



Uran-Brothers

wiederholen Sieg beim Classic-Shorttrack

Tausendstel-Krimi beim "Final Count Down" des Classic-Shorttracks



Unser Projekt "Motorsport-Förderung" startet am 22. Mai



Klubmitglied Gerald Glinzner siegt am Rechberg



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

Gerd als Obmann und ich als Stellvertreter des 1. C.A.R. Teams in der kurzen Zeit, die wir inzwischen im Amt sind schon viel um Eurem Wunsch an uns als neuem Vorstand gerecht zu

- Mehr Informationen
- Mehr Aktivitäten.

Ferlach haben unternommen werden:

So haben wir am 2. April seit langem wieder einen im Heimatort unseres Klubs, Ferlach, abgehalten. Bezogen aktiven Mitglieder, war dieser Abend sehr gut besucht und ist durch einen Video-Rückblick auf das Klubgeschehen vor 30 Jahren, sehr gut angekommen. Siehe Seite 4. Einen "außertourlichen Klub- gibt es am 1. Mai beim "Frühstück bei mir" unseres Mitglieds Ingrid Weichsler, s. Seite 3.

Klubabend auf die derzeit vor allem

Am 25. April wurde der "Classic-Shorttrack" bei GLOBO in St.Jakob i.R. abgewickelt; ein sehr spannender Event, trotz geringer Beteiligung die vor allem auf die österreichweiten OLD-TIMER-TAGE am 25. und 26. April 2026 zurück zu führen war, s. Seite 5.



Für das nächste Event, bei dem wir vor allem wieder junge Leute ansprechen wollen, dem SIM-racing in Ferlach, sind die Termine mit 22. und 28. Mai 2026 bereits fixiert. Siehe dazu Seite 9.

Hier möchte ich mich bei allen Unterstützern wie der Gemeinde Ferlach, 3-fach Rallye-Staatsmeister Achim Mörtl, den Kartbahnen Rosental und unserem Klubmitglied Harald "Blacky" Schwarz herzlich bedanken. Ein diesbezügliches up-date unserer Homepage ist in Arbeit.

Auch die Vorbereitungen für ein "Schnupper-Karting" für Kinder auf dem Ferlacher Hauptplatz sind bereits so weit fortgeschritten, dass wir uns eigentlich nur über den Termin einigen müssen. Darüber können wir in unserem nächsten DRIFT sicherlich bereits berichten.

Da unser DRIFT maximal einmal im Monat erscheinen kann, haben wir unsere Klubmitglieder bereits zweimal kurzfristig über anfallende Termine durch einen Mitglieder-Rundbrief über anstehende Termine informiert. Versprechen "Mehr Informationen" also ebenfalls gehalten!

Darüber hinaus ist auch unser DRIFT, vor allem Dank der Mitarbeit etlicher Klubmitglieder umfangreicher und auch hoffentlich interessanter geworden.

Für unsere Klubmitglieder konnten wir in der kurzen Zeit bereits etliche Vorteile erreichen, so z.B.:
Ermäßigung für die Kartbahn Rosental, Prozedere dafür in Arbeit
Ermäßigung bei "Roadtrips" von Achim Mörtl auf Anfrage

Du siehst also - es passiert wieder etwas beim 1. C.A.R. Team Ferlach - und wir würden uns freuen, wenn wir wieder neue Klubmitglieder bei uns begrüßen könnten! Ein Anmeldeformular findest Du auf der vorletzten Seite dieses DRIFTS bzw hier
Euer

Mark Strohecker

CLICK
HERE




FIGI's ROADBOOK

Vorwort des Obmannstf.	Seite	2
Klubabend 1. Mai 2026	Seite	3
Klubabend 2. April	Seite	4
Classic-Shorttrack, KCC	Seite	5
Rechbergrennen	Seite	7
SIM-racing	Seite	9
BOSS-GP	Seite	11
Messe Auto & Bike	Seite	14
Bankraub in Ferlach	Seite	17
Beiträge unserer Klubmitglieder	Seite	19
5 Jahre Motorwelt München	Seite	23
Rallye- / Formel 1 / MotoGP News	Seite	25
Ser ARBÖ empfiehlt	Seite	40
Olstimer Infos	Seite	42
Termine	Seite	59

INHALT

Wir feiern den 1. Mai bei Ingrid's "Frühstück bei mir"

Ingrid Weichsler's "Frühstück bei mir", traditionell immer am 1. Mai, kann zwar nicht auf die lange Tradition des Weihnachts- oder Osterfestes verweisen, aber in Kärnten ist dieses "Frühstück" bereits eine Institution geworden.

Vor allem die Kärntner Oldtimer-Liebhaber, sowohl aus der Zweirad- wie auch aus der Vierrad-Kategorie, geben sich bei Ingrid und ihrem Bruder Siegfried und Schwägerin Barbara gerne ein Stell-Dich-Ein.

Unser nächster, inoffizieller Klubabend findet bei Ingrid's "Frühstück" am 1. Mai, ca. 10 Uhr, statt

Interessante Benzingsprache sowie Ratschläge und Erfahrungsaustausch unter Gleichgesinnten machen dieses Treffen zu einem Erlebnis das einen Besuch wirklich wert ist.

Wer kann, kommt mit seinem Oldy, egal ob Motorrad oder mit dem Automobil. Auch heuer hat uns unser Klubmitglied Ingrid wieder zu

diesem Oldtimer-Event eingeladen, dem wir gerne nachkommen; denn bei Ingrid gibt es nicht nur schöne Oldtimer zu bewundern - die ehemalige Motorrad-Rennfahrerin sorgt auch jedes Jahr vorzüglich für ihre Gäste. Alljährlich überrascht uns die Gastgeberin dabei mit einem

dem die stolze Pilotin bereits mehrfach die Karawanken-Classic bestritten hat?

- Den BSA Three Wheeler, TW 32.6, Sport, Baujahr 1929? Das einzige Exemplar in Österreich und von Ingrid ebenfalls mehrfach mit Erfolg bei der Karawanken-Classic eingesetzt.
- Oder den MGA Mark II, Baujahr 1962; die letzte Ausgabe des legendären MGA bevor ab 1963 der MGB produziert wurde.

Routenplaner >

[CLICK HERE](#)

An unsere Mitglieder und Besucher: Bitte vergesst nicht auf eine Spende!

anderen Fahrzeug aus ihrer Sammlung an schönen und gepflegten Oldtimern. - Wir sind schon gespannt welchen davon Ingrid heuer präsentieren wird:

- Den Triumph Roadster 2000 Proto, Baujahr 1945, von der Besitzerin liebevoll „Protzi“ getauft.
- Den MG Rennwagen, Einsitzer, Baujahr 1958; mit

Wir sind gespannt, womit uns unsere "Red Baroness" heuer überraschen wird.

Wir freuen uns auf einen interessanten, gemütlichen inoffiziellen Klubabend bei Ingrid!

DANKE für die Einladung



Der Klubabend am 2. April



Nach der langen Winterpause hatte der neue Vorstand zum ersten Klubabend des heurigen Jahres aufgerufen. ... Und wo passte es besser, als in jenem Gasthof, in dem der Klub 1968 gegründet worden war, dem Gasthof Plasch "Auf da Huab´n" in Ferlach-Reßnig.

Erfreulich dass bei dieser Rückkehr in das Ferlacher Stammlokal auch Freunde und Stammgäste unserer Veranstaltungen den Weg nach Ferlach gefunden hatten. Klaus Zimmermann und seine Co-Pilotin Angelika Bacher hatten den weiten Weg von Salzburg nicht gescheut um einmal bei unserem Klubabend dabei zu sein.



Aber sogar aus Hermagor und Villach waren unsere Mitglieder angereist.

Für den Klubabend hatten wir 2 Videos zur Auswahl gestellt:

"Das Jahr 1996 beim CTF" bzw. Helmut Deiml's "Ritt auf dem Feuerball - Gruppe B"

Die Entscheidung fiel einstimmig auf das Klubvideo.



In diesem wurde u.a. über unser Schikjöring im Jahr 1996 berichtet bei dem tiefwinterliche Verhältnisse herrschten, während wir am zeitgleichen 2. April 2026 fast schon sommerliche Temperaturen verzeichneten



Auch unsere Karting-Teams, sowie den ersten Rallye-Staatsmeistertitel



unserer damaligen Klubmitglieder Achim Mörtl mit Co Ilka Petrasko konnten wir verfolgen.

Wir freuen uns auf den nächsten Klubabend am 1. Mai! bei Ingrid Weichsler





0,003 Sekunden entschieden über den Sieg

Traumhaftes Sommerwetter, perfekte Organisation, optimale Zeitnehmung, rasche Zwischenergebnisse nach jeder einzelnen Runde, eine "deftige Jaus'n" vom bekannt guten Ausflugslokal "Schaidabauer" in Ferlach, die Siegerehrung weit vor dem geplanten Zeitpunkt ... Alles passte, so dass den Teilnehmern genug Zeit blieb auf der Heimreise noch einen Zwischenstopp am blauen Wörthersee für eine Kaffee-Pause einzulegen. --- Kurz: es lief bei dieser Veranstaltung alles so ab, wie man es vom 1. C.A.R. Team gewohnt ist. - Einziger Wemuts-Tropfen: zu wenig Teilnehmer!



Exakt dem Zeitplan entsprechend hielt Fahrleiter D.Ing Harald Pirtscher am Samstag, den 25. April die kurze Fahrerbesprechung ab.

Viel gab es nicht zu erläutern, denn es hatte sich nur ein kleines, dafür aber hochkarätiges Teilnehmerfeld eingefunden. "Alte Hasen", bei denen nur wenige Erläuterungen notwendig waren.

exakt nach Zeitplan, um 13:01 Uhr die Strecke freigeben und die erste Gruppe in den Qualifikations-Lauf schicken.

Daher konnte Harald auch, und die erste Gruppe in den

Der Classic-Shorttrack wurde auch heuer wieder auf einem Rundkurs um die Hallen der Fa. GLOBO in St.Jakob im Rosental ausgetragen. Mehrere Teams starten im Abstand von 15 Sekunden in diesen Rundkurs auf dem an vier Mess-Stellen die vorgegebenen Zeiten gemessen wurden. Nach jeder Runde scheidet das Team mit den meisten Strafpunkten / den höchsten Zeit-Abweichungen aus.

Es gibt Qualifikations-Läufe bei denen sich die beiden besten Teams für die Semifinal-Läufe qualifizieren. Aber auch die ausgeschiedenen Teams haben noch die Chance, sich über den Hoffnungs-Lauf für das Semifinale zu qualifizieren.

Ausgerechnet das, in der neuen "Gästeklasse" startende Team Schlager Otmar /Peyrer Anita musste in diesen Hoffnungs-Lauf und konnte sich dabei mit ihrem Mazda MX5 ND in die nächste Runde retten und schließlich sogar das Finale erreichen.

Der Steirer nach der Veranstaltung:

"Ein wahnsinnig spannender Bewerb, denn man darf sich eigentlich in keiner Runde einen Fehler erlauben. Dass wir nach dem Hoffnungs-Lauf doch noch ins Finale gekommen sind - damit haben wir nicht gerechnet. Schade, dass wegen der österreichweiten "Oldtimer-Tage" so wenige Teilnehmer mitgemacht haben!"





Wie lief es bei unseren Klubmitgliedern?

KR Hugo Rom mit seinem Co-Piloten Michael Mühlmann lieferten zwar gute Zeiten, aber im Semifinale war leider Endstation.

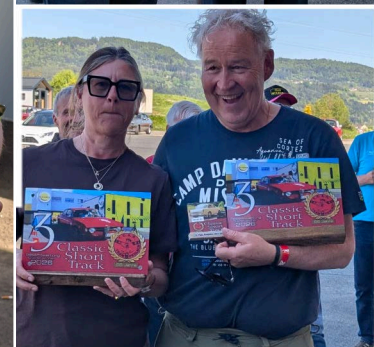
Da Hugo die zweite Chance ausließ über die neue Co-Pilotenwertung doch noch ins Finale zu kommen, wurmte es ihn ein wenig, dass unser zweites Klubmitglied, Johann Ramusch es doch bis dorthin schaffte und Gesamt-Fünfter, vor Hugo, wurde.



Die neue Regel sah eine eigene Wertung für die Co-Piloten vor: Der Fahrer wird zum Co-Piloten, der Co-Pilot zum Fahrer. Ein ungewohnter Modus, aber durchaus unterhaltsam.

Denn bei unserem nächsten Team Johann Ramusch / Anita Griesser hatte Anita ihren Fahrer durch einen Fehler ins frühe OUT geschossen. Selbstvorwürfe und Suicidedanken plagten die verzweifelte Co-Pilotin.

Aber sie machte ihren Fehler mehr als wett, als sie über das Semifinale der Co-Piloten den Einzug in das Finale schaffte und dort mit ihrem Johann den beachtlichen 5. Rang schaffte. SUPER gemacht, Anita!



Das große Finale war letztlich wieder ein Kampf auf höchstem Niveau auf dem es diesmal nicht mehr nur um Hundertstel-Sekunden ging, sondern bereits um Tausendstel. Denn im abschließenden Duell um den Gesamtsieg des Classic-Shorttracks siegten unsere Klubmitglieder, die Uran Brothers Alex und Michael, mit der besseren Fehlerquote von 3 Tausendstel-Sekunden. Weniger als ein Wimpernschlag!

Endergebnis des Classic-Shorttracks vom 25. April 2026:

- | | | |
|--|-------------------|-----------------|
| 1. Uran Alexander / Uran Michael | VW Typ-3, | BJ 1962 |
| 2. Stocker Manfred / Gratzner Wolfgang | Porsche 911 Targa | BJ 1972 |
| 3. Zimmermann Klaus /Bacher Angelika | Subaru SVX | BJ 1992 |
| 4. Schlager Otmar / Peyrer Anita | Mazda MX5 ND | BJ 2015 "Gäste" |
| 5. Ramusch Johann / Griesser Anita | Ford Capri RS | BJ 1980 |
| 6. Hödl Markus / Zeiner Chiara | Mazda MX-6 | BJ 1993 |



RECHBERGRENKEN

GROSSER BERGPREIS VON ÖSTERREICH

24.-26. APRIL 2026

Fotos: rechbergrennen.media /Stephan Ogris

Das Rechbergrennen in der Steiermark wartete am 25. April mit neuen Rekordzahlen auf.. Denn 269 Nennungen aus 18 Nationen waren am Ende der Nennfrist bei den Veranstaltern eingetroffen! Damit zählt der Rechberg zu den absolut größten Bergrennen Europas!



Das Bergrennen, das bereits seit 1972 am Rechberg ausgetragen wird und heuer zum 52. Mal abgehalten wird, zählt auch zu einer der bedeutendsten Motorsport-Veranstaltungen in Österreich und ist bei den Teams beliebt. Vom historischen Fahrzeug über brandaktuelle Tourenwagen bis hin zu den brachialen Formel-Boliden ist alles vertreten, was das Motorsportherz erfreut.

So kam es am Sonntag, 26. April auf der 4,4 km langen Strecke zu einem echten Motorsport-Spektakel. Bot strahlendem Sonnenschein am gesamten Wochenende kamen zigtausende Fans zu diesem Event und sorgten für eine unglaubliche Stimmung welche ihresgleichen suchte.

Nach zahlreichen Zwischenfällen im Training, zu denen auch unser Alfisto Gottfried Ogris beitrug, verlief das Rennen selbst deutlich ruhiger, so dass der 2. Rennlauf bereits um 17.00 Uhr beendet werden konnte.

Den Gesamtsieg holte sich einmal mehr der Italiener Christian Merli mit seinem Nova NP 01-2 C Cosworth. Der amtierende Berg Europameister stand nach zwei Jahren wieder ganz oben auf dem Rechberg-Treppchen. Merli hatte hier zuvor schon fünfmal gewonnen, von 2016 bis 2019 und 2023. Sein Kommentar: *„Damit hätte ich nicht gerechnet, weil wir nach zwei Wochen harter Arbeit erst um 5 Uhr am Freitag morgens hier angekommen sind. Ich hätte nicht gedacht, dass ich gewinne, denn es war ein Kampf gegen das Pech. Im zweiten Trainingslauf hat sich eine Schraube am Gashebel gelöst, und ich musste aufgeben“*

Auf Platz 2 folgte der junge Franzose Kevin Petit mit seinem Nova NP 01-2 C Honda Turbo. Besonders in 2. Lauf setzte er Merli noch einmal unter Druck. Am Ende stand Platz 2 auf der Anzeigetafel und das obwohl er mit den Grip-Verhältnissen an diesem Wochenende haderte.

Das Podium im Gesamtklassement komplettierte der Tscheche Petr Trnka, welcher erstmals mit seinem neuen Nova NP 01-2 C Honda Turbo bei einem Bergrennen an den Start ging.



Gesamt-Klassement (Zeiten beider Rennläufe addiert)

- | | | |
|----------------|------------------------|------------------|
| 1. Merli | Nova Proto NP01 | |
| 2. Kevin Petit | Nova Proto NP 01 Turbo | 0"347 Rückstand, |
| 3. Petr Trnka | Nova Proto NP 01 | 3"695 Rückstand. |

Foto: youtube christian-merli.it



Archivfoto: Peter Dürnwirth

Mit einer großartigen Leistung revanchierte sich unser Klubmitglied Gerald Glinzner für seinen Ausfall im Vorjahr. Am Steuer seines Porsche 911 Carrera SC sorgte er nicht nur für hervorragenden Zeiten, sondern auch für großes Aufsehen. Dazu peitschte Gerald seinen silber-roten Boliden bei den Historischen Tourenwagen auf den zweiten Rang und startete damit mit einem mehr als beeindruckendes Ergebnis in die vielleicht dritte Saison seiner Karriere als Berg-Europameister?

Auf dem zweiten Platz kam in dieser Kategorie der Südtaliener Gaetano Palumbo mit dem Fiat X1/9 vor dem Steirer Reinhold Prantl, auf Porsche 911 Carrera RS.

In der Historische Kategorie 5 siegte der junge steirische Lokalmatador Sebastian Holzer auf einem Mitsubishi Lancer Evo 6.

Unsere beiden Klubmitglieder Gottfried und Stephan Ogris waren auf dem Rechberg recht unterschiedlich unterwegs:

Gottfried hatte im ersten Renn-Lauf einen Einschlag in der Lackner Raith Kurve, also praktisch in der ersten Kurve gleich nach dem Start, weil er das Heck des Alfa Romeo 147 GTA Cup am Einlenkpunkt verloren hat - siehe auch Foto-Serie rechts

Da das der Grund für eine Unterbrechung und für die Rote Flagge war, durfte Gottfried den Lauf leider nicht mehr fertig fahren und hat daher keine Wertung!!

Der Schaden am Alfa ist aber zum Glück nur sehr gering!! Ein kleiner Knutschfleck auf der hinteren Stoßstange.... sonst nix ... Glück im Unglück

Den zweiten Renn-Lauf durfte Gottfried dann trotzdem in Angriff nehmen und fuhr dabei auch noch eine Top Zeit! - Was so ein Tritt in den Hintern alles bewirken kann! - Gewertet wurde dieser Lauf allerdings nicht, daher scheint in der Endwertung ein DNF = "did not finish" auf

Bei unserem Stephan Ogris und seinem Alfa Romeo 147 JTD Cup war in der ÖM Klassenwertung das Podium zum greifen nahe gewesen:

Nach dem 1. Rennlauf noch mit 3 Tausendstel Vorsprung auf Platz 3, drehte sich das Endresultat im zweiten Lauf auf Platz 4. Minimale 4 Hundertstel Sekunden Rückstand fehlten auf Platz 3 ...

Ursache für diesen Herzschlag-Abstand war eine kleine Drift-Einlage (hat nichts mit unserer Klubzeitschrift DRIFT zu tun), die der Platzsprecher so kommentierte:

"... jetzt is a abg'haut beim Anbremsen hat das aber korrigiert ... WOW ... artistisch diese Leistung! Richtig gut gemacht, richtig gut korrigiert!"



Dazu Stephan selbstkritisch:

"Eigentlich hätte ich es leicht selber schaffen müssen, am Ende verlor ich es aber wegen dieser kleinen Drifteinlage die Zeit gekostet hat." - Sehr viel Zeit sogar; denn die Zeit mit Driften betrug 02:23.528 während Stephan beim fehlerlosen zweiten Lauf rd. eine Sekunde schneller war ... 02:22.520 für die 4,4 Kilometer

Archivfoto: Stephan Ogris





Wie wir im letzten DRIFT schon berichtet haben, ist der mehrfache Rallye-Staatsmeister Achim Mörtl ein Motorsportler, der es sich zum Ziel gesetzt hat auch junge Leute für diesen Sport, vor allem den Rallye-Sport, zu begeistern. Aus diesem Grund stellt Achim auch seine hochmoderne SIM-racing Anlage unserem Klub zur Verfügung.

Am 22. und 28. Mai geht es los!



Für unser Jugend-Förderprogramm "SIM-racing" hat sich unser Klubmitglied Timmy SONNTAG zur Verfügung gestellt. Der junge Mann kennt sich als zukünftiger Polizeibeamter nicht nur im Straßenverkehr aus, sondern ist auch selbst ein begeisterter Kart-Fahrer.

Timmy wird sich außer um das Gerät selbst auch um die Einschulung der jungen SIM-Piloten auf dem Simulator, den ordnungsgemäßen Ablauf bei diesen Veranstaltungen und die weitere Betreuung der Teilnehmer kümmern. Immerhin sind ja recht schöne Preise für die Schnellsten bei diesen SIM-Rennen

ausgesetzt. Mehr darüber auf der nächsten Seite.

achim mörtl

RACING-COACHING-TRAINING



Achim Mörtl, der sich in der Vergangenheit immer sehr genau auf seine Rallye-Einsätze vorbereitete, überlässt auch beim SIM-racing nichts dem Zufall und wies unseren SIM-Koordinator nicht nur auf dem Gerät selbst ein, sondern gab ihm auch Tipps über das Fahren auf dem Simulator.

Dazu Timmy nach der ersten Fahr-Eindrücken:

"Es fühlt sich tatsächlich so an, als würde man selbst auf einer Rennstrecke fahren ... und es ist auch körperlich und geistig fordernd. Eigentlich fast so, wie wenn man in einem echten Kart fährt. Besonders arg ist, wenn man tatsächlich auf dem Simulator einmal ausreitet; zwar kann einem nichts passieren und es entsteht kein Schaden wie bei einem echten Abflug, aber man spürt den Einschlag, z.B. in eine Leitplanke, direkt am Lenkrad. Also alles sehr realistisch!"

Am 22. und 28. Mai geht es los!

Ablauf der SIM-racings am Donnerstag, 22. und am Freitag, 28. Mai 2026:

Ort: Gasthof SCHAIDABAUER, Ferlach
Routenplaner >>



Beginn: jeweils 18 Uhr

Dauer: ca. 2 1/2 Stunden

Teilnehmer: begrenzte Teilnehmerzahl um genügend Zeit für Training und Rennen zu haben
Altersbegrenzung: 12 - 20 Jahre

Anmeldung: <https://www.carteamferlach.at>

Die Teilnahme ist kostenlos!

Der mehrfache Rallye-Staatsmeister Achim Mörtl wird - soweit es seine Termine zulassen - selbst bei den beiden Terminen anwesend sein.

Wir freuen uns auf Euer Kommen!





Fotos: Angelo Poletto/BOSS GP

Die Series startet wieder durch

Fünf Länder, sechs Veranstaltungen und die aufregendsten Formelautos aller Zeiten – das gibt es in der „Big Open Single Seater Series“ 2026 zu erleben.



Seit mehr als 30 Jahren begeistert BOSS GP Fans und Fahrer in ganz Europa. Die FIA International Series versteht sich als Gentlemen-Meisterschaft, bietet jedoch ebenso jungen und ambitionierten Piloten und Pilotinnen einen Platz. Die Stars sind die Autos, die man – wenn überhaupt – oft nur mehr im Museum bestaunen kann. In der BOSS GP Racing Series werden sie eingesetzt, wofür sie gebaut wurden: um Rennen zu fahren.

Interessierte Fahrer können mit eigenen Fahrzeugen teilnehmen. Viele der Teams bieten aber auch die Möglichkeit, sich für einzelne Rennen oder die ganze Saison einzumieten. Zugelassen sind große Formelautos oberhalb der Formel 3 aus den vergangenen drei Jahrzehnten – darunter Formel-1-Boliden, US-IndyCars, Formel-3000- und moderne Formel-2-Fahrzeuge. Gespannt darf man 2026 sein, ob der italienische Rennwagenhersteller Wolf Racing die ehemalige Formel-1-Marke zurück in den Formelsport bringt. Zusätzlich hat sich auch der britische Motorenhersteller Gibson mit verbesserten V8-Motoren für die World-Series-Autos engagiert. Ein weiterer Beleg dafür, dass die BOSS GP Racing Series auch für die Industrie attraktiv ist.

Klasseneinteilung

Aufgrund des wieder gestiegenen Interesses an den Dallara World Series V8 wird für die 2012er-Modelle eine eigene WORLD SERIES-Wertung (zusammen mit A1 GP und Auto GP) ausgeschrieben. Die GP2- und Formel-2-Autos werden in der FORMULA-Klasse gewertet. In der OPEN-Klasse sind Fahrzeuge wie der Wolf GB08 Sonik, aber auch Champ- und IndyCars sowie modifizierte Boliden anderer Kategorien startberechtigt. Die SUPER LIGHTS bleibt V6-Fahrzeugen und älteren F3000 vorbehalten – mit vergünstigtem Nenngeld gelingt hier der Einstieg in die Welt der Big Open Single Seater. Die Königsklasse bilden weiterhin die F1-Autos, von Herstellern wie Ferrari, Williams, Lotus, Toro Rosso und Benetton.

Rennkalender

Erstmals in der Geschichte der Serie werden alle Rennen vor großem Publikum ausgetragen. Der Saisonstart erfolgt traditionell beim ADAC Hockenheim Historic (8. bis 10. Mai), wo am Donnerstag zusätzliche Testfahrten angeboten werden.

Anschließend folgt das Rennen auf der Grand-Prix-Strecke des Nürburgrings (12. bis 14. Juni), wo beim „Classic“ der historische Motorsport zum Leben erwacht.

Wieder im Kalender vertreten ist Frankreich: Zum ersten Mal seit 2010 gastiert die Serie auf der ehemaligen Formel-1-Rennstrecke von Magny-Cours (3. bis 5. Juli).

Es folgen zwei weitere Rennen im Sommer: The Racing Day (31. Juli bis 2. August) mit freiem Eintritt und spektakulärem Showprogramm lockt rund 100.000 Besucher an den TT Circuit nach Assen.

Ende August kehrt BOSS GP zum Red Bull Ring Classics (29./30. August) auf die Formel-1-Strecke nach Spielberg zurück.

Das große Finale steigt in Italien mit dem erstmals ausgetragenen Gran Premio Storico d'Italia (2. bis 4. Oktober). Zusammen mit Ferraris Corse Clienti erleben die Zuschauer dort geballte Formel-1-Power.



Boss GP RACING SERIES RACE CALENDAR 2026

<p>R1 JIM CLARK REVIVAL HOCKENHEIMRING 08-10 MAY GERMANY</p>	<p>R2 NÜRBURGRING CLASSIC NÜRBURGRING 12-14 JUNE GERMANY</p>	<p>R3 CAMION GP AND RACING CUP CIRCUIT DE NEVERS MAGNY-COURS 03-05 JULY FRANCE</p>
<p>R4 THE RACING DAY TT CIRCUIT ASSEN 31 JULY-2 AUGUST NETHERLANDS</p>	<p>R5 RED BULL RING CLASSICS RED BULL RING 28-30 AUGUST AUSTRIA</p>	<p>R6 GRAN PREMIO STORICO D'ITALIA MUGELLO CIRCUIT 02-04 OCTOBER ITALY</p>



Ein SUPERPREIS wird unter den SIM-Racern verlost:

Am 22. und 28. Mai 2026 haben junge SIM-Racer beim Schaidabauern in Ferlach Gelegenheit Spass zu haben und ihr Können hinter dem Lenkrad zu zeigen.

Kostenlose Anmeldungen über >> <https://www.cartteamferlach.at>

Unter allen Teilnehmern wird eine VIP-Sonderführung beim BOSS-GP-race am Red Bull Ring am 30. August 2026 verlost. Unter fachmännischer Führung geht es durch das Fahrerlager hautnah zu den Teilnehmern mit Erläuterungen und Vorstellungen.

RÜCKBLICK auf den 1. APRIL

Am 1. April versucht man ja seine Kollegen und Freunde "in den April" zu schicken. Und genau am 1. April übersandte unser Klubmitglied "Mike Manta", passionierter Opel-Treter, diese aufsehenerregende Meldung:



KLEINE ZEITUNG

Investor und Milliardär vom Wörthersee kauft steinernen GTI und ersetzt ihn durch Opel Manta



Natürlich schenkte die DRIFT-Redaktion dieser Schockmeldung nur wenig Glauben! Und tatsächlich - der graue Granit-GTI steht noch immer in Reifnitz am Wörthersee und erinnert an die Zeiten, als es noch das traditionelle GTI-Treffen mit tausenden von GTI-Fans am Wörthersee gab.

Heute trauern viele Gemeinden um diese Touristen-Attraktion, die Millionen in die Kassen der Gemeinden spülte.

Aber diese Meldung brachte die Redaktion auf die Idee, sich für

unsere Leser einmal umzusehen mit welchen erfundenen Nachrichten Leute in den April geschickt werden. Dabei sind wir, vor allem mit Bezug zu Motorsport, durchaus fündig geworden:

Neue Regeln in der Formel 1

Einbau Induktionsschleifen in der Boxengasse zum Herunterbremsen der Boliden auf erlaubte Geschwindigkeit um so die Sicherheit der Boxen-Crews zu erhöhen



Radikale Verjüngungskur in der Königsklasse des Motorsports

Ab 2027 sollte eine strikte Altersgrenze von 40 Jahren eingeführt werden, um mehr Platz für Talente aus der Formel 2 zu schaffen.

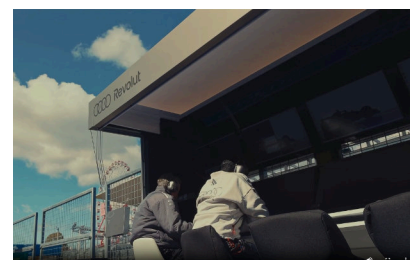
Diese Nachricht schlug hohe Wellen, da Lewis Hamilton zu diesem Zeitpunkt bereits über 40 Jahre alt ist. Die Vorstellung, dass die

FIA den Rekordweltmeister mitten in seinem Ferrari-Abenteuer in die Zwangsrente schickt, sorgte für Diskussionen in den sozialen Netzwerken.

Künstliche Intelligenz in der Formel 1 angekommen:

Die neue ChatGP soll unter anderem den Renn-Ingenieur in der Formel 1 ersetzen und damit gleiche Voraussetzungen bei allen Teams schaffen.

Tatsächlich spielt KI in der Formel 1 schon jetzt eine immer größere Rolle. ChatGP gibt es aber bislang trotzdem nicht; ChatGPT jedoch schon.





Auto&Bike

10. - 12. April 2026

Rund 450 Aussteller präsentierten heuer in Klagenfurt ein vielfältiges Angebot rund um Mobilität, Reisen, Garten, Kulinarik und Freizeitgestaltung. Ergänzt wird das Messeschehen durch Shows, Mitmach-Angebote und ein Frühlingsfest auf dem Gelände.



Die Freizeitmesse Klagenfurt zählt seit vielen Jahren zu den größeren Publikumsmessen im Alpen-Adria-Raum und bietet dabei ein vielseitiges Programm für unterschiedliche Interessen. Für die DRIFT-Redaktion war natürlich der Messebereich AUTO&BIKE in den Hallen 1 und 2 die erste Anlaufstelle. Hier zeigen die ausgestellten Fahrzeuge die aktuellen Fahrzeugtrends die eindeutig in Richtung E-Mobilität und Hybridtechnik gehen.



Die Palette der ausgestellten Fahrzeuge reichte vom Show-Car bis zum Uralt-Oldy



Auch unsere Kollegen vom Team F.A.M. "Freunde alter Motorräder" hatten wieder einen sehenswerten Stand.



Gleich danach zog es uns in den Messebereich "Classic Cars & Bikes." Hier standen historische Fahrzeuge und restaurierte Klassiker im Mittelpunkt.



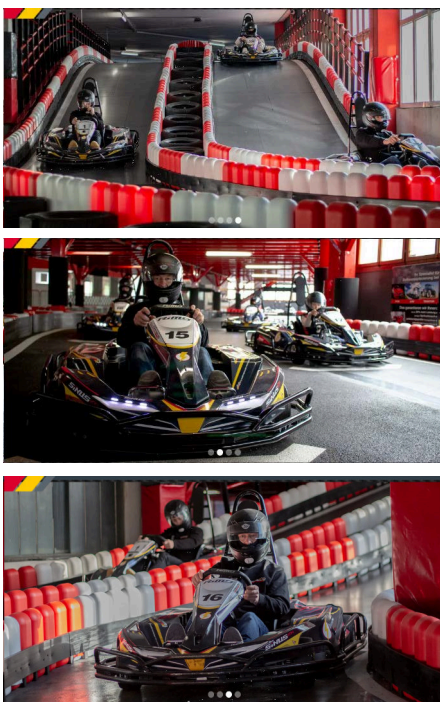
Am Thementag, am Freitag, 10. April, war u.a. der Kärntner Abenteurer Luca Seppela auf der Show-Bühne und berichtete über seinen erneuten Start beim Africa Eco Race 2026.

Derzeit arbeitet Seppela an einem Video über den Africa Eco-Race und sicherte der Klubleitung eine Vorführung nach Fertigstellung - voraussichtlich am Jahresende - bei einem Klubabend zu





Vor wenigen Tagen trafen sich die Geschäftsführung der "KARTBAHN Rosental" in Feistritz i.R. bei dem der neue Vorstand des 1. C.A.R. Teams Ferlach seine Pläne für die weiteren Aktivitäten des 1. C.A.R. Teams Ferlach vorstellte. Besonders die Pläne für eine Verjüngung unseres Klubs und die Ideen junge Leute für den Motorsport zu begeistern, gefielen.



Unter diesem Aspekt unterstützt die "KARTBAHN Rosental" aktiv die Bemühungen des Klub-Vorstands:

- Für das erste Projekt unseres Vereins, dem SIM-racing, wird ein Sonderpreis zur Verfügung gestellt - die besten SIM-Racer werden zu einem Kart-Rennen auf der Indoor-Bahn der "KARTBAHN Rosental" eingeladen. Die Termine für die ersten, für die Teilnehmer kostenlosen, SIM-races stehen ja bereits mit den Terminen 22. und 28. Mai 2026, fest. Mehr darüber auf den Seiten 9 und 10.
- Für das nächste Projekt unseres Klubs, einem "Kart-Schnuppern" für Kinder auf dem Hauptplatz in Ferlach, stellt die "KARTBAHN Rosental" Kinder-Karts zur Verfügung. Im Gegensatz zum SIM-racing steht der Termin für das "Kart-Schnuppern" noch nicht fest. Ob ein Termin zur Ferienzeit oder besser im Herbst organisiert werden soll, wird derzeit noch diskutiert.
- Zusätzlich erhalten Mitglieder des 1. C.A.R. Teams Ferlach Ermäßigung für Fahrten oder Buchungen auf der "KARTBAHN Rosental"! Eine weitere und sicherlich sehr interessante Attraktion für Mitglieder unseres Klubs. Den Klubrabatt gibt es bei Anmeldung über die Klubleitung bzw. über unseren Kart-Spezialisten Mark Strohecker:
 - info@carteamferlach.at bzw. direkt m.strohecker@sternenklar.at
 - 0650-4260022

Besucht die aufregendste Indoor-Kartbahn Kärntens unweit von Ferlach in Feistritz im Rosental! Die umweltfreundlichen, batteriebetriebenen Karts sind leise, leistungsstark und bieten authentisches Renn-Erlebnis – sowohl für Anfänger als auch für Profis.

Adresse KARTBAHN Rosental: Bärenindustriepark 2
Homepage: www.kartbahn-rosental.at

9181 Feistritz/Rosental

Öffnungszeiten:

Mo – Do
Fr – So; Feiertage

16.00 bis 22.00 Uhr
12.00 Uhr bis 22.00 Uhr





Bankraub lohnt sich nicht! Schon gar nicht in der Büchsenmacherstadt Ferlach!

In der Heimatstadt des 1. C.A.R. Teams Ferlach ist es vor wenigen Wochen zu einem spektakulären Raubüberfall auf die VOLKSBANK KÄRNTEN gekommen. Am helllichten Tag und während davor gerade die Standeln der Markt-Tages besten besucht waren.

Der Täter floh mit reicher Beute auf dem Fahrrad - der DRIFT berichtete.

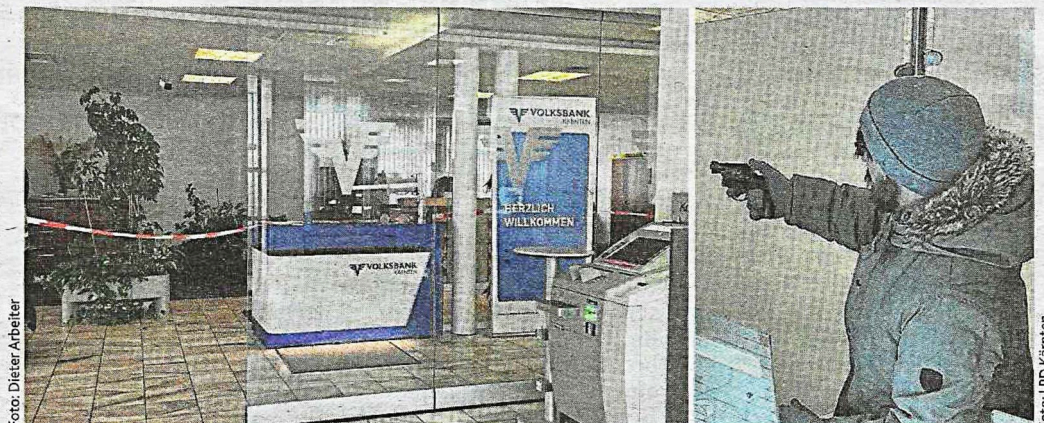
Nun ist der mutmaßliche Bankräuber gefasst.

„Bankräuber? Unvorstellbar“

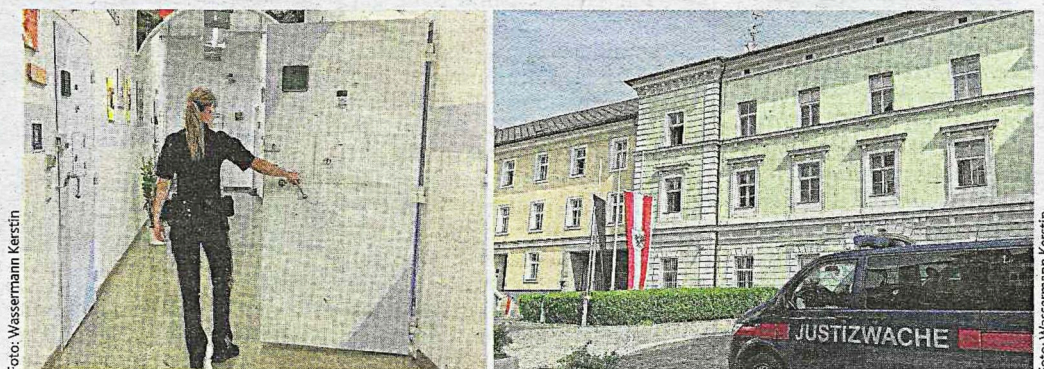
Freunde des mutmaßlichen Täters aus Ferlach verstehen die Welt nicht – niemand möchte glauben, dass der 48-Jährige ein Bankräuber sein soll. Auch wenn der Zweifel wächst.

Ein hilfsbereiter, lebensfroher Freund und ein fürsorglicher Stiefpapa – so wird der Verdächtige im Freundeskreis beschrieben. Es sei nach dem Coup sogar darüber geschert worden, dass er der gesuchte Täter ist. „Aber das war für uns alle völlig unvorstellbar.“ Bis vor wenigen Tagen, als nach einem Tennismatch in Klagenfurt die Handschellen klickten. „Wir wollen es nicht glauben, können es nicht verstehen. Es hat auch nichts auf eine Spielsucht oder Finanzprobleme hingedeutet. Er hat nie um Geld gefragt. Aber es wird Gründe geben, weshalb er in Haft sitzt. Wenngleich der brutale Zugriff meines Erachtens nicht verhältnismäßig war.“

Interessant: Der Verdächtige hatte bereits Tage vor seiner Verhaftung die Vermutung, dass er observiert wurde. „Er meinte, dass ihm ständig ein Auto folgt“. Ob es tatsächlich Ermittler waren, oder der 48-Jährige aus Angst einen Verfolgungswahn entwickelt hatte, ist unklar. Fest steht: Aufgrund der aktuellen Beweislage wartet auf den nicht geständigen U-Häftling eine Anklage wegen schweren Raubes – womit fünf bis 15 Jahre Gefängnis drohen. Übrigens, unabhängig davon, ob



In dieser Filiale verlor der Täter seinen „Brief“ samt DNA. Ob der Revolver echt war, ist unklar



Der 48-Jährige sitzt in der Justizanstalt Klagenfurt in U-Haft. Nächste Haftprüfung: 4. Mai.

es eine Spielzeug- oder eine echte Pistole ist, die ein Täter als Drohung verwendet. Allgemein stellt sich weiter die Frage: Wusste der Täter, dass an diesem Tag Bargeld

geliefert wird? „Entweder war er sehr gut vorbereitet, oder es war – zumindest aus seiner Sicht – Glück“, so Markus Kitz von der Staatsanwaltschaft.

Es gäbe bis dato jedenfalls (noch) keinen Hinweis auf eine mögliche Mittäterschaft aus dem Umfeld des Geldinstitutes.

Klaus Loibnegger

Bankraub: Motiv Spielsucht?

Trotz belastender DNA-Spur streitet der verdächtige Täter aus Ferlach weiter alles ab – und liefert abenteuerliche Erklärungen. Auch für die bei ihm sichergestellten 15.000 Euro in Bar.

Dass nur wenige Meter neben seiner Wohnung in Ferlach das mögliche Fluchrad gestohlen worden sein dürfte (die „Krone“ berichtete), war für die Ermittler das oft zitierte Tüpfelchen auf dem I. Denn sie waren dem mutmaßlichen Räuber ohnedies bereits auf der Spur. Aufgrund eines Vorfalls in der Vergangenheit war der 48-Jährige erkrankungsdienstlich behandelt worden, wie es im Fachjargon heißt. Sprich: Seine DNA wurde in der Datenbank gespeichert.

Und so schritt nach der Spuren-Auswertung des Forderungsschreibens, welches der Täter in der Bank



Foto: Dieter Arbeiter

zurückgelassen hat, der Alarm: Treffer! Die DNA stimmte mit jener des 48-Jährigen überein. Zwar trug der Täter beim Coup Handschuhe, aber nicht beim Verfassen des „Briefes“.

lich liegen gelassen. Der „wahre Bankräuber“ soll sich davon bedient haben. Eine abenteuerliche Geschichte, die ihm weder Polizei noch Justiz abkaufen.

Beim Zugriff in Klagenfurt hatte der Verdächtige jedenfalls – trotz Arbeitslosigkeit – 4000 Euro eingesteckt. Weitere 11.000 Euro stellten Fahnder in der Wohnung in Ferlach sicher. Geld, das er beim Glücksspiel gewonnen haben will. Was auch zum möglichen Motiv führen könnte. Von den restlichen rund 200.000 Euro, die beim Coup erbeutet wurden, wie auch vom Fahrrad, fehlt weiterhin jede Spur. Klaus Loibnegger

Polizeigroßeinsatz nach dem Banküberfall am 16. März in Ferlach. Viereinhalb Wochen später klickten in Klagenfurt die Handschellen.

Ein blöder Zufall, wie der in U-Haft sitzende Verdächtige (es gilt die Unschuldsvermutung) aber behauptet. Er habe Kopierpapier gekauft und dieses an einem öffentlichen Ort versehent-

Eine Kärntner Motorsport-Ikone ist von uns gegangen



Unter den Kärntner Motorsportlern war er nicht nur einer der bekanntesten, sondern auch einer der erfolgreichsten Renn- und Rallye-Piloten und galt zu seiner Zeit als einer der besten Berg-Rennfahrer Österreichs.

Johannes Ortner
(* 1935; † vor 11. April 2026)

Die Verabschiedung fand bereits im engsten Familienkreis statt

Seinen Lebensabend verbrachte er in Pörschach am Wörthersee. „Mit zwei Kindern und vier Enkelrn ist der Familienkreis inzwischen beachtlich gewachsen – ein großer persönlicher Reichtum“, bemerkte Bürgermeisterin Silvia Häusl-Benz 2025, als sie ihm zum 90. Geburtstag gratulierte. .

Johannes Ortner begann in den späten 1950er-Jahren mit dem Motorsport und setzte, wie so viele aus der damaligen Zeit, bei Bergrennen und nationalen Rallyes auf ein kleines PUCH-"Schammerl".

Hier beim Gaisbergrennen 1962
Foto: Tech. Museum Wien



Ortner erlangte nicht nur mit seinen Erfolgen im Motorsport Bekanntheit, sondern wurde auch Vertragspartner und Werksfahrer von Steyr-Puch in Graz.

Durch seine Erfolge bei der Österreichischen Alpenfahrt - einem zweiten Gesamtrang 1961 dem Sieg 1962 mit seinem hubraumkleinen, extrem tiefer gelegten Puch-Werkswagen, sowie dem Titel eines Österreichischen Berg-Staatsmeisters - wurde Carlo Abarth auf den Kärntner aufmerksam.

Ortner's Abarth Werkswagen
Foto: wikimedia

1966 warb Abarth Johannes Ortner von Puch ab und nahm ihn in seinem Abarth-Stall in Turin unter Vertrag. In den folgenden Jahren wurde er zum Stammfahrer bei Abarth, und genoss auch die besondere Unterstützung des Teambesitzers.

Bis 1971 nahm er an zahlreichen europäischen Bergwettbewerben teil, unter anderem auf Fiat-Abarth 1000, 2000 und 30001.



1967 wurde Ortner Dritter beim 500-km-Rennen auf dem Nürburgring. Das gleiche, hervorragende Ergebnis erreichte er auch beim 500-km-Rennen von Mugello, auf einem Abarth 2000S. 1970 und 1971 wurde Ortner, ebenfalls auf einem Abarth 2000, zwei Mal hintereinander Berg-Europameister in der Sportwagenklasse.

Als Carlo Abarth mit dem Ablauf der Rennsaison 1971 sein Unternehmen an Fiat und den Rennstall an Osella verkauft hatte, zog sich Ortner vom Rennsport zurück.

Der Pörschacher gründete im Jahr 1964 eine Autowerkstätte in Villach mit dem Geld, das er als Werksfahrer für Fiat-Abarth verdiente. 1995 verabschiedete sich Ortner in die Pension.

Das Autohaus in Villach ist noch immer in familiärer Hand.



BLACKGROUND INFO

The PROTOTYPE RACING COMPANY – PRC

von Harald „Blacky“ Schwarz / SMW-MEDIA.com

Natürlich weiß ich, dass PRC für Pedrazza Racing Cars steht, doch man kann sie getrost auch als Prototype Racing Company bezeichnen, denn es sind in erster Linie ganz besondere Einzelanfertigungen, die im „Ländle“ erzeugt werden.



Foto © Jürgen Holzer

Walter Pedrazza (10.12.1949 - 13.8.2024)
Gründer von PRC – Pedrazza Racing Cars
& Vater der SCC – Sports Car Challenge.

Firmengründer Walter Pedrazza war nicht nur ein begnadeter Racer und Bergspezialist, der in seiner aktiven Laufbahn unzählige Gesamtsiege, Streckenrekorde und Meistertitel erringen konnte. Er war auch in all seinen, so erfolgreichen Jahren, von dem persönlichen Ziel besessen, seine eigenen Rennautos zu bauen und diese auch weiterzuentwickeln. Ich erinnere mich an den Berg-Europameisterschaftslauf am Dobratsch in Kärnten Anfang Juni 1980. Nach dem Zieleinlauf oben am Berg mussten wir warten, bis das ganze Teilnehmerfeld den Lauf absolviert hatte und wir dann im Konvoi wieder runter ins Fahrerlager durften. Walter Pedrazza war Sechster gesamt und Zweiter bei den Formelrennwagen, ich war im VW GOLF Zweiter bei den Serientourenwagen und hatte die Klasse bis 1600ccm gewonnen. Beim Warten am Berg war genug Zeit zum Reden und da erzählte mir Walter, dass er es nun zuhause in seiner Werkstätte in Hard in Vorarlberg angehen wolle. Er fuhr schon einige Jahre mit einem

March Formel 2 am Berg und hatte die Vision, dass er sich so einen Renner selbst günstiger bauen könne, als ihn irgendwo anders neu zu kaufen. So eine Eigenkonstruktion schien ihm scheinbar schon länger im Kopf zu sein. Bereits ein Monat zuvor, beim Alpb Bergrennen in der Steiermark, wo er die Kategorie der Formelautos gewann, hatte er über sein Vorhaben geschwärmt. Doch welch ein Trugschluss. Es war bei Weitem nicht so leicht als gedacht. Seine Anfangsjahre als Rennwagenkonstrukteur kosteten ihn ordentlich Zeit, Nerven und vor allem Geld. Zu Beginn seiner Selbstbau-Aktivität musste es natürlich ein Formelrenner sein. Also erblickte ein Monoposto als Pedrazza-Eigenbau das Licht der Welt. Doch diese Ära dauerte nicht lange.

Denn als die Titel in der Berg-Europameisterschaft nur noch an die Klasse der Sportwagen und Prototypen vergeben wurden, war für Walter Pedrazza umdenken angesagt. Was hilft der beste Formelrenner, wenn er dann nicht in der Historie der Meisterschaften als erfolgreicher Rennwagen aufscheint. Notgedrungen baute Walter Pedrazza seinen Formel 2 zu einem zweisitzigen Prototyp um. Das war dann die Geburtsstunde des PRC, so wie wir ihn heute kennen. Diesem Konzept ist die „Prototype Racing Company“ PRC bis heute treu geblieben.



Foto © Archiv SMW-MEDIA

Im Konvoi zurück ins Tal nach einem zweiten Gesamtplatz bei den Serientourenwagen der Division I und dem Klassensieg bis 1600ccm beim Berg-EM-Lauf am Dobratsch in Kärnten.



BLACKGROUND INFO

Natürlich stets unter dem aktuellen Einfluss neuer Technologien und von modernen Fertigungstechniken. Doch die Visionen von Walter Pedrazza reichten weit über den Bereich Rennwagenbau hinaus. Er wusste, wenn es etwas Dauerhaftes sein soll, dann geht es nur in

einer eigenen Meisterschaft, wo auch seine PRC-Renner am Start sind. 1995 gründete er die Austria Euroserie. Sie wurde in den ersten Jahren als kombinierte Meisterschaft von Berg- und Rundstreckenrennen ausgetragen. Doch die meisten Teilnehmer wollten nicht am Berg, sondern nur auf der Rundstrecke fahren. Walter Pedrazza stellte sich natürlich auch dieser Herausforderung. Obwohl sein Herz nach wie vor am Bergrennsport hing, verlagerte er seine Aktivitäten mit der Prototypen-Meisterschaft voll

und ganz auf die Rundstrecke. Seit der Jahrtausendwende ist die, von ihm gegründete, Sports Car Challenge (SCC) ein fester Bestandteil bei vielen Veranstaltungen auf den europäischen Rennstrecken.

Zum 60. Geburtstag von Walter Pedrazza entstand 2009 der sehr futuristisch wirkende PRC WPR 60, vorrangig eine Konstruktion seines Sohnes Emanuel, welcher dann zwei Jahre später auch die PRC-Firmenleitung übernahm. Jetzt, kurz vor Beginn der Saison 2026, gelang PRC unter Führung von Emanuel Pedrazza ein ganz besonderes Highlight. Der neue PRC WPR66 wurde vorgestellt. Es ist wiederum

ein Prototyp nach dem Reglement der zweisitzigen Rennwagen, allerdings befeuert mit einem, vom Schweizer Motorenguru Heini Mader getunten 3,5 ltr. V8 Cosworth Formel 1 Aggregat. Gefahren wird der PRC WPR66 in der Sports Car Challenge 2026 vom schnellsten Vorarlberger, dem ehemaligen Formel 1 Pilot Christian Klien. Neben seinen 51 Starts in der höchsten Kategorie des Automobilrennsports bringt der Landsmann von Emanuel Pedrazza



Foto © Lav Uiv

Ein Prototyp aus der Anfangszeit von Walter Pedrazza: Der PRC-C3 von 1998 mit einem Volvo 2,5ltr. B230 Motor, hier im Bild pilotiert von Claus Møller beim Show-Run des Classic Run 2014 in Aarhus / Dänemark.



Foto © Pedrazza Engineering



Foto © Pedrazza Engineering



BLACKGROUND INFO

auch seine langjährigen Erfahrungen als Testfahrer und als Pilot von Langstreckenrennen mit ein. Christian Klien dazu: „Ich will mit dem WPR66 in der SCC nicht nur mitfahren und meine Runden drehen, sondern ich will das Feld ordentlich aufmischen.“



Foto © Pedrazza Engineering

Für die Saison 2026 hat sich die Sports Car Challenge mit einem Starterfeld der Prototypen von verschiedenen Herstellern wie Norma, Radical, Tatuus, PRC, etc. die Teilnahme an diesen erlesenen Veranstaltungen gesichert:

8.-10. Mai

7.-9. August

29.-30. August

11.-13. September

Hockenheim Historic / Jim Clark Revival

Oldtimer Grand Prix Nürburgring

Red Bull Ring Classics

FIA Zone Event Brno

Deutschland

Deutschland

Österreich

Tschechien

www.prc.at

www.sportscarchallenge.at



Fünf Jahre Motorworld München Jubiläums-Event am 9. Mai 2026



Text, Fotos: Motorworld

Am Samstag, 9. Mai 2026, feiert die Motorworld München ihr fünfjähriges Jubiläum und verwandelt die gesamte Location in einen faszinierenden Event-Hotspot der Mobilität. Ab 10 Uhr erwartet die Gäste mit dem „Motortreff powered by Allianz“ ein Erlebnis, das es in dieser Form nur hier gibt.

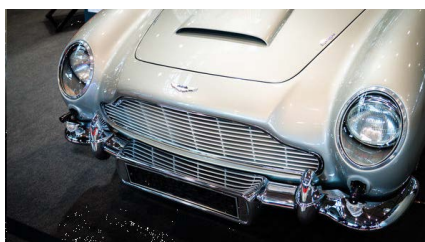
Ob Original-Formel-1-Rennwagen des BMW-Sauber-F1-Teams aus der Saison 2007, gesteuert vom Motorsport-Experten und ehemaligen Rennfahrer Christian Danner in einer eindrucksvollen Live-Showfahrt oder die James-Bond-Ikone Aston Martin DB5 Goldfinger Continuation sowie weitere herausragende Supercars und Hypercars, seltene Oldtimer, exklusive Youngtimer und Unikate – die gesamte Bandbreite mobiler Leidenschaft kommt an diesem Tag zusammen. Ergänzt wird das Setting durch eine spannende Auktion, ein PS-geladenes Bühnenprogramm, Show-Parking nach Nationen, eine stimmungsvolle Motorworld-Durchfahrt „by Night“, zahlreiche weitere Attraktionen und eine große Jubiläumsparty, die bis tief in die Nacht hinein für unvergessliche Momente sorgt. **Der Eintritt ist für alle Gäste ganztagig kostenfrei.**



Mit über 30 der wertvollsten und exklusivsten Fahrzeugmarken, einem umfassenden Spektrum an Dienstleistern und spezialisierten Werkstätten, zahlreichen Shops, vier Eventhallen, 23 Tagungsräumen, dem Vier-Sterne-Hotel Ameron München Motorworld, einer breit gefächerten Gastronomie und vielem mehr, entstand 2021 ein unvergleichbares Highlight, das alleine im Jahr 2025 über 1,5 Millionen Besucher:innen verzeichnete – mit steigender Tendenz.



Nach zwölfjähriger Projektentwicklungs- und Bauzeit eröffnete mit der Motorworld München im Jahr 2021 eine automobiler Erlebniswelt in neuer Dimension, die sich zum imposanten Treffpunkt für Liebhaber und Freunde von Fahrkultur, Events und Lifestyle aus der ganzen Welt entwickelte. Die Eröffnung konnte damals leider nicht gefeiert werden. Die Pandemie machte einen Strich durch die gesamte Planung. Das soll nun am 9. Mai nachgeholt werden.



Am Samstag, 9. Mai 2026, wird der Motortreff powered by Allianz zu einem Höhepunkt im Eventkalender. Die Motorworld München wird mit einem außergewöhnlichen Mobilitäts-Erlebnis gefeiert, das dem Anlass voll und ganz gerecht wird. Die Gäste dürfen sich auf ein vielseitiges Programm voller faszinierender Momente freuen. Ein Jubiläumstag, der Jung und Alt begeistert und die Motorworld in all ihren Facetten erlebbar macht. Die einzelnen Attraktionen ziehen sich wie ein roter Faden durch das Event und über das gesamte Areal.



Die Attraktion unter den Exponaten bilden zwei Original Formel-1-Rennwagen des BMW-Sauber-F1-Teams aus der Saison 2007. In diesem Jahr gehörte BMW zu den stärksten Teams im Feld. Für einen besonderen Höhepunkt sorgt Christian Danner. Der ehemalige Formel-1-Fahrer und langjährige Motorsport-Experte präsentiert die Fahrzeuge nicht nur, sondern steuert einen der Boliden persönlich über das Gelände. Mit dem Live-Motorstart und der anschließenden Showfahrt entsteht ein überwältigendes Erlebnis der Königsklasse mit Sound, Technik und Dynamik, bei dem der

charakteristische V8-Klang und die spontane Beschleunigung das Publikum akustisch wie atmosphärisch beeindruckt wird.



Ein weiteres Highlight ist der Aston Martin DB5 Goldfinger Continuation, „die“ James-Bond-Ikone. Es handelt sich um eine streng limitierte Neuauflage des legendären Bond-Dienstwagens. Das Fahrzeug ist ein einmaliges Sammlerstück. Denn es ist originalgetreu nachgebaut auf Grundlage des 1964er Aston Martin DB5. Die Continuation-Serie wurde als exklusive Kleinauflage mit lediglich 25 Exemplaren produziert. Dieses Modell ist mit allen Bond-Gadgets aus „Goldfinger“ ausgestattet, darunter z. B.

drehbare Nummernschilder, Rauchmaschine, Machine Guns (Attrappen) und weitere filmtypische Features. Der DB5 Continuation ist eines der seltensten und faszinierendsten Fahrzeuge, die derzeit überhaupt öffentlich zu sehen sind.



Zwischen 10 und 17 Uhr können die Objekte der Motorworld Auktion als Sonderausstellung begutachtet werden. Hier erhalten Besucher die Gelegenheit, jedes Fahrzeug und Sammlerstück aus nächster Nähe zu betrachten – ein Erlebnis, das sonst meist nur registrierten Bietern vorbehalten ist.

Zum Abschluss des Events lädt das Motorworld Inn Restaurant ab 21 Uhr zur großen Motorworld Jubiläumsparty mit DJ Bobby Evs ein. Bei Partystimmung kommen Besucher, Aussteller und Szenegäste zusammen, um den

Jubiläumstag am Abend schwungvoll fortzusetzen. Das Motorworld Inn Ambiente, leckeren Drinks und Snacks und energiegeladenen Beats macht die Jubiläumsparty zum pulsierenden Treffpunkt, um in ungezwungener Atmosphäre neue Kontakte zu knüpfen, gemeinsam zu feiern oder einfach bis spät in die Nacht durchzutanzten. Der perfekte Abschluss eines unvergesslichen Jubiläumstages.



Fotos. redbull contentpool / mercedesamgf1 / mclaren. media

Max Verstappen und etliche andere Formel 1-Piloten hatten nach den ersten Rennen mit dem neuen 2026-Reglement der FIA absolut keine Freude. Nach Unfällen, die nicht auf Fehler der Piloten zurück zu führen waren, kommt es beim nächsten Grand Prix, dem GP von Miami, USA, am 3. Mai, zu Anpassungen des Reglements. Nach mehreren Gesprächen zwischen technischen Vertretern, allen Teams, der FIA und der Formel 1 wurden nachstehende Anpassungen vor dem Großen Preis von Miami vereinbart. Die meisten Änderungen sollen schon in Miami in Kraft treten.

Die Änderungen lassen sich grob in zwei Bereiche untergliedern:

- Anpassungen für die Sicherheit, die vor allem Start und die Auswirkungen der Energierückgewinnung betreffen.
- Und das von den Fahrern gewünschte "mehr Vollgas im Qualifying".

So sehen die Anpassungen im Detail aus:



Sicherheit: Rennstart

Ein großes Problem waren an den ersten drei Rennwochenenden die Tempo-Unterschiede beim Rennstart. Das hatte bereits zu brenzlichen Situationen geführt. Es wird nämlich richtig gefährlich, wenn ein Auto nicht wegkommt, die Autos dahinter aber mit hoher Geschwindigkeit anfahren. Beim Premiereng-P in Australien hat Liam Lawson beim Start Probleme, Franco Colapinto hinter ihm konnte dank starker Reflexe ausweichen, vermied haarscharf die Kollision.



Dieser Gefahrenpunkt Start soll durch einen neu entwickelten Mechanismus mit dem Namen "Low Power Start Detection" verhindert werden. LPSD erkennt bei Start zu niedrige Leistung und es wird automatisch eine begrenzte Leistung von der MGU-K zugeschaltet die das Auto beschleunigt und in Bewegung bringt, um den Fahrer aus der gefährlichen Standsituation heraus zu bekommen. Zusätzlich sollen Warnlichter den Fahrern dahinter ein Signal geben.

Diese neue Startprozedur soll in Miami nur getestet und dann angepasst werden

LPSD ist ein System zur Erkennung von "niedriger Startleistung". Nach dem Lösen der Kupplung erkennt es, ob die Beschleunigung ungewöhnlich gering ist.

MGU-K (motor generated unit) wandelt Bremswärme in Strom und gibt sie beim Beschleunigen an die Kurbelwelle ab

Sicherheit: Annäherungsgeschwindigkeit im Rennen

Spätestens der Unfall von Oliver Bearman in Suzuka hatte deutlich gezeigt, wie gefährlich die Geschwindigkeitsunterschiede im Rennen sein können. Bei dem schweren Einschlag des Briten kam der Haas-Pilot mit einem Geschwindigkeitsüberschuss im Vergleich zu Colapinto in die Kurve. Bearman wollte Colapinto überholen, verlor dabei aber die Kontrolle, weil er plötzlich durchs Freischalten der Energiereserve rund 50 km/h Tempoüberschuss hatte.



Künftig wird der Boost im Rennen auf +150 kW begrenzt. Die MGU-K wird in Beschleunigungszonen bei 350 kW gehalten, in anderen Bereichen aber auf 250 kW begrenzt. So sollen die teils enormen Leistungs- und Geschwindigkeitsunterschiede ein wenig abgefangen werden, Überholen aber trotzdem noch möglich sein.

Sicherheit: Regenrennen

Regenrennen sind besonders gefährlich. Daher wurde auch hier ein wenig angepasst: So wurde die Temperatur der Reifendecken für die Intermediates (also Reifen für leicht nasse oder trocknende Bedingungen) erhöht, um mehr Grip zu ermöglichen.

Dazu wird das Energierückgewinnungs-System begrenzt, wodurch schließlich die Kontrolle übers Auto leichter fallen soll. Und auch hier sollen die Rücklichter eine bessere Orientierung für die hinterherfahrenden Autos geben als bislang.

Performance: Qualifying

Wunsch der Fahrer war es, beim Qualifying mehr Vollgas zu fahren und nicht wegen der Energiemanagement-Systeme immer wieder künstlich vom Gas gehen zu müssen.

Das soll nun besser werden:

Bei der Energierückgewinnung wird das "Harvesting Limit" / Maximum von 8 auf 7 Megajoule herunter geschraubt.

Damit soll das Superclipping auf eine Dauer von zwei bis vier Sekunden pro Runde reduziert werden. Die maximale Superclipping-Leistung wird auf 350 kW erhöht. Damit soll sich die Ladezeit verkürzen – und so gleichzeitig auch die energiemanagerbezogene Arbeitslast für den Fahrer reduzieren. Auf einigen Strecken sollen außerdem niedrigere Energie-Limits gelten. Die Zahl dieser Reduzierungen wurde von 8 auf 12 erhöht.

All das soll bereits ab Miami gelten.



Super-Clipping bedeutet vereinfacht gesagt, dass die Autos der Saison 2026 Energie zurückgewinnen können, während der Fahrer Vollgas fährt. Das klingt für die Boliden der neuen Generation attraktiv, hat aber seinen Preis - vor allem durch eine geringere Höchstgeschwindigkeit.

Während des Super-Clippings gelangt nicht die gesamte Antriebsleistung an die Hinterräder. Ein Teil wird stattdessen über die MGU-K gespeichert und später wieder abgerufen.

Das "Harvesting Limit", etwa zu übersetzen mit "Begrenzung der (Strom-) Ernte", sinkt von acht auf sieben Megajoule. Weniger zurückgewonnene Energie bedeutet zwar weniger elektrische Leistung und die Autos werden langsamer, aber das Qualifying soll wieder stärker am Limit stattfinden. Das klingt zunächst widersprüchlich, ergibt sich aber daraus, dass die Fahrer sich weniger auf das Laden der Batterie konzentrieren müssen. Die FIA schätzt den Zeitverlust auf etwa eine Sekunde pro Runde.



Der Miami-GP im Fernsehen:

ServusTV und ServusTV On übertragen den Großen Preis von Miami Re-Live im Free-TV und im kostenlosen Livestream:

Alle Sendezeiten im Überblick

Samstag, 2. Mai	16:55 Uhr: Formel 2 - Sprintrennen	Live
Sonntag, 3. Mai	02:00 Uhr: Formel 2 - Sprintrennen	Wiederholung
	19:25 Uhr: Formel 2 - Rennen	Live
Montag, 4. Mai	00:15 Uhr: Formel 1 - Rennen	Live
	00:50 Uhr: Formel 1 - Rennen	Re-Live bei ServusTV
	02:00 Uhr: Formel 2 - Rennen	Wiederholung

Fünf Dinge, die du über den Miami Grand Prix nicht wusstest

Fotos: mercedesamgf1

Die Formel 1 ist diese Woche wieder auf unseren Bildschirmen und führt uns in die USA zum Miami Grand Prix. Erstmals 2022 veranstaltet, sorgt das Miami International Autodrome für eine große Party-Atmosphäre, während die Boliden durch das ikonische Hard Rock Stadion – Heimat des NFL-Teams Miami Dolphins – in den Miami Gardens kreisen.

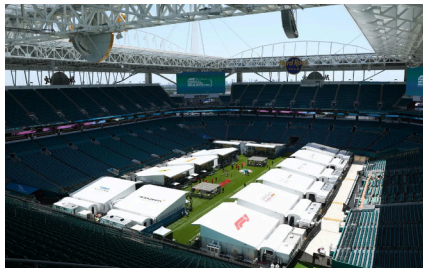
Im vergangenen Jahr wurde Mercedes-Fahrer Kimi Antonelli der jüngste Polesetter der Formel 1, als er während des Sprint-Qualifyings die schnellste Nicht-Rennzeit in der Geschichte der Strecke erzielte – mit nur 18 Jahren, 8 Monaten und 7 Tagen.

Team-Kollege George Russel belegte zudem am Sonntag den dritten Platz und bescherte den Silver Arrows damit ihr erstes Podium im Miami-Stadion.

Hier sind fünf Dinge, die Sie über den Miami Grand Prix vielleicht nicht wissen.

Miami ist ein echtes Sportzentrum, und das Hard Rock Stadium bildet da keine Ausnahme. Natürlich ist ihr Hauptzweck die Heimat der Miami Dolphins, die in der National Football League (NFL) spielen, aber das Gelände begrüßt SO viele Sportarten und Unterhaltung!

Erst letzten Monat begrüßte das Stadion die besten Tennisspieler der Welt beim Miami Open. Es war außerdem Gastgeber der Miami Hurricanes und der Formula E, und schon in Kürze werden hier FIFA-Weltmeisterschaftsspiele ausgetragen.



Der Miami International Autodrome unterscheidet sich von vielen anderen Rennstrecken der Welt. Einige Abschnitte der Strecke, wie die Start-Ziel-Zielgerade, werden etwa 365 Tage im Jahr befahren, aber andere Teile der Strecke werden speziell für die Formel-1-Fahrt in die Stadt gebaut.

Der Tennisplatz des Miami Open Stadiums wird demontiert und wird zu einem der einzigartigsten Paddocks innerhalb der normalen Grenzen eines American-Football-Feldes.

Zu diesen Teilen von Miami gehört Brickell, das Finanzviertel der Stadt, das modernes Design und glänzende Metallic-Elemente aufweist.

Coconut Grove feiert alles Künstlerische und Naturbewußte und stellt das historische Uferviertel nach.

Es gibt auch eine Hommage an Little Havana, die voller Live-Musik, energiegeladener und kubanischer Küche ist. Fans können außerdem 'The Beach' erleben, inspiriert von South Beach, Wynwood steht für unglaubliche Straßenkunst und in den Miami Gardens hat das Hard Rock Stadium seinen Sitz.



Die Stadt Miami ist eine beliebte Stadt und laut der International Trade Administration die zweitmeistbesuchte Stadt in den USA. Miami ist bekannt für seine Strände, von denen viele künstlich gemacht sind, und ist zu einem globalen Ziel für Geschäft, Unterhaltung und viel Sonne geworden.

Aber wussten Sie, dass Miami die einzige große amerikanische Stadt ist, die von einer Frau gegründet wurde?

Julia Tuttle war die Visionärin hinter den Veränderungen in der Gegend und ist als die "Mutter von Miami" bekannt.

Ende des 19. Jahrhunderts erkannte Tuttle das ungenutzte Potenzial des Raums und kaufte Hunderte von Acres entlang des Miami River. Nachdem 1894 ein großer Frost durch Florida gezogen war, soll Tuttle ihre unberührten und gesunden Zitrusblüten an den Eisenbahntycoon Henry Lager geschickt haben, um zu zeigen, dass obwohl die meisten Ernten im ganzen Bundesstaat zerstört waren, Miami ein idealer Standort für Entwicklung und Landwirtschaft war.

Ihre Idee war ein Erfolg, da Lager seine Eisenbahn nach Süden bis Miami verlängerte. Die Stadt hatte 1896 etwas mehr als 300 Einwohnern aber Tuttles visionärer Einfluss prägt die Stadt bis heute. Heute ist Miami berühmt für seine Sandstrände, das Art-déco-Flair, den lebendigen Multikulturalismus und das reiche sportliche Erbe, und ist ein unverzichtbares Ziel für Besucher des Sunshine States Florida.

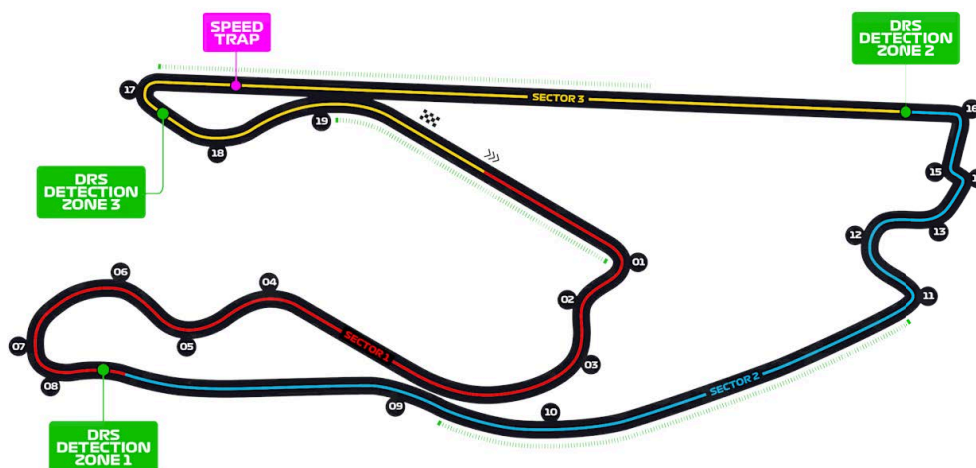


Letztes Jahr erhielt der Große Preis von Miami eine Vertragsverlängerung, was bedeutet, dass das Miami International Autodrome bis 2041 ein fester Bestandteil des Formel-1-Kalenders sein wird.

Die Veranstaltung ist äußerst beliebt bei den Fans, wobei die Veranstaltung 2024 mit 3,1 Millionen Zuschauern das größte US-amerikanische Fernsehpublikum für diesen Sport hatte.

Derzeit ist das das am längsten abgesicherte Rennen im F 1-Kalender, aber auch der Große Preis von Österreich am Red Bull Ring hat einen Vertrag bis zum selben Jahr unterzeichnet.

Das Hard Rock Stadium weiß, wie man eine Show abliefern – es hat sechs Super Bowls, zwei Baseball World Series und zahlreiche Rockkonzerte ausgerichtet.



Einige Daten zum Miami Grand Prix am 3. Mai

Erster Grand Prix	2022
Streckenlänge	5,412 km mit 19 Kurven, drei Geraden, drei DRS-Zonen
Renndistanz	308,326 km
Anzahl der Runden	57
Schnellste Rundenzeit	1:29.708 Max Verstappen (2023)
Höchstgeschwindigkeiten	über 350 km/h
Letzter Sieger	Oscar Piastri (Fahrzeit 1:28:51.587)



Fotos: redbullcontentpool

Yuki Tsunoda soll 2027 wieder ins Red Bull-Cockpit zurück

21. Februar 2026 – Der Red Bull Showrun San Francisco präsentiert von Ford Racing sorgte in San Francisco, USA, vor der Kulisse der Golden Gate Bridge für Furore und verwandelte den Marina Boulevard in eine Speed-Arena. Zahlreiche Zuschauer versammelten sich am Wasser, um die Faszination der Formel 1 hautnah mitzerleben.

Die Menge tobte, als Publikumsliebling Yuki Tsunoda im Oracle Red Bull Racing F1-Rennwagen Höchstgeschwindigkeiten erreichte und die Straßen zum Beben brachte. Mit dabei Offroad-Star Mitch Guthrie Jr. im Wüsten-Ford Raptor T1+ und Freestyle-Motorradfahrer Aaron Colton. Atemberaubenden Stunts, spektakuläre Fahrten des Ford Mustang GT3 und eines vollelektrischen F-150 Super Trucks lenkten von der Insider-Info ab, dass der kleine Japaner 2027 wieder bei Red Bull im Cockpit sitzen soll.



Der Tag begann mit einer festlichen Parade, bei der Weltklasse-Fahrzeuge von Top-Piloten vorgeführt wurden. Während der gesamten Veranstaltung konnten die Fans aus nächster Nähe spektakuläre Burn-outs, 360-Grad-Drehungen, präzises Driften und Live-Formel-1-Demos erleben – alles, wie immer bei den Red Bull Showruns völlig kostenlos und öffentlich zugänglich.

Die zu tausenden gekommenen Zuschauer waren von der Show begeistert und wurden zu Fans der Formel 1 im den USA.





Fotos & Text: audi-mediacyenter

Audi Sport racing legends erfolgreich mit vollem Programm 2026

Seit 2025 erzeugt Audi Sport racing legends große Aufmerksamkeit im anspruchsvollsten Segment des Klassik-Marktes. Vor einem Jahr hat die Marke mit dem Verkauf exklusiver Werks-Motorsportmodelle aus den früheren Programmen in der DTM und bei den Sportprototypen begonnen.



Eine hochkarätige internationale Liebhabergemeinde hat die Angebote begeistert aufgenommen. In dieser Saison weitet Audi Sport racing legends seine Präsenz in der Klassik-Szene auf vier internationale Veranstaltungen in drei Ländern aus und bereitet weitere Prototypen zum Verkauf vor.

„Die Nachfrage nach unseren Rennwagen übersteigt unsere Erwartungen und erzeugt aktuell sogar Lieferfristen“, sagt Rolf Michl, Geschäftsführer Audi Sport GmbH. „Dies beweist, dass wir einen Nerv der Zeit getroffen haben und unsere Marke hohe Strahlkraft entfaltet. Bereits im ersten Jahr ist es uns gelungen, drei seltene DTM-Klasse-1-Rennwagen und einen LMP-Prototypen an ausgewählte Automobil-Liebhaber zu verkaufen.“



Ein Audi R18 e-tron quattro aus der LMP1-Ära mit Aufbaustand 2013 sowie drei Audi RS 5 DTM aus der Klasse 1 haben in weniger als zwölf Monaten neue Besitzer gefunden.

Aktuell arbeiten die Mechaniker und Ingenieure an weiteren Rennwagen.



2027 ist die Türkei in der Formel 1 Beim Showrun war ein Kärntner dabei



Fotos: redbullcontentpool

Ab der Saison 2027 kehrt die Formel 1 nach Türkei zurück. Die Formel 1 hat bekannt gegeben, dass der Große Preis der Türkei ab 2027 wieder in die FIA Formel-1-Weltmeisterschaft aufgenommen wird. Der "Istanbul Park Circuit" ist nach einer neuen Vereinbarung mit dem türkischen Ministerium für Jugend und Sport bis einschließlich der Saison 2031 im Rennkalender bestätigt



Kurz nach dieser Ankündigung nahmen am 26. April 2026 der Kärntner Patrick Friesacher und der Japaner Yuki Tsunoda an einem Demonstrations-Lauf in Istanbul teil. Während dieses Laufs fuhr Patrick sowohl auf den Straßen der Stadt als auch auf der Rennstrecke "Istanbul Park". Für den ehemaligen Formel 1-Fahrer aus Wolfsberg wohl eine einmalige Gelegenheit die Sehenswürdigkeiten der Stadt aus einer neuen Perspektive im Renntempo kennen zu lernen.



Istanbul Park war 2005 erstmals im F1-Kalender und erwarb sich schnell den Ruf, eine der technisch anspruchsvollsten Rennstrecken der Formel 1 zu sein. Das 5,33 Kilometer lange Kurs weist starke Höhenunterschiede auf, die sowohl Fahrerkönnen als auch die Fahrzeugleistung fordern.



Patrick Friesacher



Die Türkei hat insgesamt neun Grands Prix ausgerichtet. Der letzte Große Preis der Türkei fand 2021 statt, wobei Valtteri Bottas im W12 gewann. Im Vorjahr sicherte sich Lewis Hamilton seinen siebten Fahrertitel in der Türkei und stellte damit den Rekord von Michael Schumacher ein. Der brasilianische Fahrer Felipe Massa hält den Rekord für die meisten Siege in Istanbul Park und gewann zwischen 2006 und 2008 dreimal in Folge.

Die Formel 1 gewinnt in der Türkei laufend an Popularität und hat mehr als 19 Millionen Fans und über 7,5 Millionen Followern in den sozialen Medien.



Wer am 12. April dem Hinweis unseres DRIFTS gefolgt ist und sich die Power Stage, die letzte Sonderprüfung der Croatia Rallye angesehen hat, konnte die volle Dramatik des Rallye-Sports hautnah mit erleben. Denn genau auf dieser letzten Sonderprüfung wurde die Rallye entschieden.

Die Asphalt-Rallye kehrte nach einem Jahr Pause mit neuer Strecke und größtenteils neuen Wertungsprüfungen in den WRC-Kalender zurück und erwies sich als ebenso fordernd wie in der Vergangenheit. Obwohl die Wetterbedingungen trocken blieben, machten Schotter und Schmutz die Strecken extrem rutschig und erhöhten das Risiko von Reifenschäden und Ausritten.



Während andere Fahrer bereits früh im Wochenende ausfielen, führte der Finne Pajari auf Toyota das Feld souverän an und schien auf dem Weg zu seinem ersten WRC-Sieg. Aber auf der SP 14 musste die Toyota-Besatzung einen Reifenwechsel hinnehmen. Auch Team-Kollege Katsuta hatte an der Spitze mitgemischt, wurde aber ebenfalls in derselben Sonderprüfung durch einen Reifenschaden eingebremst.

Damit übernahm das Hyundai-Team Thierry Neuville / Martijn Wydaeghe die Führung und baute seinen Vorsprung sukzessive auf über eine Minute auf die Verfolger aus. Für Hyundai war der erste Saison-Sieg über ihren Konkurrenten zum Greifen nahe und die abschließende Power Stage schien nur mehr Formsache zu sein.

Die beiden, in der WRC führenden Toyota-Piloten Oliver Solberg und Elfyn Evans gehörten bereits am Freitag-Morgen zu den Fahrern, die von der Strecke abgekommen waren und konnten im Kampf um den Sieg nicht mehr eingreifen. Ihr Mechaniker-Team bekam die beiden Wagen aber wieder flott,

so dass beide am Sonntag wieder antreten konnten.

Solberg und sein Beifahrer Elliott Edmondson sicherten sich am Sonntag die maximal möglichen zehn Bonuspunkte für die Weltmeisterschaft, nachdem sie sowohl die Super Sunday-Wertung als auch die Power Stage für sich entschieden hatten. Evans und sein Beifahrer Scott Martin belegten in beiden Wertungen den zweiten Platz. Solberg, aber auch Evans fielen aber durch ihre Ausfälle vor dem Sonntag in der WM-Wertung zurück.



Mit einem Vorsprung von über einer Minute fuhr Neuville, trotzdem er sichtlich auf "ankommen" fuhr, bereits 3,5 Kilometern nach Beginn der Power Stage wegen Untersteuern seinen Hyundai i20 N Rally1 zur Seite und bescherte seinem nächsten Verfolger Katsuta auf Toyota GR YARIS Rally1 einen nicht mehr erwarteten Sieg.



Katsuta und sein Beifahrer Aaron Johnston sicherten sich somit den Sieg, nur vier Wochen nach ihrem ersten Triumph bei der Safari Rallye Kenia. Dadurch übernimmt Katsuta zum ersten Mal in seiner Karriere die Führung in der Fahrerwertung mit sieben Punkten Vorsprung auf Team-Kollegen Evans. Er ist der erste japanische Fahrer, der jemals die Gesamtwertung anführte.

Der japanische Fahrer erklärte am Ziel in der Adria-Küstenstadt Opatija. "Natürlich wollten wir so nicht gewinnen. Ich freue mich immer noch für das Team, bringt gute Punkte und danke der enormen Unterstützung von ihnen. Es tut mir sehr leid für

Thierry, Martijn und die Hyundai-Leute, hoffentlich schaffen sie es. Ich versuche, nicht an die Meisterschaft zu denken, ich konzentriere mich einfach auf meinen Job. Es gibt viele Dinge, die ich verbessern kann. Nur das, was ich habe, ist das beste Auto und der beste Beifahrer, und das ist der einzige Grund, warum ich hier bin."

Da Solberg und Evans am Sonntag die maximale Punktzahl für das Team holten, baute Toyota seinen Vorsprung in der Herstellerwertung auf 65 Punkte aus.

ENDERGEBNIS, CROATIA RALLY

1. Takamoto Katsuta/Aaron Johnston	Toyota GR YARIS Rally1	
2. Sami Pajari/Marko Salminen	Toyota GR YARIS Rally1	+20.7s
3. Hayden Paddon/John Kennard	Hyundai i20 N Rally1	+2m07.7s
4. Yohan Rossel/Arnaud Dunand	Lancia Ypsilon Rally2 HF Integrale	+5m19.9s
5. Léo Rossel/Guillaume Mercoret	Citroën C3 Rally2	+5m58.7s
6. Nikolay Gryazin/Konstantin Aleksandrov	Lancia Ypsilon Rally2 HF Integrale	+6m17.8s
34 Elfyn Evans/Scott Martin	Toyota GR YARIS Rally1	+56m14.8s
42 Oliver Solberg/Elliott Edmondson	Toyota GR YARIS Rally1	+1h19m02.2s



2026 FIA World Rally Championship for drivers after round 4:

1. Takamoto Katsuta	81Pkt
2. Elfyn Evans	74
3. Oliver Solberg	68
4. Sami Pajari	52
5. Adrien Fourmaux	49
6. Sébastien Ogier	26
7. Thierry Neuville	25
8. Esapekka Lappi	21
9. Yohan Rossel	18
Léo Rossel	18





Die Förderung des Motorsport ist nicht nur ein Ziel des 1. C.A.R. Teams Ferlach, sondern auch eine Herzenangelegenheit des mehrfachen Rallye-Staatsmeisters Achim Mörtl. Zusammen mit Achim wollen wir versuchen in Ferlach wieder das Interesse für diese spannende Sportart bei der Jugned zu wecken. SIM-racing ist dabei der erste Ansatzpunkt, zu dem uns Achim seine SIM-Anlage zur Verfügung stellt.

Darüber hinaus organisiert der passionierte Rallye-Sportler unter dem Namen "Road Trip Experience" laufend Fahrabenteuer für echte Rallye-Freaks, bei denen unseren Klubmitgliedern ein Rabatt eingeräumt wird.

Die letzte derartige Fahrt führte zur WRC-Rallye in Kroatien, bei der die Teilnehmer zu Erlebnissen kamen, die nur ein echter Insider organisieren kann:

Der Rallyesport hat sich über Jahrzehnte verändert. Technisch – von den Gruppe-B-Monstern über Gruppe A und WRC bis zu den heutigen Rally1-Fahrzeugen. Organisatorisch – von einer „Rallye in der Rallye“ für Service-Fahrzeuge hin zu zentralisierten Service-Parks. Und auch im Format – von Marathonveranstaltungen mit dutzenden Sonderprüfungen und tausenden Kilometern hin zu klar strukturierten Sprintformaten.



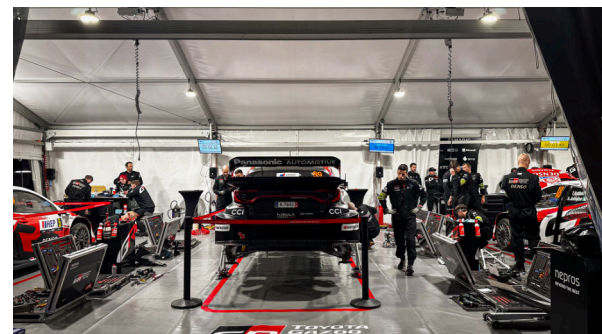
Auch medial hat sich vieles verschoben. Heute ist man über Streams und Live-Formate näher dran als je zuvor.

Was hingegen geblieben ist, ist seine unmittelbare Wirkung. Keine andere Disziplin im Motorsport bringt Menschen so nah an das Geschehen, so nah an die Akteure und so nah an das, was diesen Sport im Kern ausmacht. Die Dramaturgie, die Spannung und die Stimmung vor Ort beginnen oft schon lange bevor das erste Fahrzeug auftaucht – wenn die Motoren bereits Minuten zuvor durch den Wald hörbar werden.

Im Rahmen einer Kunden-Ausfahrt zum Rallye-WM-Lauf in Kroatien, organisiert gemeinsam mit dem Autohaus Keusch – Österreichs größtem Toyota-Händler und erstem GR-Store Europas – bot sich genau diese Perspektive. Neben dem Besuch ausgewählter Sonderprüfungen stand vor allem der Zugang zum Toyota GAZOO Racing World Rally Team im Service-Park am Motodrom Grobnik im Mittelpunkt.

Der Service-Park ist dabei kein abgeschotteter Hochsicherheitsbereich, sondern Arbeitsraum; strukturiert, präzise organisiert, mit klar definierten Abläufen. Zwischen Datenanalyse, Setup-Arbeit und Vorbereitung auf die nächsten Sonderprüfungen entsteht ein Umfeld, das den professionellen Anspruch dieses Sports sichtbar macht – ohne sich dabei zu verschließen.

Genau darin liegt eine der großen Stärken des Rallyesports: Nähe ist hier kein Schlagwort, sondern gelebte Realität.

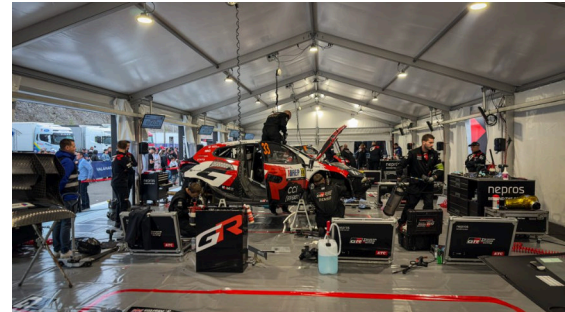


Wenn ein vierfacher Weltmeister wie Juha Kankkunen oder der spätere Rallye-Sieger Takamoto Katsuta gemeinsam mit seinem Beifahrer Aaron Johnston am Nebentisch sitzt und sein Abendessen einnimmt, dann wird diese Nähe greifbar.

Im direkten Austausch mit Teamverantwortlichen und Fahrern zeigt sich, wie wenig Distanz zwischen Weltklasse und Publikum tatsächlich besteht. Autogramme, Gespräche, Fotos – nicht als Pflichtprogramm, sondern als selbstverständlicher Teil dieses Umfelds. Diese Begegnungen sind kein Zusatz, sondern integraler Bestandteil dessen, was Rallye heute noch leisten kann.

Auf den Sonderprüfungen setzt sich dieses Bild fort. Rallye1-Fahrzeuge am Limit, fahrerische Präzision auf wechselnden Untergründen, permanente Anpassung an Grip-Verhältnisse, Rhythmus-Wechsel, Risiko. Dazu eine Geräuschkulisse, die in ihrer aktuellen Form ebenso charakteristisch wie unverzichtbar erscheint.

Und auch hier gilt: unmittelbare Nähe.



Wenige Meter neben der Strecke wird selbst für ein ungeübtes Auge sichtbar, was Datenblätter nicht abbilden können. Linienwahl, Fahrzeugbewegung, Reaktionen im Grenzbereich – genau dort entsteht ein Verständnis für das, was diesen Sport auszeichnet.

Für die Teilnehmer einer solchen Ausfahrt entsteht daraus ein Zugang, der über das reine Zuschauen hinausgeht. Motorsport wird nicht nur konsumiert, sondern eingeordnet – technisch wie emotional. Es ist eine Form der „Sozialisierung“ mit dem Thema Auto und Motorsport, wie sie im Alltag kaum mehr möglich ist.



Im Zuge dieser Roadtrip-Experience folgte am zweiten Tag ein weiteres Highlight. Teile der Sonderprüfungen konnten selbst befahren werden – und es reicht bereits diese Annäherung, um zu verstehen, was es bedeutet, wenn sich Rallye-Fahrzeuge mit nahezu 200 km/h über schmale Küstenstraßen bewegen.

Die Route führte weiter entlang der Jadranska Magistrale – landschaftlich beeindruckend, fahrerisch fordernd. An der Küste klangen diese intensiven Tage bei mediterraner Küche und

gemeinsamen Gesprächen aus.

Und am Ende bleibt ein klares Bild:

**Rallye ist kein distanzierteres Spektakel.
Sondern ein offenes System.**

Für jene, die bereit sind, sich darauf zu freuen.



achim mörtli
RACING-COACHING-TRAINING



4-facher Sieg von Toyota auf Gran Canaria

Fotos: redhillcontentpool

Sébastien Ogier / Vincent Landais, Toyota, triumphierten bei der 50. Rallye Islas Canarias – der Rallye Spanien - nach einem der engsten Siegeskämpfe in der jüngeren Geschichte des Events. Ihre Hauptkonkurrenten, Oliver Solberg / Elliott Edmondson, gaben ihr Bestes, bis sie auf der zweiten Fahrt auf der Etappe 'Ingenio – Valsequillo' (SS17) einen Unfall hatten, der sie aus dem Rennen ausschied.



Los ging die Asphalt rallye auf der zu Spanien gehörenden Inselgruppe am Donnerstag, den 23. April, mit einer weniger als zwei Kilometern kurzen Auftaktprüfung im Stadion von Las Palmas de Gran Canaria. Auf dieser hatte der aktuelle WM-Spitzenreiter Takamoto Katsuta die Bestzeit erzielt.



Die Freitagsetappe war dann auf sieben WPs angesetzt, wobei die WP im Stadion ein zweites Mal gefahren wurde. Anders als noch am Donnerstagabend, wurde am Freitagabend im Stadion in direkten Duellen gefahren. Entscheidend war aber, wie tags zuvor, die gefahrene Zeit. Die Bestzeit auf dieser letzten Prüfung des Tages markierte abermals Katsuta, wobei Sami Pajari in diesem Fall exakt gleichschnell war.

Von den sechs gefahrenen WPs am Freitag hatte Sebastien Ogier vier für sich entschieden und damit die Führung im Klassement der Rallye übernommen.

Aber Solberg startete eine Aufholjagd, und knabberte mühsam Zehntel um Zehntel von seinem Rückstand ab. In die Samstagsetappe ging Ogier nun mit einem Vorsprung von lediglich 8,9 Sekunden auf Oliver Solberg.

Während Toyota auch nach der Freitagsetappe eine fünffach-Führung verzeichnete, kämpften Hyundai und M-Sport um die Plätze dahinter. Der Spanier Daniel Sordo als bester Nicht-Toyota lag mit dem Hyundai i20 N auf Platz 6, die Team-Kollegen Adrien Fourmaux und Thierry Neuville auf 8 und 10. .

In der Folge kam es am nächsten Samstag und am Sonntag zu einem beinhalten Sekunden-Krimi unter den Fahrern des Toyota-Teams. Ogier und Solberg duellierten sich vom ersten Tag an. Am Freitag hatte der Titelverteidiger noch das bessere Ende für sich, musste sich aber mit Solberg ein permanentes und packendes Duell um die Führung liefern.

Auf der letzten Prüfung des Samstags, mit 28,90 Kilometern die längste der Rallye, machte Solberg auf einen Schlag 1,4 Sekunden gut und ging damit mit 3,8 Sekunden Rückstand in den Finaltag.





Auf der ersten Wertungsprüfung des Sonntags verlor Ogier eine weitere Sekunde bei der ersten Durchfahrt der beiden Sonntagsprüfungen auf teils feuchter Strecke. Sein Polster schrumpfte weiter.



Der Sekunden-Thriller der beiden Führenden entschied sich auf der vorletzten Prüfung: Solberg, der zu diesem Zeitpunkt nur mehr 2,2 Sekunden Rückstand auf den neunmaligen Weltmeister hatte, setzte alles auf eine Karte um sich doch noch den Sieg zu holen, verunfallte aber auf der vorletzten Wertungsprüfung der Rallye, der zweiten Durchfahrt der WP Ingenio-Telde-Valsequillo.



Den Fans entging damit ein gigantisches Duell um den Sieg auf der Powerstage, die Ogier nur mehr zum Sieg verwalten musste. Er gewann die Rallye mit 19,9 Sekunden Vorsprung auf den Waliser Elfyn Evans, ebengalls auf Toyota; 2, und holte damit seinen ersten Saisonsieg.



"So wollten wir eine Rallye natürlich nicht enden sehen. Oliver hat bis zu dem Zeitpunkt einen fantastischen Job gemacht. Der Rallyesport ist hart. Schnell zu sein ist wichtig, es bis ins Ziel zu schaffen aber noch mehr. Ich bin nie in Panik verfallen, als ich gesehen habe, wie er attackierte, und habe einfach meinen Rhythmus beibehalten. Tut mir leid für dich, Oliver. Ich bin mir sicher, wir werden noch tolle Kämpfe ausfechten", sagte der Rallyesieger.

ENDERGEBNIS GRAN CANARIA RALLY

1. S. Ogier / V. Landais	Toyota GR Yaris Rally1	
2. E. Evans / S. Martin	Toyota GR Yaris Rally1	+ 19.9
3. S. Pajari / M. Salminen	Toyota GR Yaris Rally1	+1'40.8
4. T. Katsuta / A. Johnston	Toyota GR Yaris Rally1	+1'51.2
5. A. Fourmaux / A. Coria	Hyundai i20 N Rally1	+3'29.5
6. T. Neuville / M. Wydaeghe	Hyundai i20 N Rally1	+3'41.0



2026 FIA World Rally Championship for drivers after round 4

1. Elfyn Evans	101 Pkt
2. Takamoto Katsuta	99
3. Sami Pajari	72
4. Oliver Solberg	68
5. Adrien Fourmaux	59
6. Sébastien Ogier	58
7. Thierry Neuville	39
8. Esapekka Lappi	21
9. Yohan Rossel	20
10. Léo Rossel	18





Marc Marquez stürzt

Bruder Alex siegt in Spanien

Fotos: Gold & Goose / Red Bull Content Pool

Beim MotoGP von Spanien vom 24. - 26. April 2026 in Jerez de la Frontera, wurde neben dem Rennen am Sonntag auch ein Sprint am Samstag ausgetragen. Das Renn-Wochenende auf dem Circuito de Jerez war mitunter chaotisch — und selten langweilig. KTM war mit viel Hoffnung in Spanien angetreten, hatte man bis jetzt doch eine gute Performance gezeigt und lag mit Pedro Acosta auf dem 3. Platz in der Fahrerwertung.



Doch bereits beim Sprintrennen gab es einen Dämpfer für KTM. Zwar holte Brad Binder noch die Kastanien mit dem 4. Platz aus dem Feuer, aber seine Team-Kollegen Enea Bastianini und Pedro Acosta kamen über Rang 11 bzw. 12 nicht hinaus. Alle Drei klagten über das Handling ihrer Maschinen.

Der Sprint startete auf trockener Fahrbahn. In der vierten Runde zogen erste Wolken über die Strecke, dann kamen Tropfen. Die weiße Flagge erschien: Flag-to-Flag-Prozedur, d.h. der freiwilliger Motorradwechsel wurde frei gegeben.



In Runde acht verlor Marc Marquez auf der nassen Fahrbahn das Vorderrad in der letzten Kurve und glitt in den Auslaufbereich. Was dann passierte, gab dem Rennsport einen Moment, über den noch Wochen gesprochen werden wird:

Marquez wartete ruhig ab, bis das gesamte Feld an ihm vorbeizog. Dann überquerte er die Strecke, fuhr entlang der Streckengrenzung durch das Gras und erreichte so die Boxeneinfahrt, die er auf normalem Weg nicht mehr hätte nutzen können. Motorradwechsel ... dieses bereits bestückt mit Regenreifen Rückkehr auf die Strecke und Aufnahme des Rennens Sieg!



Marc Marques gewann mit 3,050 Sekunden Vorsprung vor Francesco Bagnaia und Franco Morbidelli - alle drei auf Ducati. Die, anfang der Saison schwächelnden Ducatis scheinen also wieder Fahrt aufzunehmen.

Die Stewards prüften den Vorfall und fanden keinen Regelverstoß. Marquez hatte die Boxeneinfahrt formal korrekt passiert, niemanden gefährdet, keine Flagge missachtet. Das Regelwerk schweigt zu dieser Konstellation — und genau das ist das Problem, das der Samstag in Jerez hinterlässt. Diese Diskussion über die Lücke in den Vorschriften dürfte den MotoGP noch einige Zeit beschäftigen.



Beim Grand Prix am Sonntag übernimmt Alex Marquez sehr früh die Führung von seinem Bruder und Sprintsieger Marc. Der Weltmeister kann aber die Pace seines Bruders Alex nicht mithalten und stürzt, bleibt aber zum Glück unverletzt.

Alex Marques nach der Zieldurchfahrt



Alex beendet mit seinem Sieg die bisherige Dominanz der Aprilia-Maschinen. Fünf aufeinander folgende Grand-Prix-Siege seit dem Portugal-GP 2025 ! Immerhin beendete Marco Bezzecchi das Rennen mit Platz zwei und kommentierte trocken: *"Alex war heute schlicht zu schnell für mich. Glückwunsch an ihn, er hat es verdient."*

Trotzdem, 4 Aprilias unter den ersten Sechs ist nach wie vor eine bewunderswerte Bilanz!

Alex Marquez gewinnt damit das zweiten Jahr in Folge das MotoGP-Rennen von Jerez, ist damit erneut der MotoGP-König seiner jubelnden Landsleute! Und wie schon im Vorjahr kam Bruder Marc auch heuer wieder zu Sturz.

Und KTM?

Für KTM hieß es auch am Sonntag Rückfall statt Angriff auf die MotoGP-Spitze. Jetzt sucht KTM nach den Ursachen für das Jerez-Debakel; denn Enea Bastianini landete als bester KTM-Pilot auf Platz 8, Pedro Acosta schaffte es gerade noch in die Top-10. Pedro Acosta und Co. rätseln, warum die Pace fehlte.

Auf den Sieger fehlten saftige 22 Sekunden. Bei einer Renndistanz von 25 Runden fehlten im Schnitt also fast eine Sekunde pro Runde. Eine herbe Enttäuschung, zu der gewiss aber auch eine Berührung mit Trackhouse-Pilot Raul Fernandez beigetragen hat. In deren Folge ging bei Acosta der rechte Frontflügel flöten, das Motorrad verlor an Abtrieb und Balance.

Aber selbst ohne diesen Schaden wäre wohl nicht viel mehr möglich gewesen. *"Ohne diesen Kontakt hätte ich es vielleicht wie Bastianini in die Top-Acht geschafft, aber das spielt jetzt auch keine Rolle mehr. Wir hatten das gesamte Wochenende über keinen Speed und ich bin wirklich froh, dass es jetzt vorbei ist"*, musste Acosta am Sonntag nach dem Rennzugeben.

Der einzige KTM-Pilot, der am Wochenende in Jerez halbwegs mit der Bremse zurecht kam, war Enea Bastianini. Aber auch er zog nach Platz acht keine positive Bilanz: *"Ich hatte mir eigentlich etwas mehr erwartet, ich hatte die Top-Fünf im Blick."* Doch auf die beiden vor ihm fahrenden Konkurrenten fehlten bei der Ziel-Durchfahrt fast fünf Sekunden. *"Ich habe schon nach fünf Runden einen starken Abbau im Vorderreifen gespürt. Danach war es unmöglich für mich, noch weiter über die Front zu attackieren."* - so das endfällige Statement des besten KTM-Fahrers.

1	Alex Marquez	BK8 Gresini Racing MotoGP	Foto unten
2	Marco Bezzecchi	Aprilia Racing	+1.903
3	Fabio Di Giannantonio	Pertamina Enduro VR46 Racing Team	+5.796
4	Jorge Martin	Aprilia Racing	+9.229
5	Ai Ogura	Trackhouse MotoGP Team	+9.891
6	Raul Fernandez	Trackhouse MotoGP Team	+10.614





Bs

"B"eleuchtung

Empfehlenswert sind Halogen- oder LED-Beleuchtungen mit Standlichtfunktion. Diese sollte selbstverständlich funktionsfähig sein.

Zusätzlich vom Gesetz vorgeschrieben:

Ein weißes, nach vorne gerichtetes Frontlicht, ein roter, nach hinten wirkender Rückstrahler, gelbe Pedal-Rückstrahler sowie vier gelbe Speichenreflektoren.

Lampen und Reflektoren regelmäßig von Schmutz befreien, um die optimale Sichtbarkeit zu bewahren.



"B"ekleidung

Dunkel gekleidete Radler werden bei Dämmerung und schlechter Sicht von anderen Verkehrsteilnehmern erst auf 25 Metern Entfernung erkannt, hell gekleidete auf 80 Metern.

Sind reflektierende Materialien Teil der Kleidung, wird man bereits aus bis zu 150 Metern Entfernung gesehen. Schnell und einfach: Warnweste, erhältlich u. a. beim ARBÖ, über die Kleidung streifen - klein zusammengefaltet findet sie in jeder Tasche Platz. Ein gut sitzender Radhelm schützt bei einem Sturz vor schweren Kopfverletzungen.



In der kalten Jahreszeit sinnvoll: Funktionswäsche, die gegen Kälte schützt, Schweiß jedoch nach außen leitet. Frierende Radler verlieren sehr rasch ihre für den Straßenverkehr lebensnotwendige Konzentration. Warme und wasserabweisende Handschuhe sollten noch genug Gefühl zum Schalten und Bremsen lassen.

"B"ereifung

Abgefahrne Reifen sind ein Sicherheitsrisiko. Vor allem bei schlechtem Wetter. Breitere Reifen mit ausgeprägtem Profil eignen sich am besten für Fahrten auf nassen und rutschigen Fahrbahnen. Um die Bodenhaftung zu erhöhen, Luftdruck etwas verringern. Im Fachhandel werden auch Spikereifen für Fahrräder angeboten, die bei Glätte für Traktion sorgen und bei vorsichtiger Fahrweise ein Wegrutschen verhindern.



"B"rem sen

Abgefahrene Bremsbeläge rechtzeitig austauschen. Felgenbremsen haben im Gegensatz zu Trommel- oder Rücktrittbremsen bei Nässe einen längeren Bremsweg. Notbremsungen immer nur mit der Hinterradbremse, da sich ein blockierendes Hinterrad besser unter Kontrolle bringen lässt, als das Vorderrad.

**"B"odenhaftung**

Sattel so einstellen, dass beim Stehenbleiben der Boden mit beiden Füßen erreicht wird.



Was ein Fahrrad alles braucht Gesetzlich vorgeschriebene Grundausstattung

Laut Fahrradverordnung muss jedes Fahrrad, das im Straßenverkehr benutzt wird, folgendermaßen ausgestattet sein:

- ein weißes Vorderlicht (1), das beständig leuchten muss, aber abnehmbar sein darf
- ein rotes Rücklicht (2), das blinken darf und nicht direkt am Fahrrad befestigt sein muss
- vorne ein weißer (3) und hinten ein roter Reflektor (4) von mindestens 20 cm²
- an den Pedalen gelbe Reflektoren (5)
- in den Laufrädern gelbe oder weiße Katzenaugen (6), Reflektorsticks oder in der Bereifung integrierte Reflektor
- zwei voneinander unabhängige, gut funktionierende Bremsen (7)
- eine funktionstüchtige Klingel oder Hupe (8)

Ausnahmen:

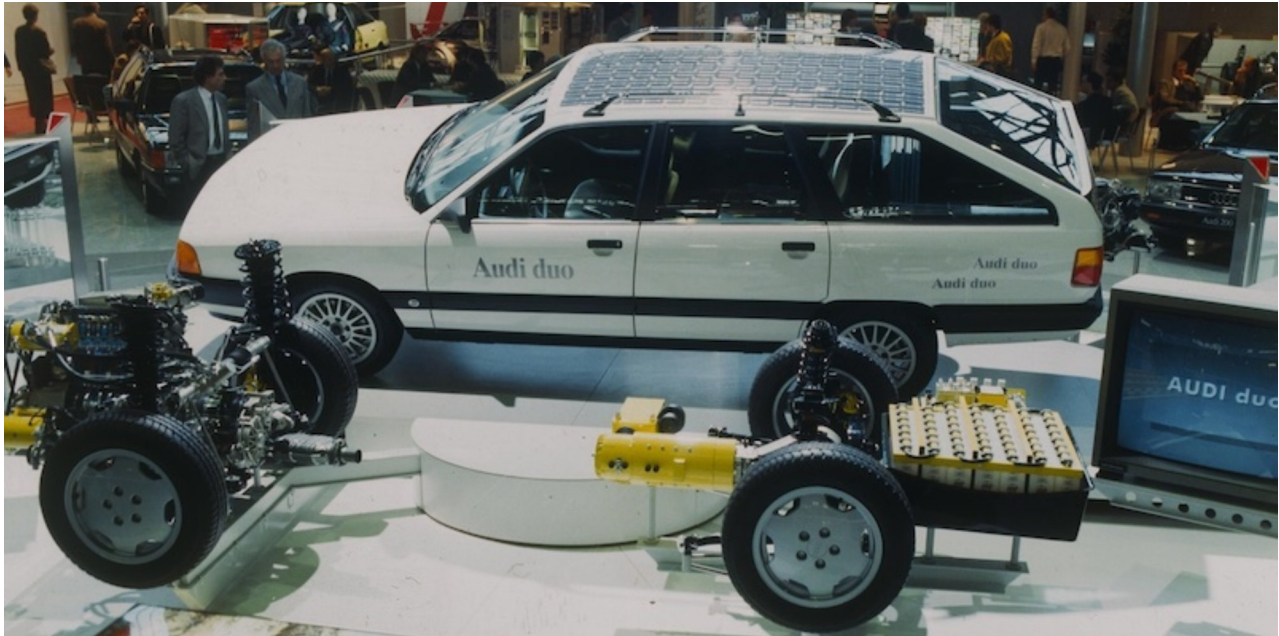
Bei Tageslicht und guter Sicht dürfen Fahrräder ohne Vorder- und Rücklicht verwendet werden. Die anderen Ausrüstungsgegenstände müssen jedoch am Fahrrad angebracht sein.

Rennfahrräder dürfen bei Tag und guter Sicht ohne Klingel, Beleuchtung und Rückstrahler fahren. Reflektoren können auch in den Lichtern integriert oder als Reflektorfolie angebracht sein.

So ist dein Fahrrad richtig ausgestattet



Die Hybrid-Hypothek



Fotos & Text: Bruno von Rotz

Nein, wir sprechen hier natürlich nicht über Finanzprodukte, sondern über den Hybridantrieb beim Personenwagen. Das Bild oben zeigt den Audi duo von 1989, ein früher Hybrid-Prototyp auf Audi-100-Avant-Basis.

Gemäß neuesten Statistiken wurden in Europa im Jahr 2025 34,5 % Hybrid-Fahrzeuge plus 9,4 % Plug-In-Hybrid-PKW zugelassen. In Summe handelte es sich also bei 43,9 % aller neu zugelassenen Autos in Europa um Hybrid-Fahrzeuge.

Artikel von www.zwischengas.com



Zwischengas – Dokumentiert. Informiert. Fasziniert.

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

Dass diese Art des Antriebs so populär geworden ist, liegt nicht primär an der Attraktivität oder an technologischen Vorteilen, sondern eher am Angebot. Je nach Fahrzeugtyp ist es nämlich gar nicht so einfach, etwas anderes zu kaufen als einen Hybrid-PKW. Dies wiederum hängt mit den stetig anspruchsvoller werdenden umweltbedingten Zulassungsregeln und erlaubten Flotten-Verbräuchen zusammen. Aber auch mit staatlichen Eingriffen und Förderungsmassnahmen. Es ist kein Zufall, dass in Großbritannien 11,1 % Plug-In-Hybrid-Wagen verkauft wurden, in Italien aber nur 6,5 %.

Aber wo liegt das Problem, wenn diese Fahrzeuge doch zu tieferen Verbräuchen und gesenkten CO₂-Ausstößen führen?

Hybrid-Fahrzeuge mit Batterien und eingebetteten Elektroantriebsmotoren, noch mehr aber Plug-In-Hybrid-Autos mit praktisch doppelt vorhandenem Antriebskonzept inklusive Ladefunktion sind sehr komplex geworden.

Im Vergleich zu einem "normalen" Elektroauto mit einem oder mehreren Antriebsmotoren und einem einfachen Untersetzungsgetriebe weisen Hybrid-Fahrzeuge deutlich mehr Bauteile auf, die perfekt zusammenarbeiten müssen, um den Energiesparvorteil einzufahren.



Im Gegensatz zu den nicht hybridisierten 35,5 % neu zugelassenen Autos bringt die Hybrid-Flotte mehr Gewicht und mehr Abhängigkeiten mit sich. Die zwar eher kleinen Batterien müssen irgendwann ersetzt werden, die anders genutzten Benzinmotoren unterliegen neuen Alterungsbedingungen. Ob ein Plug-In-Hybrid-PKW in 10 oder 20 Jahren noch wirtschaftlich am Leben erhalten werden kann, ist heute unklar. Bereits jetzt verlangen Garantiever sicherungen deutliche Zuschläge, wenn Plug-In-Hybrid-Autos versichert werden sollen.

Gleichzeitig geht die Rechnung für die Umwelt nur bedingt auf. Zwar verbrauchen Mildhybride (also ohne Ladevorrichtung und mit kleinen Batterien sowie wenig leistenden Elektro-Zusatzmotoren) überraschend wenig Benzin, wie ein Selbsttest mit einer über zwei Tonnen schweren Mercedes-Benz E450 4x4 T-Klasse, die sich über mehr als 10'000 km weniger als acht Liter Benzin pro 100 km genehmigte und trotzdem Fahrleistungen ermöglichte, die vor 10 Jahren noch im Sportwagen-Segment konkurrenzfähig gewesen wären, bewies. Tatsächlich kann durch die komplexe Antriebstechnik, solange sie perfekt funktioniert, Benzin und CO2 gespart werden.

Etwas anderes sieht es mit den illusorischen Verbrauchswerten der Plug-In-Hybrid-Autos aus, welche die von den Herstellern angegebenen 1,5 bis 3 Liter pro 100 km in der Realität weit entfernt sind. Dies liegt nicht primär am Auto selber sondern an dessen Einsatz. Wenn die elektrische Reichweite nach 80 oder auch 120 km verbraucht ist, dann kostet das Zusatzgewicht und die Absenz der elektrischen Unterstützung schnell viel Benzin (oder Diesel).

Im Langstreckeneinsatz und auch auf der Kurzstrecke, wenn nicht ständig aufgeladen wird, liegen die Verbräuche dann schnell bei 5 oder auch 8 Litern pro 100 km, die Natur und das Klima haben dann wenig vom angeblichen Spareffekt.

Artikel von www.zwischengas.com



Zwischengas – Dokumentiert. Informiert. Fasziniert.

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

Aus Oldtimersicht kann man nur den Warnfinger heben, denn die meisten der heute zugelassenen Hybrid- und Plug-In-Hybrid-Autos werden wohl das nötige Alter, um ein H-Kennzeichen (in Deutschland) oder ein Veteranenschild (in der Schweiz) zu erhalten, gar nie erreichen und wenn, dann nur mit großem finanziellen Aufwand ihrer Besitzer. Da stehen selbst die Chancen für reine Elektrofahrzeuge besser, wie es der BMW i3 (gebaut von 2013 bis 2022) schon bald beweisen kann und vermutlich wird.

Und auch die reinen Benziner- und Dieselfahrzeuge werden es langfristig wohl etwas einfacher haben als die Mischformen mit fast verdoppelter Komplexität. So gesehen wird die Hybrid-Phase schließlich zur Hypothek, die wir der oftmals kurzsichtigen Politik und nicht zu Ende gedachten Regulierungen zu verdanken haben.

Die Kehrseite - nicht alle Oldtimer gewinnen an Wert



Bruno von Rotz



Es wird aktuell gerne von den beeindruckenden Wertsteigerungen gesprochen, die Oldtimer-Klassiker als bessere Investition aussehen lassen als die meisten Aktien oder alternativen Anlagen. Bei der Betrachtung der Wertzuwächse eines Aston Martin DB4, eines Lamborghini Miura oder eines BMW 507 geht gerne vergessen, dass es sehr viele alte Autos gibt, die entweder im Wert stagnieren oder sogar von Jahr zu Jahr an Wert verlieren.

Mit dem Sonderheft "Oldtimer Markt Preise", das dieser Tage am Kiosk aufliegt, kann jeder Interessierte dieses Phänomen untersuchen, denn für jeden der auf über 300 Seiten dokumentierten Wagen sind neben den aktuellen Preisen für die Zustandsnoten 1 bis 5 auch die Wertgewinne, respektive Wertverluste im Zeitraum 2009 bis 2014 angegeben.

Artikel von www.zwischengas.com



Zwischengas – Dokumentiert. Informiert. Fasziniert.

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



Beim Lesen des Hefts erkennt man schnell, dass vor allem die Wertentwicklung der Vorkriegsfahrzeuge oftmals nur wenig zugunsten des Besitzers läuft. Fahrzeuge, die weder sportliche Fahrleistungen, noch ein besonders attraktives Äußeres aufweisen, werden am meisten gebeutelt. Besonders auffallend ist auch das schlechte Abschneiden der Marken Auburn, Cord und Rolls-Royce, in deren Reihen besonders viele Typen mit deutlichem Wertverlust auffallen.

Doch das Phänomen ist nicht vorkriegsspezifisch. Vor allem auch Youngtimer-Fahrzeuge, bei denen die große Nachfrage noch nicht eingesetzt hat, lassen teilweise im Wert nach. So zeigen etwa die meisten Alfa Romeo 164 Varianten Wertverluste zwischen 5 und 43 % auf fünf Jahre. Aber es erwischt auch hierzulande beliebte deutsche Fahrzeuge wie die Audi Cabriolets der ersten Generation, die allesamt zweistellig abgegeben haben zwischen 2009 und 2014. Im BMW-Lager erwischt es einige Typen der E34-Baureihe mit roten Prozentzahlen.

Selbst die vermeintlich wertstabilen Autos mit dem Pferdchen auf der Motorhaube sind nicht von rückgängigen Marktpreisen gefeit. Ferrari 348 und Mondial sorgten nicht für steigende Vermögenswerte. Fast durchgehend mit zurückgegangenen Preisen zeigt sich auch die Mercedes-Baureihe W124 oder etwas die Silver Shadow und Silver Spur Varianten von Rolls-Royce.





Aber auch vermeintlich gesetzte Klassiker sind Preiskorrekturen unterworfen.

So mussten der Austin Healey 3000 und der Sprite (mit Ausnahme des Frogeye) teilweise deutliche Wertverluste hinnehmen. Auch die Borgward Isabella schein in allen Bauformen an Käufergunst verloren zu haben. Und sogar die Heckflosse in Form von Mercedes 220 b, 220 Sb oder 220 SE gab im Wert ab. Arg gebeutelt werden die ja eigentlich sehr beliebten Autos der englischen Firma MG, bei der Typen der T-Serie, der A-Serie, der Midget-Baureihe und der B-Serie 2014 tiefere Preise erzielten als 2009.

Artikel von www.zwischengas.com



Zwischengas – Dokumentiert. Informiert. Fasziniert.

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



Die Liste könnte noch weiter fortgesetzt werden und natürlich lässt sich jeder einzelne Wert diskutieren. Die Arbeit der Markteinschätzer der Firma Classic Data ist denn auch außerordentlich schwierig, vor allem dann, wenn nur wenige Exemplare eines Typs pro Jahr gehandelt werden.


Jedes Auto hat seine eigene Geschichte, Zustände lassen sich nicht immer einwandfrei nachvollziehen, an Versteigerungen gehandelte Fahrzeuge unterliegen einer eigenen Dynamik. So gibt es denn unter den vielen tausend Notierungen sicher solche, die vielleicht nicht ganz dem tatsächlichen Marktniveau entsprechend. Sollte mir zum Beispiel jemand einen Lotus Esprit S2 2.2 mit Linkslenkung und ehrlichem Zustand 2 für Euro 23'500 anbieten wollen, ich würde sofort zuschlagen und derartige Beispiele finden sich sicher einige.

Auch sollte dem Leser klar sein, dass die Preisentwicklung der letzten fünf Jahre kaum Aufschluss auf die zukünftige Wertentwicklung gibt, sie taugt eher zur Betrachtung, was hätte man kaufen sollen, als für die Überlegung, was man heute kaufen müsste.

Fahrzeuggestattung

Porsche 911 Carrera RS (Touring)
(1972 - 1973)

Coupé

Fahrzeug Daten	Preisentwicklung ⓘ	Preisbereich
Motorart: B6	+32%	
Hubraum: 2687 ccm		
Leistung: 210 PS (154 KW)		

Preisbewertung in Zusammenarbeit mit Classic Data
Stand: März 2015

Zustand 1	Zustand 2	Zustand 3	Zustand 4	Zustand 5
570'000.- €	480'000.- €	385'000.- €	-	-

Und sowieso kaufen wir Oldtimer-Enthusiasten unsere Autos ja nicht in Hinblick auf zukünftige Wertgewinne sondern aus Freude an der Sache.

Weil aber das Analysieren von Preisentwicklungen durchaus seinen Reiz hat, haben auch wir bei Zwischengas unsere "Fahrzeuggestattung" etwas ausgebaut. Ab sofort zeigen wir bei jeder Preissituation für ein Fahrzeug auch die durchschnittliche jährliche Wertentwicklung über die letzten rund vier Jahre an.

Dabei vergleichen wir nicht wie Oldtimer Markt den Zustand 3 sondern ein gewichtetes Mittel aller gespeicherten Zustände mit Betonung der Werte für Zustand 2 und 3. Premium-Leser können die Wertentwicklung sogar als Kurve sehen.

Ein Blick in unsere Fahrzeuggestattungen (im Menü unter "Markt") lohnt sich also!

Warum jetzt die Preise für Supersportwagen durch die Decke gehen



Autor: Dorian Rätzke // Fotos: Mecum Auctions | Broad Arrow Auctions LLC.

Der Auftakt des Auktionsjahres 2026 hat eindrucksvoll gezeigt, wie stark sich der internationale Sammlerautomarkt derzeit ausdifferenziert. Die großen Auktionen in Florida, rund um Amelia Island sowie während der Pariser Rétromobile-Woche lieferten nicht nur spektakuläre Einzelergebnisse, sondern auch wichtige Hinweise auf die weitere Marktentwicklung.

Während moderne Supersportwagen und Hypercars der 1990er- und 2000er-Jahre teilweise neue und vorher unglaubliche Preisdimensionen erreichten, präsentierte sich der Markt für klassische Fahrzeuge aus den 1950er- bis 1970er-Jahren insgesamt halbwegs stabil, in Teilen aber rückläufig – vor allem deutlich selektiver als noch vor einigen Jahren.

Einen der spektakulärsten Momente des Jahres lieferte die Auflösung der Bachman Collection in Florida. Insgesamt mehrere Dutzend Ferrari aus der Sammlung des verstorbenen Sammlers Phil Bachman wurden ohne Mindestpreis versteigert – ein seltenes Ereignis, das weltweit Aufmerksamkeit auf sich zog.

Besonders moderne Ferrari-Hypercars sorgten für Schlagzeilen. Ein Ferrari Enzo erzielte rund 17,8 Millionen Dollar, während ein Ferrari F50 über 12 Millionen Dollar erreichte. Auch ein LaFerrari Aperta wechselte für rund 11 Millionen Dollar den Besitzer. Die teils abenteuerlichen Farbkombinationen der Autos will ich hier nicht weiter kommentieren ...



Für 6,6 Mio. Dollar von Broad Arrow auf der Amelia Auction 2026 verkauft: Der 1972er Lamborghini Miura P400 SV besticht durch geringe Laufleistung (29.451 km) und einen komplett originalen und unrestauriertem Zustand. Er war ein halbes Jahrhundert im Besitz eines Sammlers aus Texas.

Diese Ergebnisse unterstreichen einen klaren Trend: Fahrzeuge aus der Ära der analogen Supersportwagen – etwa Ferrari Enzo, F40 oder F50 – werden zunehmend als historische Ikonen wahrgenommen und rücken damit in eine ähnliche Sammlerkategorie wie klassische Renn- und Sportwagen früherer Jahrzehnte.

OCC

Wir versichern
Klassiker.

Während moderne Hypercars für Schlagzeilen sorgten, bestätigten die Auktionen rund um Amelia Island die anhaltende Bedeutung klassischer Fahrzeuge für den Sammlermarkt.

Das teuerste Fahrzeug der Woche war ein Ferrari 250 GT SWB California Spider von 1960, der rund 16,5 Millionen Dollar erzielte. Weitere klassische Ferrari – darunter ein 212 Export Spider, ein 750 Monza sowie ein 275 GTB/4 – erzielten ebenfalls Preise im Millionenbereich.

Doch auch andere Hersteller konnten überzeugen. Besonders bemerkenswert war das Ergebnis eines Lamborghini Miura P400 SV, der rund 6,6 Millionen Dollar erreichte und damit einen neuen Modellrekord aufstellte. Der Miura gilt als einer der ersten modernen Supersportwagen überhaupt und bleibt eine der begehrtesten Ikonen der späten 1960er-Jahre.

Auch Porsche präsentierte sich stark. Ein Porsche Carrera GT erzielte rund 6,7 Millionen Dollar und bestätigte damit die steigende Nachfrage nach analogen Supersportwagen der frühen 2000er-Jahre.

Selbst Fahrzeuge aus der Vorkriegszeit – etwa von Bentley, Bugatti oder Rolls-Royce – behaupten weiterhin ihre Position im Markt. Zwar stehen sie selten im Mittelpunkt spektakulärer Schlagzeilen, doch ihre Sammlerschaft bleibt stabil und international.



Der von Mecum versteigerte Ferrari 599 GTO (Baujahr 2011) aus der Bachman-Sammlung. Philip Morelock Bachman Jr. (1937–2025) war ein einflussreicher US-amerikanischer Automobilhändler und einer der weltweit bedeutendsten Ferrari-Sammler. Sein Sammlungsprinzip: die Farbe Gelb und jeweils das letzte Exemplar einer Modellreihe zu besitzen.



Geschmackssache: Innenausstattung in Azzurro und Giallo. Bachman hatte im Ferrari-Werk zudem Sonderausstattungen für 103.291 Dollar bestellt, Ferrari-Boss Luca di Montezemolo signierte persönlich den Motorraum. Versteigert für 3,96 Mio. Dollar.

Die Auktionen während der Pariser Rétromobile-Woche bestätigten einen weiteren zentralen Trend: Käufer achten zunehmend auf Qualität und Historie.

Besonders gefragt sind Fahrzeuge mit klar dokumentierter Provenienz, originaler Substanz und außergewöhnlicher Spezifikation. Fahrzeuge ohne diese Eigenschaften – etwa stark restaurierte oder weniger seltene Modelle – erreichen dagegen häufiger nur noch ihre unteren Schätzwerte oder bleiben sogar unverkauft.

Diese Entwicklung zeigt, dass sich der Markt zunehmend professionalisiert und Sammler selektiver investieren. Und alle Angst vor aufwendigen Restaurationen mit ungewissem Ausgang und Kosten haben.

OCC

Wir versichern
Klassiker.

Die Auktionen während der Pariser Rétromobile-Woche bestätigten einen weiteren zentralen Trend:
Käufer achten zunehmend auf Qualität und Historie.

Besonders gefragt sind Fahrzeuge mit klar dokumentierter Provenienz, originaler Substanz und außergewöhnlicher Spezifikation. Fahrzeuge ohne diese Eigenschaften – etwa stark restaurierte oder weniger seltene Modelle – erreichen dagegen häufiger nur noch ihre unteren Schätzwerte oder bleiben sogar unverkauft.

Diese Entwicklung zeigt, dass sich der Markt zunehmend professionalisiert und Sammler selektiver investieren. Und alle Angst vor aufwendigen Restaurationen mit ungewissem Ausgang und Kosten haben.



Pagani, Zonda C12 S, 1999–2017 Foto: wikipedia, Matti Blume

Die Auktionen zu Beginn des Jahres 2026 zeichnen damit ein klares Bild eines Marktes mit unterschiedlichen Dynamiken. Moderne Hypercars wie Pagani oder Koenigsegg und Supersportwagen der letzten drei Jahrzehnte erleben derzeit eine Phase besonders hoher Nachfrage. Fahrzeuge wie Ferrari Enzo, Porsche Carrera GT oder McLaren F1 profitieren von einer neuen Sammlergeneration, die verstärkt Fahrzeuge kauft, die ihre Jugend geprägt haben.

Parallel dazu bleiben klassische „Blue-Chip“-Fahrzeuge – etwa Ferrari der 250-Serie, Mercedes 300 SL oder historische Rennwagen – stabile Referenzwerte im Markt.

Unter Druck geraten dagegen zunehmend Fahrzeuge ohne besondere Historie oder Seltenheit. Durchschnittliche Oldtimer oder restaurierte Standardmodelle können ihre früheren Preissteigerungen nicht mehr fortsetzen.

Für den weiteren Verlauf des Jahres lassen sich drei zentrale Entwicklungen erwarten.

1. dürften Hypercars und ikonische Supersportwagen weiterhin das dynamischste Marktsegment bleiben.
2. behalten Blue-Chip-Klassiker ihre Rolle als langfristig stabile Sammlerobjekte.
3. könnte sich der Markt für durchschnittliche Klassiker weiter normalisieren.

Die Auktionen in Florida, Amelia Island und Paris haben damit eines deutlich gemacht: Der Sammler-Automarkt bleibt stark – aber er ist heute anspruchsvoller, selektiver und viel stärker generatios geprägt als noch vor wenigen Jahren.

OCC

Wir versichern
Klassiker.

Oldtimer falls nötig verschenken?



Text: Martin Sigrist / Fotos: Daniel Reinhard / Bruno von Rotz / Petra Sagnak / Jürgen Sendel / Gaston Westphal / OCC-Archiv

Bernhard Taeschler war von 2015 bis 2024 Präsident des Oldtimer-Dachverbands Swiss Historic Vehicle Federation SHVF und heutiger Ehrenpräsident, er ist ehemaliger Präsident des Automobil Club der Schweiz Sektion Mitte und organisiert seit 50 Jahren das alle vier Jahre stattfindenden Micro-Car-Treffen, das grösste seiner Art in Europa.

Eines der Ziele des Dachverbands SHVF ist es, die Zukunft des klassischen Fahrzeuges zu sichern. Dazu gehören die nötigen Gesetze, das Know How, aber zu guter Letzt auch die Menschen, die sich damit beschäftigen und dazu ihr Wissen sichern wollen damit sie es dereinst weitergeben können. Kein Wunder, hat sich der ehemalige Präsident dazu allerlei Gedanken gemacht – und auch zum Teil höchst ungewöhnliche Lösungen gefunden, die er in einem Brief an Freunde und wichtige Protagonisten der Schweizer Oldtimerszene versendet hat.

Wir haben Taeschler, den Rentner im Unruhestand, in seinem Haus in Sarmenstorf getroffen.



Seine Sammlung ist überschaubar, bekannt ist sein FMR Tiger 500, den er seit mehr als einem halben Jahrhundert besitzt – und um dessen weitere Zukunft er sich keine Sorgen machen muss, die seltene Vierradvariante des bekannten Kabinenrollers hat schon einen designierten Nachfolger. Dazu kommen aber noch ein Jensen Healey oder ein Mercedes W116 280SE, bei denen sich die Nachfolgefrage durchaus stellen mag. Doch zunächst wollen wir uns einigen Thesen und Meinungen stellen und etwas darauf eingehen.

Die wichtigsten Fragen und entsprechende Antwort-Thesen

Quer durch alle Interessengruppen hindurch ist klar, will das Oldtimerhobby überleben, müssen sich mehr Junge für das Hobby begeistern. Über die Ursachen des Nachwuchsmangels und die Mittel und Maßnahmen dagegen gibt es reichlich viele, sehr verschiedene Meinungen. Der Dachverband SHVF beispielsweise hat sich auf seine Aktivitäten unter dem Label young4vintage eingeschossen und organisiert damit eigene Veranstaltungen abseits des Clublebens, dessen Interessen er ja vertritt. So können beispielsweise interessierte, junge Menschen bei verschiedenen Gelegenheiten, besonders bei Oldtimer-Veranstaltungen, mit einem zur Verfügung gestellten Auto ihre ersten Fahrversuche wagen. Damit wurde eine Struktur geschaffen, die als Türöffner zur Welt des klassischen Fahrzeuges dienen soll. Kritiker halten dagegen, dass damit die Schwelle hin zu einer Club-Mitgliedschaft eher noch erhöht wird denn niedriger gelegt, denn der Weg hin zu einem entsprechenden Club gilt es bei diesem Vorgehen für ein potentielles Neumitglied in jedem Fall noch zu beschreiten. Immerhin, das Projekt findet offensichtlich sein Publikum, was dessen Weiterführung durchaus rechtfertigt.



Neugier wecken!

Die immer wieder angebrachte Vermutung, dass der Einstieg in die beste Nebenbeschäftigung der Welt zu teuer sei, lässt sich hingegen leicht widerlegen: Die letzte Auktion der Swiss Auctioneers in Toffen am 21. März bestätigt dies genauso wie ein Blick in die Kleinanzeigen auf diesem Portal. Es gibt nach wie vor sehr preisgünstige, auch lustvolle Klassiker in gutem Zustand im Angebot. Die Frage ist vielmehr, ob generell bei einer jüngeren Generation noch ein Interesse besteht, sich darauf einzulassen und was sie, selbst wenn ein solches vorhanden wäre, denn davon abhält?

Denn Fakt ist: die emotionale Bindung zum Auto nimmt stetig ab. Das „Ereignis“ Auto ist längst keines mehr. Die Epoche, als der erste eigene Wagen wie die Ankunft eines neuen Familienmitglieds gefeiert wurde, ist vorbei. Schon die Eltern der Jugendlichen von heute sind in Haushalte hineingeboren worden, in denen mindestens eines, wenn nicht gar schon zwei oder mehr Autos vorhanden waren.

Ölkrise, Umweltfragen und allerlei Weltanschauungen haben vielen Jungen die ungetrübte Freude am Automobil bereits genommen und es zu einem Mittel zum Zweck, für andere sogar zu einem notwendigen Übel werden lassen.

Das Auto im Haus hat die Selbstverständlichkeit einer Waschmaschine oder des Kühlschranks. Und dank eines vielfältigen Unterhaltungs- und Freizeitangebots gibt längst andere Attraktionen, als auf der Strasse Autos gucken zu gehen oder sich später damit vor der Kneipe sehen zu lassen. Gewiss, immer wieder trifft der Virus trotzdem noch jemanden, selbst ohne grossen Hintergrund in der Familie oder im direkten Umfeld. Aber bei vielen war und ist das Auto nicht mehr das grösste Ding, für das es sich zu interessieren lohnt.

Artikel von www.zwischengas.com



Zwischengas – Dokumentiert. Informiert. Fasziniert.

Auf zwischengas.com schlagen die Herzen von Oldtimer-Enthusiasten im ganzen deutschsprachigen Raum höher. Zwischen-gas berichtet täglich über Oldtimer, Youngtimer, historischen Motorsport,

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

Doch auch manche Clubs haben ein strukturelles Nachwuchsproblem. Viele wurden in den 1960er oder 1970er-Jahren gegründet. Dies auf der Basis einer Gemeinschaft, die aus einer ähnlichen Altersgruppe besteht, von Menschen, die ihren Lebensmittelpunkt nicht selten mitten in den Clubaktivitäten sahen. Man organisierte gemeinsame Ausflüge, stand bei Hochzeiten Spalier und wurde Patenonkel der Kinder von Clubkollegen. Diese Kultur ist am Verschwinden, das Betätigungsspektrum junger Menschen ist viel breiter ausgerichtet, dafür aber weit weniger organisiert, viel spontaner, eher ad-hoc ausgelegt.



Die "früher-war-alles-besser-Mentalität" steht dem Dialog im Weg. Das Zelebrieren vergangener Zeiten, die Veranstaltungen als das einzig wahre beschwören, als die alten Hasen noch das Ruder führten, das Glorifizieren, als man noch auf dem Bordstein sein Auto neu lackiert hat oder im Vorgarten Motoren gewechselt, das mag als Räubergeschichte zwar ganz gut ankommen. Das Gefühl zu vermitteln, dass die Jugend all dies nicht mehr erleben könne und sie sich quasi mit dem zufrieden geben müsse, was davon noch übrig geblieben ist oder ihnen gar zu attestieren, dass sie Klubevents wie "Schnupper-Karting" nicht mehr den nötigen Biss

und den Enthusiasmus mitbrächten, wie dies einst „die Alten“ geschafft hätten, das hilft der Sache auch kaum. Wer dann noch päpstlicher als der Papst auftritt, sich über nicht ganz originale Autos mockiert und jüngere Modelle der Marke unter fadenscheinigen Gründen aus der Clubgemeinschaft ausschliesst, wer dauernd die Frage stellt, ob heutige, 30-jährige Autos denn weniger Oldtimer seien als damalige 30-jährige Autos – vor 30 Jahren – steht irgendwann völlig im Abseits.

Club-Ausfahrten als Marathon-Veranstaltung für Petrolheads:

Wenn Ausfahrten in kilometerfressende Langstrecken-Challenges ausarten, muss man sich nicht wundern, dass die Mamis und der Nachwuchs lieber zu Hause bleiben. Vielleicht würde es helfen, mindestens eine Club-Veranstaltung im Jahr etwas kinderfreundlicher und damit familienfreundlich zu gestalten. Wenn eine Club-Ausfahrt regelmäßig dazu führt, dass zuvor oder danach der Familiensegen schief hängt, leidet die Wahrnehmung der Kinder zum Thema Klassiker gewiss beträchtlich.

Die eigene Attitüde spielt aber ebenso eine Rolle: Wenn es bereits ein Geschrei gibt, wenn sich der Dreikäsehoch nur schon einem Auto nähert, dann muss man sich nicht wundern, wenn sich dieser Schlüsselreiz – sich-nähern-gleich-ein-Geschrei – später in Desinteresse manifestiert. Wer seinen Kindern den ihnen ganz eigenen Umgang, also mit Berühren, Begreifen und Erklettern von Objekten, erlaubt – natürlich im geeigneten Umfang und Rahmen – darf auf eine grössere Chance hoffen, dass der Nachwuchs dereinst sich nicht komplett um die Interessen seiner Eltern fdrückt. Natürlich gibt es keine Garantie dafür, auf diese Weise denselben Virus seinen Nachkommen einpflanzen zu können. Umgekehrt aber ist es relativ wahrscheinlich, dass das „Auto von Papa, in und bei dem ich nichts zu suchen habe wenn er nicht dabei ist“ auch später genau das bleiben wird.

Artikel von www.zwischengas.com



Zwischengas – Dokumentiert. Informiert. Fasziniert.

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

Wer liebt, pflegt und fährt unsere Klassiker nach uns?

Diese Frage stellen sich auch die Vorstände und Mitglieder von vielen Oldtimer-Clubs und Vereinen. Und viele Bekannte, oft grau bemooste Häupter, sorgen sich um die Zukunft ihrer meist seit Jahrzehnten angehäuften Sammlung von Veteranenfahrzeugen.

Die heute noch vorhandenen Fahrzeuge werden uns, die Besitzenden, sicher überleben!

Diese Aussage ist die einzige Wahrheit. Und deshalb bitte ich darum, auch diesen Nachlass zu regeln solange man das noch selber tun kann. Das ist unsere Pflicht. Es liegt an uns - und nicht an der kommenden Generation – jetzt aktiv zu werden.

Dazu gibt es drei Möglichkeiten:

1. Wir lassen unsere Fahrzeuge eingemottet in der Garage stehen und klammern uns an ein langes Leben, unseren Besitz und die Hoffnung auf ein Wunder. Dagegen sprechen die laufenden Kosten für die Garagierung und die sicher fortschreitenden Standschäden.
2. Wir trennen uns schweren Herzens vom alten Blech und verkaufen die Fahrzeuge. Dies in der Hoffnung, dass sie wieder zurück auf die Strasse finden und nicht zu „Stehzeugen“ werden. Dabei müssen wir bedenken, dass der Markt eindeutig ein Käufermarkt ist und die Wunschpreise nicht realistisch sind. Ein richtig großer Abschreiber tut immer weh. Es ist halt nicht alles Gold was glänzt.
3. Wir verschenken unseren Liebling an eine Enkelin, Enkel, Patenkind oder den interessierten Nachbarn. Oder zumindest stellen wir das Fahrzeug der jungen Generation zur Verfügung. Bitte mit vollem Tank und bezahlten Rechnungen für Versicherung, Verkehrs-Gebühren und im Idealfall den Beitrag für eine Club-Mitgliedschaft. Und natürlich mit unserem Wissen zum Umgang mit dem betreffenden Oldtimer, sämtlichen Ersatzteilen und der vollständigen Geschichte dazu.

In unsere Alltagsfahrzeuge haben wir zeitlebens viel Geld gesteckt. Denken wir an den Kauf, den Unterhalt, die Reparaturen, den Betrieb und zuletzt an den markanten Abschreiber beim Verkauf oder Eintausch. Wieso soll es bei einem Veteranenfahrzeug anders sein? Haben wir ein solches Liebhäberstück nicht zur Freude am Fahren gekauft und unterhalten? Oder war es doch auch eine Kapitalanlage mit einem erwarteten hohen Gewinn? Die gleiche Frage können wir uns bei Antiquitäten, Bildern, Markensammlungen, usw. stellen.

Mir persönlich ist die Variante 3 sehr sympathisch. Sie verspricht immerhin, dass unser Lieblingsfahrzeug weiterhin gerne gefahren und unterhalten wird. Und sie bietet den Clubs potentielle Neumitglieder! Erst wenn wir den jungen Leuten die Freude am Fahren mit betagten Fahrzeugen weitergegeben haben, werden diese auch Mitglied in einem Klub und schätzen die Kameradschaft bei Ausfahrten oder Stammtischrunden.

Freizeit und Räder:

10 Kult-Cabrios unter 25.000 €



Autor: Dorian Rätzke // Fotos: Volkswagen AG | Bruno von Rotz, zwischengas.com | Mercedes-Benz Classic | BMW AG | Stellantis | FCA Germany GmbH | PEUGEOT DEUTSCHLAND GMBH | Porsche AG | Mazda Motors (Deutschland) GmbH | AUDI AG

Diese Cabrios versprechen im Frühling ein Maximum an Fahrspaß! Von Alfa bis Volvo – gemeinsam mit Frank Wilke, Chef des Marktbeobachters classic-analytics, haben wir zehn spannende Cabrios (darunter potente Sechszylinder) für Sie ausgesucht, die aktuell im guten Zustand für unter 25.000 EUR zu finden sind.

Besonders spannend für Sammler und Anleger:

Mindestens zwei Modelle aus dieser Liste haben ihren damaligen Neupreis bereits überholt. Schweden-Power, französische Pffiffigkeit, japanische Finesse, italienische Eleganz und deutsche Wertarbeit: Diese Auswahl macht Lust auf die erste Ausfahrt der Saison! Lassen Sie sich den Fahrtwind um die Nase wehen und schnuppern Sie Frühjahrsluft ...

Alfa Romeo 2000 Spider Veloce (Gummi)

Die von 1983 bis 1989 gebaute dritte Serie des Klassikers ist hauptsächlich durch das „Aerodinamica“-Paket mit dem markanten Heckspoiler bekannt.

Technisch blieb der Spider traditionell und nutzte den bewährten 2,0-Liter-Doppelnockenmotor mit zwei Doppel-Vergasern (in der Europa-Version).

Leistung:	127 PS (93 kW)
Beschleunigung:	0–100 km/h ca. 9,0 s
Höchstgeschwindigkeit:	ca. 190 km/h
Verbrauch:	ca. 10,5 l/100 km
Neupreis (1983):	ca. 30.000 DM (entspricht ca. 14.750 €)
Aktueller Preis (Zustand 2):	18.000 €



Ein interessantes Detail für Sammler:

In dieser Ära begann die Umstellung auf elektronische Einspritzsysteme, was die Alltagstauglichkeit erhöhte. Insgesamt wurden von der Serie 3 etwa 37.000 Exemplare gefertigt.

Warum kaufen?: „Klassisches Alfa-Feeling, insbesondere in der Version ohne Katalysator. Für den hässlichen Gummi-Spoiler gibt es attraktive, sogar zeitgenössische Umbausätze, die die italienische Linie wiederherstellen.“

OCC

Wir versichern
Klassiker.

Audi 80 B3 Cabrio 2.3 E

Obwohl es optisch auf dem Audi 80 basiert, blieb das Cabriolet aufgrund seiner zeitlosen Form fast zehn Jahre lang (bis zum Jahr 2000) im Programm. Ein technisches Alleinstellungsmerkmal war das Sicherheitssystem Procon-ten, das bei einem Unfall das Lenkrad per Seilzug vom Fahrer wegzog. Zudem war es eines der ersten Cabrios mit voll verzinkter Karosserie. Der Fünfzylindermotor ist legendär für seine spezifische Zündfolge (1-2-4-5-3), die ihm den charakteristischen Klang verleiht.



Leistung: 133 PS (98 kW)
 Beschleunigung: 0–100 km/h 10,8 s
 Höchstgeschwindigkeit: ca. 195 km/h
 Verbrauch: ca. 9,3 l/100 km
 Neupreis (1991): ca. 52.000 DM (entspricht ca 26.070 €)
 Aktueller Preis (Zustand 2): 11.500 €

Warum kaufen?: „Badewanne oder wie aus einem Guss? Die Form des Audi-Cabrios polarisiert, jedoch nicht der 5-Zylindermotor mit dem V8-Sound.“

Mercedes-Benz SLK 320 (R170)

Mit dem SLK (Sportlich, Leicht, Kompakt) belebte Mercedes 1996 das Roadster-Konzept neu. Das Herzstück des SLK 320 ist der M112-V6-Motor, der für seine hohe Laufruhe und Souveränität bekannt ist. Die Besonderheit der Baureihe ist das vollautomatische Variodach aus Stahl, das den Wagen in nur 25 Sekunden wetterfest macht. Um Gewicht zu sparen, bestand das Sitzgestell beim SLK aus Magnesium – ein damals hochmoderner Werkstoff im Serienbau.

Leistung: 218 PS (160 kW)
 Beschleunigung: 0–100 km/h 6,9 s
 Höchstgeschwindigkeit: 245 km/h
 Verbrauch: ca. 11,1 l/100 km
 Neupreis (2000): ca. 78.000 DM (entspr. ca 39.500 €)
 Aktueller Preis (Zustand 2): 11.500 €

Warum kaufen?: „Als Sechszylinder wird der SLK zwar nicht zum Sportwagen, zeigt aber die Antriebs-Souveränität, die viele bei den Vierzylindern vermissen. Noch gibt es viele gute Exemplare am Markt.“



Peugeot 205 CTi 1.9

Der 205 CTi wurde bei Pininfarina in Italien entworfen und teilweise auch dort montiert. Er kombiniert das agile Fahrwerk des GTI mit einer verstärkten Cabrio-Karosserie und dem markanten Überrollbügel. Eine technische Besonderheit: Trotz seiner sportlichen Gene verzichtete Peugeot beim CTi ab Werk auf eine Servolenkung, um ein möglichst direktes Fahrgefühl zu erhalten (und um Kosten und Gewicht zu sparen). Die 1,9-Liter-Version mit G-Kat gilt heute unter Kennern als die robusteste und am besten fahrbare Variante der gesamten Baureihe.



Leistung: 102 PS (75 kW)
 Beschleunigung: 0–100 km/h 10,1 s
 Höchstgeschwindigkeit: 185 km/h
 Verbrauch: ca. 7,8 l/100 km
 Neupreis (1988): ab ca. 28.000 DM (entsp. ca 14.820 €)
 Aktueller Preis (Zustand 2): 12.100 €

Warum kaufen?: „Die quirlige Alternative zum Golf-Cabrio. Qualitativ nicht ganz so gut wie der Wolfsburger und auch deutlich schwerer zu finden.“

OCC

Wir versichern Klassiker.

Porsche Boxster (986)

Der Boxster teilte sich bei seinem Erscheinen viele Komponenten mit dem 911 (Baureihe 996), was Porsches wirtschaftliche Rettung in den 90ern bedeutete. Das Mittelmotorkonzept bietet eine perfekte Gewichtsverteilung und ermöglicht zwei Kofferräume. Eine Besonderheit der frühen Modelle sind die orangefarbenen Blinkergläser, in der Szene als „Spiegeleier“ bekannt. Das Chassis wurde von Grund auf als offener Sportwagen konstruiert, was ihm eine hervorragende Verwindungssteifigkeit verlieh.



Leistung: 204 PS (150 kW)
 Beschleunigung: 0–100 km/h 6,9 s
 Höchstgeschwindigkeit: 240 km/h
 Verbrauch: ca. 10,0 l/100 km
 Neupreis (1996): ca. 77.000 DM (entspr. ca. 39.100 €)
 Aktueller Preis (Zustand 2): 16.600 €

Warum kaufen?: „Die preiswerteste Art, einen offenen Porsche zu fahren und gleichzeitig eine der Besten. Ein Leichtgewicht, wie man es heute im Porsche Programm vergeblich sucht.“

Saab 900i 16S Cabriolet

Das Saab 900 Cabriolet wurde bei Valmet in Finnland gefertigt und ist für seine enorme Stabilität bekannt. Der um 45 Grad geneigte Motor und das darunter liegende Getriebe sind Markenzeichen schwedischer Ingenieurskunst. Typisch Saab ist das fahrerorientierte, an ein Flieger-Cockpit erinnernde Armaturenbrett – hier demonstrierte Saab (1937 gegründet) seine Flugzeugbauer-Gene (Saab-Autos wurden erst ab 1947 produziert). Das dreilagige Verdeck des 900i 16S Cabrios war so massiv isoliert, dass der Wagen als voll wintertauglich galt und in den USA Kultstatus erreichte.

Leistung: 126 PS (93 kW)
 Beschleunigung: 0–100 km/h 11,5 s
 Höchstgeschwindigkeit: 190 km/h
 Verbrauch: ca. 10,2 l/100 km
 Neupreis (1990): ca. 55.400 DM (entspr. ca 28.320 €)
 Aktueller Preis (Zustand 2): 19.200 €

Warum kaufen?: „Die Marke ging, die Fangemeinde blieb. Wer sich für das Saab Cabrio entscheidet, muss sich um den Wiederverkauf keine Sorgen machen.“



Volvo C70 2.4 T Cabriolet

Das C70 Cabriolet war Volvos Rückkehr zum offenen Viersitzer nach langer Abstinenz. Technisch basierte der Wagen auf der P80-Plattform und bot echtes Langstreckenpotenzial für vier Erwachsene. Vorbildlich war das ROPS-Sicherheitssystem (Roll Over Protection System), bei dem im Falle eines drohenden Überschlags automatisch Schutzbügel hinter den Rücksitzen hervorschnellten. Zudem verfügte der C70 über eines der damals besten Soundsysteme auf dem Markt, entwickelt von den dänischen High-End-Spezialisten von Dynaudio.



Leistung: 193 PS (142 kW)
 Beschleunigung: 0–100 km/h 8,5 s
 Höchstgeschwindigkeit: 220 km/h
 Verbrauch: ca. 10,5 l/100 km
 Neupreis (1998): ca. 75.000 DM (entspr. ca. 38.340 €)
 Aktueller Preis (Zustand 2): 10.400 €

Warum kaufen?: „Die elegante, schwedische Alternative zu BMW und Mercedes. Die Ähnlichkeit zur 4 Jahre vorher präsentierten Bentley Concept Java Studie ist verdächtig.“

OCC

Wir versichern Klassiker.

BMW 325i Cabrio (E30)

Das 1985 vorgestellte E30 Cabrio war das erste vollwertige viersitzige Cabriolet von BMW seit Jahrzehnten, das ohne den damals üblichen Überrollbügel auskam. Die 325i-Variante mit dem M20-Reihensechszylinder markierte die Spitze der regulären Baureihe und ist berühmt für ihre seidenweiche Laufkultur. Ein technischer Höhepunkt war das optionale M-Technik-Sportfahrwerk. Von der 325i-Variante wurden bis zum Produktionsende 1991 rund 85.000 Einheiten produziert.



Leistung: 170 PS (125 kW)
 Beschleunigung: 0–100 km/h 8,7 s
 Höchstgeschwindigkeit: 216 km/h
 Verbrauch: ca. 9,7 l/100 km
 Neupreis (1986): etwa 43.000 DM (ca. 21.980 €)
 Aktueller Preis (Zustand 2): 25.000 €

Warum kaufen?: „Schon jetzt ein zeitloser Klassiker. Wer mit einem Automatikgetriebe leben kann, findet schneller ein gepflegtes Exemplar mit niedriger Laufleistung.“

Mazda MX-5

Der MX-5 wurde nach dem japanischen Prinzip „Jinba Ittai“ entwickelt, was die Einheit zwischen Fahrer und Fahrzeug beschreibt. Sein ikonischstes Merkmal sind die coolen Klappscheinwerfer, die dem Wagen ein unverwechselbares Gesicht verleihen. Technisch besonders ist der „Power Plant Frame“ – eine Aluminium-Stützstruktur, die den Antriebsstrang versteift. Mit über 400.000 produzierten Fahrzeugen der ersten Generation rettete Mazda quasi im Alleingang das Roadster-Segment für die Nachwelt.

Leistung: 115 PS (85 kW)
 Beschleunigung: 0–100 km/h 8,8 s
 Höchstgeschwindigkeit: 195 km/h
 Verbrauch: ca. 8,2 l/100 km
 Neupreis (1990): etwa 35.500 DM (ca. 18.150 €)
 Aktueller Preis (Zustand 2): 11.300 €

Warum kaufen?: „Der legitime Nachfolger des Lotus Elan. Mindestens so agil aber gut verarbeitet und springt morgens immer an.“



VW Golf GLI Cabriolet

Das „Erdbeerkörbchen“ basierte während seiner gesamten Bauzeit bis 1993 auf der Plattform des ersten Golf, auch wenn die Optik immer wieder modernisiert wurde. Mit über 388.000 produzierten Einheiten ist es eines der weltweit erfolgreichsten Cabrios. Besonders begehrt sind heute die späten Sondermodelle wie z.B. die „Classicline“, die oft über eine hochwertige Lederausstattung, ein Stoffverdeck und das markante Clipper-Bodykit (breite Stoßfänger) verfügen.



Leistung: 72 PS (53 kW)
 Beschleunigung: 0–100 km/h 14,3 s
 Höchstgeschwindigkeit: 153 km/h
 Verbrauch: ca. 8,5 l/100 km
 Neupreis (1983): etwa 23.000 DM (entspr. ca. 11.300 €)
 Aktueller Preis (Zustand 2): 11.000 €

Warum kaufen?: „Jahrelang als Erdbeer-Körbchen verspottet, ist das Golf Cabrio schon lange in der Oldtimer-Szene angekommen. Späte Exemplare und Sondermodelle sind am gesuchtesten.“

OCC

Wir versichern Klassiker.

KUNTERBUNTES



TauschGarage
Die Plattform für Oldtimer,
Klassiker & US-Cars (100%
kostenlos & ohne Werbung)

Viele kennen Plattformen mit
Gebühren, Werbung und
Premium-Angeboten. Genau
daraus entstand eine faire
Plattform speziell für Oldtimer,
Klassiker und US-Cars.

Warum TauschGarage?

- Kostenlose Inserate
- Verkauf, Tausch oder beides
- Keine Verkaufsprovisionen
- Für Händler, Clubs und Sammler
- Mehr Reichweite über Social Media

Vorteil für Inserenten

Inserate können auf Wunsch
zusätzlich automatisch über
unsere Social-Media-Kanäle
veröffentlicht werden.

- Mehr Reichweite
- vollkommen kostenlos.

Zur >> [TauschGarage](#)



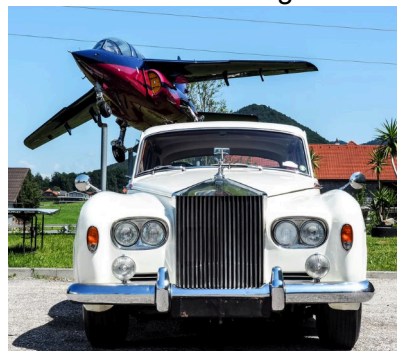
**Ciao und Willkommen
zum Frühling!**



Das MONROE Classic Museum
hat ab 1. Mai wieder geöffnet.

**SOMMER
ÖFFNUNGSZEITEN**
1. Mai 2026 - 30. September
2026

TÄGLICH außer Mittwoch
10:00 bis 17:00 Uhr (Einlass)
oder nach telefonischer
Vereinbarung



**Christoph von Classic
Oldtimer informiert dich
über aktuelle Inserate und
Neuigkeiten**

<https://www.classic-oldtimer.at>

Du suchst einen V8 American
oder doch einen VW Käfer,
oder MG, dann ist sicher der
passende Händler für dich
dabei! Oder du benötigst ein
Gutachten für deinen Oldtimer
von einem KFZ Sachver-
ständigen!?

Du möchtest Deinen Oldtimer
verkaufen?

Wir platzieren Dein Inserat auf
unserer Plattform, zeigen Dein
Fahrzeug im Newsletter und all
unsere Social Media Seiten,

Preis € 150 inkl. MwSt.

!Senden uns bis zu 21 Fotos
deines Fahrzeugs, technische
und allgemeine Beschreibung
mit Preisvorstellung und
Kontaktadresse an
office@classic-oldtimer.at



**Bitte nicht auf den CTF-
Mitgliedsbeitra vergessen**

Überweisung an:

1. C.A.R. Team Ferlach

Bank: Bank Burgenland Kärnten

IBAN: AT20 5100 0004 5608

3404

BIC: EHBBAT2EXXX

Zweck: CTF-Mitgliedsbeitr. 2026.



RENAULT UNTERSTÜTZT LEGO-VERSION DES RENAULT 5 TURBO 3E

Ein britischer Ingenieur hat eine Lego-Version des spektakulären Renault 5 Turbo 3E gebaut – mit Unterstützung der Fans könnte daraus nun ein offizielles Lego-Set werden.



Dave Collins, auf Instagram bekannt als "devonbricks", hat das extremste Straßenauto von Renault im Miniatur-Format zum Leben erweckt. Nun möchte Renault helfen, das Modell in die Welt von Lego zu bringen.

Die legendären Turbo-Modelle des Renault 5 aus den 1980er Jahren haben mit ihrem wilden Aussehen und ihrer Ausstrahlung einen bleibenden Eindruck in der Automobilwelt hinterlassen.

Der neue vollelektrische Renault 5 Turbo 3E interpretiert diese Energie in einer Mischung aus Nostalgie und Innovation für eine neue Generation. Da vom echten Renault 5 Turbo 3E nur 1.980 Exemplare gebaut werden, bietet die Lego-Version mehr Menschen die Chance, ein Stück dieser Geschichte zu besitzen.



Collins' Modell fängt die aggressiven Proportionen und die unverwechselbare Silhouette des Renault 5 Turbo 3E in beeindruckenden Details ein. Die Lego-Version besteht aus rund 1.200 Teilen und entstand in etwa hundert Arbeitsstunden.

„Als Kind hatte ich Lego und Technic, und als Ingenieur entwerfe ich gerne Dinge und liebe es, Details richtig hin zu bekommen“,

sagt Dave Collins. „Eckige Autos lassen sich mit Lego leichter umsetzen, daher war der Renault 5 eine nahe liegende Wahl. Er sieht natürlich auch einfach toll aus und ist sofort als Neuauflage des Klassikers aus den Achtzigern zu erkennen.“

Nun wurde das Modell auf der Plattform Lego Ideas eingereicht. Um für die Produktion als offizielles Lego-Set in Frage zu kommen, werden 10.000 Unterstützerinnen und Unterstützer benötigt. Renault ruft Fans der Marke, des ursprünglichen Renault 5, des neuen Renault 5 E-Tech elektrisch und von Lego selbst dazu auf, das Projekt zu unterstützen und dabei zu helfen, es zu verwirklichen.



Wenn Lego den nächsten Schritt möglich machen würde, ginge für Collins ein Traum in Erfüllung. *„Wenn sie tatsächlich ein Set produzieren würden, wäre das großartig für Lego, Renault und für mich. Für Menschen, die in den Achtzigern aufgewachsen sind, ist das Auto eine Ikone, und der neue elektrische Renault 5 spricht mit seiner Optik und Performance heute alle Altersgruppen an.“*

Bisher ist die Resonanz überwältigend. *„Einige der ersten Berichte waren fantastisch, und ich kann kaum glauben, dass mir Journalisten aus aller Welt auf Instagram folgen“*, so Collins weiter.

So steht auch die Automarke Renault fest hinter der Idee – der Ball liegt nun bei den Fans. Unterstützerinnen und Unterstützer können den Lego Renault 5 Turbo 3E auf der Lego Ideas Plattform unterstützen und so dazu beitragen, dass er die 10.000 Stimmen erreicht, die für eine offizielle Prüfung erforderlich sind. Gelingt dies, dann würde aus dem Leidenschafts-Projekt eines Einzelnen ein Set, das Enthusiasten auf der ganzen Welt selbst zusammenbauen können.

Um zu helfen, das Lego-Modell zum Leben zu erwecken, müssen Unterstützerinnen und Unterstützer ein kostenloses Lego-Konto erstellen und dann Daves Creator-Seite besuchen.



Beitrittsformular zum 1. C.A.R. Team Ferlach



Bitte senden Sie das vollständig ausgefüllte und unterzeichnete Formular

per Post an:

1. C.A.R. Team Ferlach
A.Stifterg. 5
9170 Ferlach

per E-Mail an:

info@carteamferlach.at

Mitgliedsnummer

Bitte dieses Feld nicht ausfüllen.

Nachname:*

Geburtsdatum:*

TT.MM.JJJJ

Vorname:*

Geschlecht:* M W X

Titel:

Telefon:*

Mobil:*

E-Mail:*

Strasse / Nr.:*

PLZ:*

Ort:*

Nachname unterstützendes Mitglied (bei 50% Mitgl. Familienangeh.):*

Mitgliedschaft

Vollmitgliedschaft

Jahresbeitrag 45 €

50 % Mitgliedschaft (Schüler, Studenten, Familienangehörige)

Reduzierte Mitgliedschaft

Jahresbeitrag 23 €



Ich erkläre mich damit einverstanden, dass C.A.R. Team Ferlach mich per E-Mail, Anruf, Whats App, Telegram oder SMS kontaktieren darf.



Ja, ich möchte den kostenlosen C.A.R. Team Ferlach Newsletter abonnieren und regelmäßig per Mail über Neuigkeiten informiert werde. (Der Newsletter kann jederzeit über den in jedem Newsletter enthaltenen Abmeldelink abbestellt werden.)



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.

- | | | |
|----------------------|---|---|
| 01. Mai | „ | Frühstück bei mir“, Oldtimer-Treffen bei Klubmitglied Ingrid Weichsler
Ort: Brennereistraße, Klagenfurt; Nähe Gurkerwirt
Inoffizieller Klubabend |
| 01. Mai | | 48. Landes-Oldtimertreffen Dullach
Ort: Drauhafen Dullach
Info: KMVC, www.kmvc.at |
| 14. Mai | | Oldtimertreffen, Meiseldinger Kirchtag
Ort: Vereinshaus Meiseldinng , Mölbling
Info: Österreichischer Kameradschaftsbund - Ortsverband Mölbling-Meiselding |
| 22. Mai |  | SIM-racing des 1. C.A.R. Teams Ferlach
Termin: 18 Uhr
Ort: GH Schaidabauer, Ferlach |
| 24. Mai | | Oldtimertreffen Rothenthurn
Ort: Clubgelände in Olsach Alte Strasse 1, Rothenthurn
Info: www.oldtimerfreunde-rothenthurn.at |
| 28. Mai |  | SIM-racing des 1. C.A.R. Teams Ferlach
Termin: 18 Uhr
Ort: GH Schaidabauer, Ferlach |
| 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 |
| 27. Juni | | Masters of Dirt - Freestyle Firestorm
Termin: 19.39 Uhr
Ort: KLAGENFURT Wörthersee Stadion |
| 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 |
| 26. September | | Adriatic Tour, 3. Lauf zum „Karawanken-Classic-Cup“
Ort: Vrkenica Kroatien
Info: www.starikotaci.hr |
| 10. Oktober |  | Burgen- und Schlösser-Classic
Termin: ab 09 Uhr
Ort: Burg Hochosterwitz
Veranstalter: 1. C.A.R. Team Ferlach >> Info
5. Lauf zum Karawanken-Classic-Cup (KCC)
Siegerehrung des Karawanken-Classic-Cup |

