sobald nach dem Gipfel die Motorbremse im zweiten Gang zum Einsatz kommt, bringen die wild rasenden Wischerblätter die Scheibe zum Schmelzen.

Artikel von www.zwischengas.com



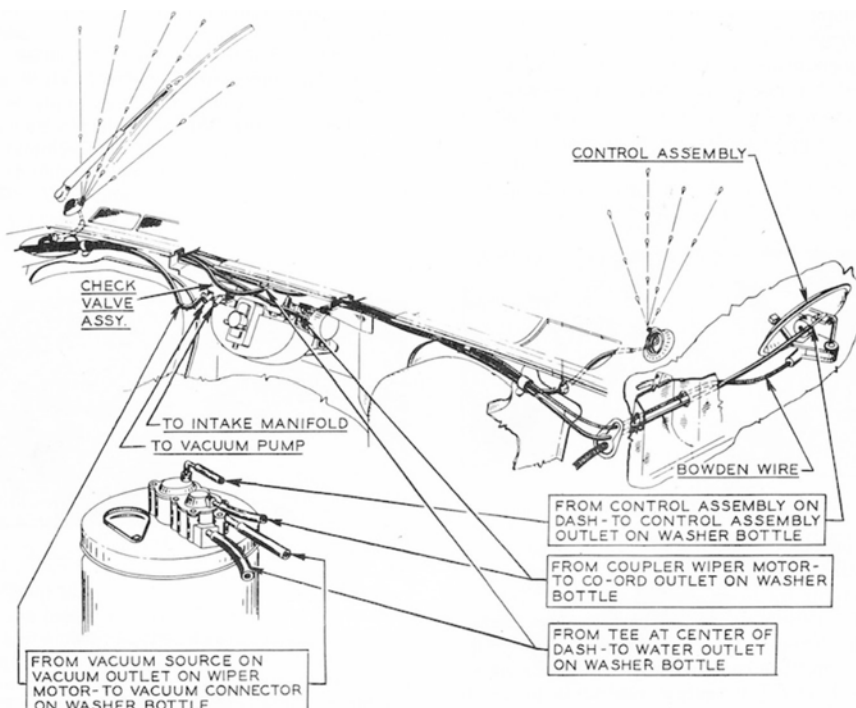
Auktionen, Events und vieles mehr. Ergänzend fasst der kostenlose und wöchentliche Zwischengas-Newsletter die wichtigsten Highlights aus der Oldtimer-Szene in kompakter Form zusammen und bietet einen umfassenden Ausblick auf kommende Veranstaltungen, die sich ein eingefleischter Oldtimer-Fan auf keinen 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, 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.

In den Pioniertagen des Automobils nahm man dieses Ärgernis noch notgedrungen in Kauf. Waren doch manche Lichtmaschinen schon mit einer längeren Nachtfahrt im Trockenen überfordert, so

würde der kombinierte Dauerbetrieb von Scheinwerfern und elektrischen Scheibenwischern die Batterie im Nu leer saugen.



Und bei schlechter Sicht zu fahren ist immer noch besser als im Regen am Straßenrand zu stehen.

Der durch Unterdruck betätigte Bremskraftverstärker hielt sich deutlich länger.

Logisch: Beim Bremsen steht man ja nur selten auf dem Gaspedal.



Juhu – es wird endlich wärmer! Damit Sie gut und sicher durch die warme Jahreszeit rollen, hat der ARBÖ gemeinsam mit der GTÜ (Gesellschaft für Technische Überwachung GmbH) und der Auto Zeitung die neuesten Sommerreifen für Sie getestet.

Ein guter Sommerreifen ist ein Multitalent: Er soll mit unerschütterlicher Haftung für kurze Bremswege und ein berechenbar stabiles Fahrverhalten sorgen, zudem leise laufen, sanft federn, lange halten – und Fahrspaß vermitteln. Weitere Anforderungen: vor drohendem Aquaplaning schützen, zugleich aber wenig Abrieb und damit Feinstaub in die Umwelt abgeben. Und das alles natürlich zu einem möglichst günstigen Preis.

Im Test traten zehn Pneus in der Dimension 235/45 R 18 aus verschiedenen Preissegmenten gegeneinander an:

€€€: Continental, Goodyear, Michelin, Pirelli

€€: BF Goodrich, Firestone, Maxxis

€: Laufenn, Tercelo, West Lake

Auf trockener Straße bleibt das Testfeld erfreulich dicht zusammen. Der Abstand zwischen dem Continental, der mit 32,8 Metern den kürzesten Bremsweg aus 100 km/h erzielt, und dem West Lake, dessen 35,7 Meter den längsten Anhalteweg markieren, ist noch akzeptabel. Auch bei der Fahrsicherheit lassen sich zwar spürbare Unterschiede ausmachen, doch selbst die Profile von Tercelo und West Lake, die hier am schwächsten abschneiden, lassen sich problemlos bändigen. Mit dem präzisen und dynamischen Fahrverhalten des Goodyear können sie freilich nicht mithalten.

Auf Nässe ergibt sich ein ganz anderes Bild. Denn hier zeigen die Probanden erhebliche Unterschiede. Allen voran bietet der Premium Contact 7 von Continental auf regennasser Straße optimale Haftung. Egal ob im Handling oder beim Bremstest, auf der Kreisbahn oder bei der Fahrsicherheit – er ist spitze. Auch die Profile von Pirelli, Goodyear und Firestone geben bei Regenwetter eine sehr gute Figur ab – wobei der Firestone zwar am wirkungsvollsten vor Aquaplaning schützt, aber wie Michelin und Maxxis einen ziemlich langen Bremsweg verzeichnet.

Der Fairness halber sei erwähnt, dass auf einer besonders glatten Asphaltbahn gemessen wurde. In der Regel werden daher die durchschnittlichen Bremswege im Alltag kürzer ausfallen. Die drei Discount-Angebote von West Lake, Tercelo und Laufenn haben zu lange Bremswege von 100 km/h bis zum Stillstand. Dort, wo der Continental stoppt, rauscht er auf diesen drei Reifen mit deutlich über 30 km/h Restgeschwindigkeit vorbei – viel zu viel.

Das Fazit

Bei guten Straßenverhältnissen überzeugen alle getesteten Reifen, Unterschiede zeigen sich vor allem im Handling, beim Fahrkomfort und in der zu erwartenden Laufleistung. Kritisch wird es jedoch auf nassem Asphalt: Hier treten teils deutliche Unterschiede in der Griffigkeit zutage – insbesondere beim Bremsen auf regennasser Fahrbahn. Genau diese Defizite können schnell zum Sicherheitsrisiko werden.

Als Testsieger setzt sich der Continental PremiumContact 7 mit deutlichem Vorsprung durch. Besonders auf nasser Fahrbahn überzeugt er mit herausragender Performance.



ARBÖ Sommerreifentest Dimension 235/45 R 18

ARBÖ
 Testlabor

Hersteller Reifen Typ Dimension 235/45 R 18	Continental Hankook Performance 3	Goodyear Eagle F1 Asymetric 3	Pirelli Cinturato CS	Firestone Roadhawk 2	MT Goodrich Adhition 2	Michelin Primacy 3	Maxxis MP1 Performance	Wentworth Z-107 Z-108 Z-109	Landarm S-100 S-101 S-102	Tercepto Sport 301
WASSE										
Agasierung, längs	25	20	23	23	22	24	22	20	21	20
Agasierung, quer	37	8	8	10	8	6	6	8	6	4
Reifen 100 - 0 km/h	40	40	32	29	30	25	19	16	11	17
Fahrsicherheit	45	44	41	39	41	27	30	23	16	19
Handling (0 - 100 km/h, Zeit)	30	30	10	19	17	11	14	14	14	11
Kreislauf (0 - 100 km/h, Zeit)	30	10	9	9	7	7	7	6	6	5
Kosten/Wartung	150	147	125	124	117	130	85	95	74	70
TRÜCKEN										
Alte (km/h/1000km)	10	5	9	5	8	10	5	3	5	3
Reifen 100 - 0 km/h	40	40	36	33	34	30	31	26	20	20
Fahrsicherheit	50	40	30	25	24	22	21	16	16	10
Handling (0 - 100 km/h, Zeit)	20	10	10	13	16	18	10	18	10	18
Kosten	10	8	6	6	6	10	6	7	6	4
Landarm (km/h)	30	8	10	6	7	10	5	5	7	6
Schadstoffausstoß	10	5	7	6	9	10	8	6	7	6
Stellen, 10 m	40	9	10	9	8	9	9	8	8	3
Verwendbares 90 km/h	30	8	10	7	9	9	8	6	10	9
Kosten/Wartung	150	147	125	110	124	130	111	90	100	90
GESAMTPUNKT WERTUNG	300	292	292	243	240	225	109	160	155	105
PLATZIERUNG	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

ARBÖ

123 Pannen-Notruf

KUNTERBUNTES



Statement der "Kraigerberg-Classic- Rallye-CHALLENGE"

Als Veranstalter der "Kraigerberg Classic Rallye CHALLENGE" müssen wir die, für den 08. Mai 2026 geplante Veranstaltung leider absagen, da trotz intensiver Bemühungen zu wenige Anmeldungen eingegangen sind.

Unser Ziel war es, eine anspruchsvolle Staatsmeisterschafts-Rallye auf höchstem Niveau zu organisieren. Offensichtlich findet dieses Format derzeit noch nicht die erforderliche Akzeptanz bei den Fahrern trotz des großen positiven Echos bei der Premieren-Veranstaltung am 16. Mai 2025.



Wir bedauern diese Entwicklung außerordentlich. Für 2027 planen wir, in Kärnten zwei klassische Streckenrallyes sowie eine weitere Kraigerberg GHOST Classic (analog zur Veranstaltung am 16.10.26) zu veranstalten. Einbezahlte Nenngelder werden natürlich rückerstattet!



Miha blogt wieder!

Nach wie vor berichtet Klubmitglied Miha Vrhunec aus unserem Nachbarland Slowenien. Diesmal führte der "Winter Trial" durch seine Heimat und machte dem Namen der Veranstaltung alle Ehre.

Schaut Euch Miha's Blog an:



Der Winter Trial ist eine sechstägige Regularitäts-Rallye für Oldtimer, die mitten im Winter stattfindet und von holländischen Organisatoren veranstaltet wird.

Die Fahrt erinnert ein wenig an die holländische "Städte-Tour" für Eisläufer auf dem zugefrorenen Weißensee in Kärnten, wo man den Niederländern zeigt, wie echter Winter aussieht.



Beim Winter Trial geht es vor allem um präzises Fahren auf verschneiten Straßen durch herausforderndes Gelände und um dabei so gut wie möglich die vorgegebenen Zeiten ein-zuhalten.

Die Teilnehmer legen etwa 350 km pro Tag zurück, wobei erfahrene Teams zwei zusätzliche Nachtrunden von jeweils etwa 150 km absolvieren.

Der Winter Trial 2026 fand vom 25. bis 30. Januar statt. Die diesjährige Rallye war eine aufregende Herausforderung auf teilweise schneebedeckten Straßen und durch weiße Landschaften mit einer dadurch sehr herausfordernden Navigation.



Das niederländische Abenteuer begann in der Nähe der malerischen Stadt Salzburg und führte von dort nach Süden mit einem spannenden Rallye-Tag in Slowenien, bevor der Rest der Veranstaltung in die atemberaubenden, verschneiten italienischen Dolomiten führte.



Ein besonderes Highlight: Die Trial-Klasse absolvierte in Slowenien eine Nachtetappe.



Die Reise endet in der Nähe des Gardasees, wo auch die Siegerehrung statt fand..

Alle Fotos: aus Miha's Blog





PIT STOP

Im Oktober 2024 hatte das 1. C.A.R. Team Ferlach die einmalige Gelegenheit, dass der Formel 1-Experte Karl Schuchnig einen PIT STOP bei unserem Klubabend einlegte.



Blacky Schwarz / Karl Schuchnig

Über Vermittlung von Klubmitglied "Blacky" Schwarz gab Schuchnig bei dieser Gelegenheit einen faszinierenden Blick hinter die Kulissen der Formel 1.



In seiner neuesten Ausgabe seines Buches "PIT STOP" gibt der F 1-Insider wiederum einen Einblick in die faszinierende Welt der Formel 1: Die Anforderungen an die Piloten, Mechaniker und Mitarbeiter, die Technik der Autos, die notwendige Logistik und Organisation, der unglaubliche Aufwand und die geschäftliche Seite dieses einmaligen Sports werden auf interessante und ausführliche Weise beschrieben.

Darüber hinaus erzählt der Autor auch viele spannende und humorvolle Geschichten, aus seinem Leben mit diesem

"Zirkus": Geschichten, die zum Teil noch nie publiziert wurden.

Ein handsigniertes PIT STOP Buch könnt ihr auf Karl Schuchnigs Website <https://www.pitstopbook.com/> oder bei ihm persönlich bestellen.



Natürlich könnt Ihr sowohl das erste, als auch das zweite Buch von Karl Schuchnig über die Formel 1 auch bei amazon bestellen: Vertrauen zu genießen ist ein



größeres Kompliment, als geliebt zu werden!

George Mac Donald (1824 - 1905)
Schottischer Schriftsteller



**Mit Waffen
kannst du Terroristen
töten. Mit Bildung
tötest du den
Terrorismus.◀**

MALALA YOUSAFZAI (*1997), pakistanische Aktivistin und Friedensnobelpreisträgerin
Eingesandt von Katharina Bergmann, Ilmenau



Wer Teil der "Orange Army" sein möchte, kann als Max Verstappen-Fan sein Formel 1-Ticket auch direkt auf der Homepage von Max bestellen:

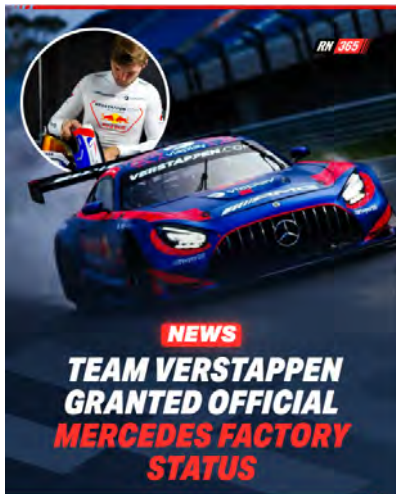


Tickets werden für die GP von Österreich, Ungarn, Belgien und Holland angeboten.



Zum Ticket-Shop von
>> [Max Verstappen](#)





Verstappen Racing informiert

Die GT World Challenge Europe hat bestätigt, dass Mercedes für die kommende Saison mit drei Pro-Teams antreten wird.

Verstappen Racing gehört dazu und tritt jetzt unter diesem Namen an:

Mercedes-AMG Team Verstappen Racing



Fotos: verstappen.com-David Klopman

Das Verstappens Team wird in dieser Saison in mehreren Kategorien aufscheinen: Im Sprint Cup teilen sich Chris Lulham und Daniel Juncadella das Auto.

Jules Gounon tritt im Endurance Cup an.



Liebe Oldtimerfreunde!

Natürlich freuen wir uns über bald 40 Jahre Vienna Classic Days!

22. - 23. August 2026

Die Szene – die gerade in diesen Zeiten – ganz wertig ist und zur Wertschätzung automobilier Kulturgüter, zur Geschichte der Mobilität besonders wichtig ist, das sind die Clubs, die mit Enthusiasmus ein wunderbares, faszinierendes Hobby präsentieren



Wir möchten Euch einladen, bei den Vienna Classic Days dabei zu sein. Als kleine Gruppe im Teilnehmerfeld, zum Vorstellen eures Clubs und mit besonderer Wertung

Das spezielle Angebot für euch:

4 Autos nennen gemeinsam – nur drei bezahlen!

Bitte den Clubnamen schreiben. Je älter das Fahrzeug, umso geringer das Nenngeld.

Einfach mal reinschauen auf www.viennaclassicdays.com

Wir freuen uns auf eure NENNUNGEN und darauf zwei wunderbare Tage mit unseren Oldtimerfreunden zu zelebrieren.



Fotos: Reel Bull Content Pool//Gold&Goose

44 Rennen werden die Piloten der MotoGP im Jahr absolvieren; an jedem der 22 Rennwochenenden werden sowohl ein Sprint am Samstag, als auch das eigentliche MotoGP-Rennen am Sonntag gefahren



Eine große Herausforderung nicht nur an das Material und die Teams, sondern vor allem auch an die Fahrer.



Für diesen körperlichen Einsatz wird derzeit zwischen den Herstellern und Piloten einerseits und den Organisatoren des MotoGP eine Art Entschädigung diskutiert.

Ein Betrag von 500.000 EUR pro Saison winken dabei für jeden Fahrer. Das ist für die Top-Stars sicherlich nur ein "Körpergeld", wird aber die Piloten, die nur das Feld auffüllen sicherlich freuen. Spitzenfahrer erhalten ja noch zusätzlich außer ihren gut dotierten Werksverträgen, noch Bonuszahlungen, Werbeverträge etc.





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.

02. April



Klubabend des 1. C.A.R. Teams Ferlach, mit Video, s.S. 3

Termin: 18 Uhr

Ort: GH Plasch "Auf der Huab'n", Ferlach, Reßnig

04.-06. April

Oldtimermesse in Klagenfurt „Classic Cars & Bikes“

Ort: Messegelände Klagenfurt

10.-11. April

Lavanttal-Rallye

Ort: Wolfsberg

17. April

Kraigerberg Classic Rallye

Termin: 14:30 Uhr

Ort: 9311 Kraig, Meiseldinger Str. 4

25. April



Classic-Shorttrack, 1. Lauf zum „Karawanken-Classic-Cup“

Termin: 12:00 Uhr

Ort: St. Jakob i.R., Fa. GLOBO

Info: www.carteamferlach.at/veranstaltungen/veranstaltungen/classic-shorttrack



25. April

Oldtimertreffen St. Urban

Ort: St. Urban, Urbaner-See

01. Mai

„

Frühstück bei mir“, Oldtimer-Treffen bei Klubmitglied Ingrid Weichsler

Ort: Brennerestraße, Klagenfurt; Nähe Gurkerwirt

01. Mai

48. Landes-Oldtimertreffen Dullach

Ort: Drauhafen Dullach

Info: KMVC, www.kmvc.at

08. Mai

Kraigerberg Classic CHALLENGE

Termin: **abgesagt**

24. Mai

Oldtimertreffen Rothenthurm

Ort: Clubgelände in Olsach Alte Strasse 1, Rothenthurm

Info: www.oldtimerfreunde-rothenthurm.at

02. Juni



Klubabend des 1. C.A.R. Teams Ferlach

Termin: 18 Uhr

Ort: GH Plasch "Auf der Huab'n", Ferlach, Reßnig

13.-14. Juni

Croatia Classic Marathon, 2. Lauf zum „Karawanken-Classic-Cup“

Ort: Sveta Nedelja, Zagreb, Kroatien

Info: www.starikotaci.hr



14. Juni

Oldtimer und Teilemarkt

Ort: Liebenfels

Info: www.f-a-m.at

28. Juni - 05. Juli

Austria Historic Osttirol

Ort: Lienz

Veranstalter: avac / www.avca.at

12. September



SMS-Classic-Sprint, 3. Lauf zum „Karawanken-Classic-Cup“

Termin: ab 8 Uhr

Ort: Ebenthal, Klagenfurt, SMS-Str. 1

